



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO  
VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, VINCULACIÓN Y  
POSGRADO

DIRECCIÓN DE POSGRADO

Capacidad Institucional y su impacto en la Gestión Vial Rural del GAD  
Provincial de Morona Santiago en el período 2020-2025

Trabajo de Titulación para optar al título de  
Magíster en Administración Pública, mención Desarrollo Institucional

AUTOR:

Petsain Utitaj, Diego Raúl

TUTORA:

Eco. Ligia Ximena Tapia Hermida, Mgs.

Riobamba, Ecuador. 2025

## **Declaración de Autoría y Cesión de Derechos**

Yo, **Diego Raúl Petsain Utitiaj**, con número único de identificación **190058767-4**, declaro y acepto ser responsable de las ideas, doctrinas, resultados y lineamientos alternativos realizados en el presente trabajo de titulación denominado: “Capacidad institucional y su impacto en la gestión vial rural del GAD Provincial de Morona Santiago en el período 2020-2025”, previo a la obtención del grado de Magíster en Administración Pública con mención en Desarrollo Institucional.

- Declaro que mi trabajo investigativo pertenece al patrimonio de la Universidad Nacional de Chimborazo de conformidad con lo establecido en el artículo 20 literal j) de la Ley Orgánica de Educación Superior LOES.
- Autorizo a la Universidad Nacional de Chimborazo que pueda hacer uso del referido trabajo de titulación y a difundirlo como estime conveniente por cualquier medio conocido, y para que sea integrado en formato digital al Sistema de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor, dando cumplimiento de esta manera a lo estipulado en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior LOES.

Riobamba, julio de 2025

---

**Lic. Diego Raúl Petsain Utitiaj**

N.U.I. 190058767-4



## ACTA DE CULMINACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN

En la ciudad de Riobamba, a los 04 días del mes de agosto del año 2025, los miembros del Tribunal designado por la Comisión de Posgrado de la Universidad Nacional de Chimborazo, reunidos con el propósito de analizar y evaluar el Trabajo de Titulación bajo la modalidad Proyecto de titulación con componente investigación aplicada y/o desarrollo, CERTIFICAMOS lo siguiente:

Que, una vez revisado el trabajo titulado: "**Capacidad institucional y su impacto en la gestión vial rural del GAD Provincial de Morona Santiago en el período 2020-2025**", perteneciente a la línea de investigación: Ciencias sociales y del comportamiento, **presentado por el maestrante Petsain Utiliaj Diego Raúl**, portador de la cédula de ciudadanía No. 1900587674, estudiante del programa de **Maestría en Administración Pública, mención Desarrollo Institucional**, se ha verificado que dicho trabajo cumple al 100% con los parámetros establecidos por la Dirección de Posgrado de la Universidad Nacional de Chimborazo.

Es todo cuanto podemos certificar, en honor a la verdad y para los fines pertinentes.

Atentamente,



Firmado electrónicamente por:  
**LIGIA XIMENA TAPIA  
HERMIDA**  
Validar únicamente con FirmaEC

**Mgs. Ligia Tapia**  
**TUTOR**



Firmado electrónicamente por:  
**SANDRA IVETH  
HUILCAPI PENAFIEL**  
Validar únicamente con FirmaEC

**Mgs. Sandra Huilcapi**  
**MIEMBRO DEL TRIBUNAL**

1



Firmado electrónicamente por:  
**MAGDA FRANCISCA  
CEJAS MARTINEZ**  
Validar únicamente con FirmaEC

**Mgs. Magda Cejas**  
**MIEMBRO DEL TRIBUNAL**

2



# CERTIFICACIÓN

Que, el Ing. Diego Raúl Petsain Utitaj, portador de la CI. 190058767-4, estudiante del programa de Maestría en Administración Pública mención desarrollo institucional, ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado “CAPACIDAD INSTITUCIONAL Y SU IMPACTO EN LA GESTIÓN VIAL RURAL DEL GAD PROVINCIAL DE MORONA SANTIAGO EN EL PERÍODO 2020-2025”, cumple con el 4 %, de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio COMPITALIO, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 11 de Septiembre de 2025



---

Econ. Ximena Tapia Hermida Mgs.  
**TUTOR (A)**

## **Agradecimiento**

Mi más profundo agradecimiento a la Universidad Nacional de Chimborazo, por abrirme sus puertas y brindarme la invaluable oportunidad de crecer profesionalmente a través de esta Maestría en Administración Pública.

A mi tutora de tesis Eco. Ligia Ximena Tapia, por su paciencia, profesionalismo y sabiduría en el desarrollo de mi trabajo de titulación y finalmente a los docentes que compartieron conmigo y fueron pilares fundamentales en mi formación.

## **Dedicatoria**

A Dios por ser mi guía y darme sabiduría para alcanzar este logro académico. Con eterna gratitud a mis padres: Raul y Angela por su presencia y apoyo incondicional a lo largo de mi vida.

A mi primogénito Jaden quien junto a Isaac y Dayana han sido mi motor y fuerza en mi superación constante; con profunda consideración y respeto: "Tupanakuikama".

## Índice General

<b>Declaración de Autoría y Cesión de Derechos .....</b>	<b>ii</b>
<b>Acta de Culminación de Trabajo de Titulación.....</b>	<b>iii</b>
<b>Certificado de Contenido de Similitud .....</b>	<b>iv</b>
<b>Agradecimiento.....</b>	<b>v</b>
<b>Dedicatoria .....</b>	<b>vi</b>
<b>Índice de Tablas.....</b>	<b>x</b>
<b>Índice de Figuras .....</b>	<b>xi</b>
<b>Resumen .....</b>	<b>12</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>13</b>
<b>Introducción .....</b>	<b>14</b>
<b>Capítulo 1 Generalidades.....</b>	<b>16</b>
1.1    Planteamiento del problema.....	16
1.2    Justificación de la Investigación .....	18
1.3    Objetivos .....	19
1.3.1    Objetivo General.....	19
1.3.2    Objetivos Específicos .....	20
<b>Capítulo 2 Estado del Arte y la Práctica .....</b>	<b>21</b>
2.1    Antecedentes Investigativos.....	21
2.2    Fundamentación Legal.....	24
2.2.1    Legislación internacional.....	25
2.2.2    Legislación nacional .....	26
2.3    Fundamentación Teórica.....	28
2.3.1    Capacidad institucional.....	28
2.3.2    Gestión vial rural .....	36

<b>Capítulo 3 Diseño Metodológico.....</b>	<b>45</b>
3.1 Enfoque de la Investigación.....	45
3.2 Diseño de la Investigación.....	45
3.3 Tipo de investigación.....	46
3.3.1 Nivel de Investigación.....	46
3.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.....	46
3.4.1 Encuesta.....	46
3.4.2 Entrevista semiestructurada.....	47
3.4.3 Análisis documental.....	48
3.5 Técnicas para el Procesamiento e Interpretación de Datos.....	48
3.6 Población y Muestra.....	49
3.6.1 Población.....	49
3.6.2 Tamaño de la Muestra.....	49
<b>Capítulo 4 Análisis y Discusión de los Resultados.....</b>	<b>51</b>
4.1 Análisis Descriptivo de los Resultados.....	51
4.1.1 Encuesta.....	51
4.1.2 Entrevista semiestructurada.....	62
4.1.3 Análisis documental.....	64
4.2 Discusión de los Resultados.....	70
<b>Capítulo 5 Marco Propositivo.....</b>	<b>75</b>
5.1 Planificación de la Actividad Preventiva.....	75
<b>Conclusiones.....</b>	<b>79</b>
<b>Recomendaciones.....</b>	<b>81</b>
<b>Referencias Bibliográficas.....</b>	<b>82</b>
<b>Apéndice.....</b>	<b>87</b>

Apéndice A. Cuestionario.....	87
Apéndice B. Guía de Entrevista .....	90
Apéndice C. Ficha de registro documental.....	92
Apéndice D. Resultados de la Entrevista.....	94
Apéndice E. Resultados de la Revisión Documental .....	103

## Índice de Tablas

Tabla 1 <i>Caracterización de la muestra de encuestados</i> .....	51
Tabla 2 <i>Cálculo de la media por grupo y parroquia</i> .....	52
Tabla 3 <i>Estadísticos descriptivos por grupos encuestados</i> .....	52
Tabla 4 <i>Resumen comparativo de medias y brechas de la CI</i> .....	60
Tabla 5 <i>Correlación de Spearman entre CI y GVR</i> .....	61
Tabla 6 <i>Caracterización de la muestra de entrevistados</i> .....	62
Tabla 7 <i>Indicadores de la Capacidad Financiera del GADP-MS (2021 - 2024)</i> .....	65
Tabla 8 <i>Evolución del Personal Técnico de Obras Públicas (2021 - 2024)</i> .....	67
Tabla 9 <i>Coordinación vial GADP-MS y las parroquias de estudio (2021 – 2024)</i> .....	68
Tabla 10 <i>Actividades del componente PAT</i> .....	76
Tabla 11 <i>Actividades del Componente ERVI</i> .....	77
Tabla 12 <i>Actividades del Componente Programa de Transparencia Vial</i> .....	78

## Índice de Figuras

Figura 1 <i>Propuesta metodológica para evaluar la capacidad institucional</i> .....	30
Figura 2 <i>Estado de la red vial estatal 2024</i> .....	32

## Resumen

La investigación analiza los factores que condicionan la efectividad del gobierno provincial en la atención de las vías rurales, un componente clave para el desarrollo territorial.

El objetivo general fue determinar el impacto de la capacidad institucional del GAD Provincial de Morona Santiago en la gestión vial rural de las parroquias Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac. La metodología empleó un enfoque mixto, no experimental y transversal, combinando encuestas a 151 usuarios y 14 funcionarios, entrevistas semiestructuradas a 5 actores clave y un análisis documental de fuentes oficiales del período 2021-2024.

Los resultados principales revelan que el GAD Provincial posee una notable capacidad técnica y una efectiva articulación vertical para obtener financiamiento ; sin embargo opera bajo un modelo reactivo enfocado en emergencias que sacrifica el mantenimiento preventivo. Además, presenta una débil coordinación horizontal con los GAD parroquiales.

La conclusión principal es que el impacto de la capacidad institucional en los resultados viales es indirecto y se ve opacado por la intervención de otros actores como el MTOP y una cultura de gestión reactiva, lo cual explica la ausencia de una correlación estadística significativa entre la percepción de la capacidad y la evaluación de la gestión por parte de la ciudadanía.

**Palabras clave:** *capacidad institucional, gestión vial rural, gobiernos provinciales, coordinación intergubernamental, Morona Santiago.*

## ABSTRACT

The research analyzes the factors that condition the effectiveness of the provincial government in addressing rural roads, a key component for territorial development.

The general objective was to determine the impact of the institutional capacity of the Provincial Government of Morona Santiago on rural road management in the parishes of Alshi 9 de Octubre and San Vicente de Zuñac. The methodology employed a mixed, non-experimental, cross-sectional approach, combining surveys of 151 users and 14 officials, semi-structured interviews with 5 key actors, and a documentary analysis of official sources from the period 2021-2024.

The main results reveal that the Provincial GAD has a remarkable technical capacity and an effective vertical articulation to obtain financing; however, it operates under a reactive model focused on emergencies that sacrifices preventive maintenance. Additionally, it exhibits weak horizontal coordination with the parish GADs.

The main conclusion is that the impact of institutional capacity on road results is indirect and is overshadowed by the intervention of other actors, such as the MTOP and a reactive management culture, which explains the absence of a significant statistical correlation between the perception of capacity and the public's evaluation of management.

**Keywords:** Institutional capacity, rural road management, provincial governments, intergovernmental coordination, Morona Santiago.



Reviewed by:

Mgs. Sofia Freire Carrillo

**ENGLISH PROFESSOR**

C.C. 0604257881

## **Introducción**

La presente investigación aborda la relación entre la capacidad institucional y la gestión de la infraestructura vial rural. Este estudio se enfoca en las parroquias Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac, cuya principal vía de conexión presenta un notorio deterioro, afectando la movilidad y seguridad de sus habitantes.

La relevancia de esta investigación es multifacética. Desde una perspectiva social, el estudio es fundamental porque una gestión vial deficiente impacta directamente en la calidad de vida de las comunidades rurales. En el ámbito institucional, el análisis permite evaluar el desempeño del GAD Provincial en el ejercicio de su competencia vial. Académicamente, esta tesis aporta conocimiento al campo de la gestión pública en regiones amazónicas.

La investigación adopta un enfoque mixto que integra métodos cuantitativos y cualitativos, bajo un diseño no experimental y transversal.. La recolección de datos se realizó a través de tres técnicas principales: una encuesta, entrevistas semiestructuradas y un análisis documental de fuentes oficiales.

Con esta investigación se espera determinar cuál es el impacto de la capacidad institucional del GAD Provincial de Morona Santiago sobre los resultados de la gestión vial rural en las parroquias analizadas. El resultado final esperado no es solo un diagnóstico, sino también la formulación de una propuesta estratégica y viable, denominada Sistema Integrado de Gestión Vial Preventiva (SIG-VP). Esta propuesta está diseñada para ofrecer soluciones concretas a las debilidades identificadas con el fin de optimizar la planificación, mejorar la coordinación entre los niveles de gobierno y fortalecer la capacidad del GAD Provincial.

El contenido de la tesis se estructura en los siguientes capítulos:

Capítulo 1: Presenta las generalidades de la investigación, incluyendo el planteamiento del problema a nivel global, regional y local, la justificación que sustenta la relevancia del estudio y los objetivos general y específicos que guían el trabajo.

Capítulo 2: Desarrolla el estado del arte y la práctica, revisando antecedentes investigativos relevantes, el marco legal que rige la competencia de vialidad y la fundamentación teórica sobre los conceptos centrales de capacidad institucional y gestión vial rural.

Capítulo 3: Expone en detalle el diseño metodológico, explicando el enfoque mixto, el tipo y nivel de la investigación, las técnicas e instrumentos utilizados para la recolección de datos, y los métodos de procesamiento y análisis de la información.

Capítulo 4: Contiene el análisis y la discusión de los resultados obtenidos a través de las encuestas, entrevistas y la revisión documental. Se triangula la información para identificar los hallazgos más significativos y se realiza la prueba de hipótesis.

Capítulo 5: Presenta el marco propositivo, donde se estructura el Sistema Integrado de Gestión Vial Preventiva (SIG-VP) como una solución a las problemáticas detectadas. Finalmente, se exponen las conclusiones y recomendaciones derivadas del estudio.

## Capítulo 1

### Generalidades

#### 1.1 Planteamiento del problema

A nivel global, la infraestructura vial rural es un eje principal en el desarrollo social, económico, cultural de los pueblos, nacionalidades y comunidades indígenas y no indígenas del mundo. Así, un estudio realizado por Sun Quan en el año 2023, indica que el Índice de Acceso Rural (RAI), uno de los indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 9.1) de la ONU, de 203 países dieron los siguientes hallazgos: América del Norte, Europa y Oceanía un índice relativamente alto del 80%, mientras que en las regiones africanas se encontraron un índice relativamente bajo del 40%. Esto significa que la mejora de la infraestructura vial podría reducir las tasas de pobreza (Sun et al., 2023).

Según Gabriel Pérez, en un estudio realizado en el año 2020, no es lo mismo la ruralidad de los países desarrollados que en América Latina y el Caribe, ya que difiere en gran medida por la cantidad y calidad de la dotación de servicios y de infraestructura económica (Pérez, 2020). Por ejemplo en Perú, el RAI de 2016 fue de 37.2% lo que significa que aproximadamente 12.3 millones de personas no estaban conectadas a la red de carreteras. Mientras que en Paraguay, el RAI de 2019 era de 42.4%, lo que significa que aproximadamente 1.8 millones de paraguayos tenían acceso a una vía transitable y pavimentada (World Bank Group, 2025).

En Ecuador, aunque no exista un RAI actualizado que nos permita medir la proporción de la población rural que vive a menos de 2 km de una vía transitable, podemos descartar estudios como el de Paúl Rodas realizado en el 2024, que nos dice que la infraestructura vial rural presenta desafíos como la capacidad de soporte heterogénea del suelo y un aumento proyectado de volumen de tráfico de vehículos, que si no se le da un

mantenimiento adecuado contribuirían al deterioro de la misma (Rodas et al., 2024). A sí mismo, Cabezas Carrillo señala que, los GAD Provinciales de Ecuador presentan varios problemas de conservación de carreteras ya que no existe un inventario actualizado, que contengan información donde se puedan identificar cuáles son las vías asfaltadas que requieran mantenimiento, y que esto se puede deberse a estudios ineficientes o escasa fiscalización (Cabezas Carrillo, 2024).

En las parroquias Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac del cantón Morona, provincia de Morona Santiago se puede apreciar el deterioro de la infraestructura vial rural y ausencia de las condiciones mínimas de seguridad. Esta vía que es el principal medio de conexión entre las provincias de Morona Santiago y Chimborazo, y a pesar de su importancia, las rutas han sido descuidadas en cuanto a su estructura y funcionamiento, es decir, se observan deslaves, derrumbes, hay presencia de baches, pérdida de carriles y colapso de vallas de protección, desprendimiento de árboles, falta de señalización, falta de tachas reflectivas, especialmente entre el sector de Tinguichaca hasta las lagunas de Atillo en la provincia de Chimborazo.

Esta problemática ha sido reconocida por las entidades locales y habitantes de los sectores, que indican que la red vial rural en esas zonas sufre una alta vulnerabilidad a fenómenos hidrometeorológicos y requieren una gestión técnica.

A pesar de que el marco legal asigna claramente las responsabilidades de gestión vial rural a los GADs Provinciales y Parroquiales, persisten desafíos en la descentralización, la asignación de recursos y la implementación práctica de las políticas. Estas cuestiones, que incluyen altos costos y presiones políticas, contribuyen a los problemas continuos en la infraestructura vial rural.

## **1.2 Justificación de la Investigación**

La presente investigación alcanza un grado de importancia por su enfoque en el fortalecimiento institucional como un factor determinante en la mejora de la infraestructura vial rural, específicamente en la provincia de Morona Santiago. Una provincia con alta dispersión geográfica como los que conforman las rutas Macas, parroquias Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac con límite con la provincia de Chimborazo.

La calidad de la red vial no solo condiciona el acceso a servicios básicos, sino también ofrece oportunidades de desarrollo productivo, social y turístico.

Desde el punto de vista social, la deficiencia en la gestión vial rural impacta negativamente a comunidades enteras, especialmente en épocas de lluvia, cuando se producen deslizamientos de tierra, caída de árboles y deterioro acelerado de la vía. Estos eventos obstaculizan la movilidad de personas y el traslado de productos, limitando el acceso a salud, educación y mercados. Por tanto, estudiar la capacidad institucional del GAD Provincial es fundamental para identificar las brechas existentes y proponer soluciones que mejoren la calidad de vida de las poblaciones rurales.

En el ámbito institucional, este estudio examina el rol del GAD Provincial de Morona Santiago en el cumplimiento de su competencia de vialidad rural, considerando la planificación, ejecución, financiamiento y mantenimiento de la red. Según el propio GAD (Santiago, 2022), las limitaciones en maquinaria, personal técnico y presupuesto han sido persistentes, lo que evidencia la necesidad de fortalecer sus capacidades internas. En este escenario, cobra importancia la relación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), entidad responsable de la red vial estatal, cuya coordinación mediante convenios y acciones conjuntas permite complementar la labor provincial. Esta articulación

interinstitucional resulta clave para optimizar recursos, priorizar intervenciones y garantizar una mejor conectividad territorial en la provincia de Morona Santiago.

Desde el punto de vista académico, esta tesis contribuye al estudio de la gestión pública territorial en regiones amazónicas, un campo aún poco explorado en la literatura ecuatoriana. Abordar la relación entre capacidad institucional y desempeño en políticas públicas concretas, como la vialidad rural, permite ampliar el conocimiento sobre los factores que inciden en la eficacia gubernamental, y ofrece insumos valiosos para futuras investigaciones comparativas en otras provincias o sectores.

Adicionalmente, en términos de pertinencia temporal, el estudio se desarrolla en el marco del período 2020 – 2025, caracterizado por transformaciones institucionales y por una reconfiguración de prioridades en la inversión pública tras la pandemia de COVID-19. Ello hace aún más urgente reflexionar sobre la eficiencia en el uso de recursos, la coordinación interinstitucional y la resiliencia de los sistemas de gestión frente a emergencias climáticas y sanitarias.

En consecuencia, la investigación no solo busca generar conocimiento técnico y científico, sino también incidir en la formulación de estrategias concretas para optimizar la gestión vial rural del GAD Provincial de Morona Santiago, promoviendo una intervención más eficaz, equitativa y sostenible en el territorio.

### **1.3 Objetivos**

#### ***1.3.1 Objetivo General***

Determinar el impacto de la capacidad institucional del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago en la gestión vial rural de las parroquias Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac durante el período 2020–2025.

### ***1.3.2 Objetivos Específicos***

- Identificar los factores institucionales que influyen en la gestión vial rural en las parroquias Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac, analizando las capacidades técnicas y financieras del GAD Provincial de Morona Santiago.
- Evaluar los resultados de la gestión vial provincial en términos de conectividad en las parroquias Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac, a través de indicadores de eficiencia y efectividad.
- Proponer estrategias para agilizar la gestión vial rural del GAD Provincial de Morona Santiago, para mejorar la planificación, ejecución y mantenimiento de la infraestructura vial.

## Capítulo 2

### Estado del Arte y la Práctica

#### 2.1 Antecedentes Investigativos

Según el Consejo Nacional de Competencias (2023), en su informe técnico: “Estado actual del ejercicio de la competencia de vialidad”, tenía como objetivo contextualizar la situación de la infraestructura vial en Ecuador, actualizando la información base para facilitar la toma de decisiones y definir estrategias de fortalecimiento. Para ello, empleó una metodología que combinó datos del Censo de Información Ambiental Económica del INEC (2021) para GAD Provinciales, el Sistema Nacional de Información Municipal (SNIM) para GAD Municipales, y el Sistema de Información para Gobiernos Autónomos Descentralizados (SIGAD) para GAD Parroquiales. Entre sus hallazgos, el informe reveló que la red vial estatal sumaba 10,352.48 km en 2022, con un 74.44% de pavimento flexible y un 39.18% en buen estado, mientras que los GAD Provinciales gestionaban 72,614.94 km de vías en 2022, predominantemente de lastre (62.85%), y se observó una disminución de recursos para la gestión vial en 2021. El estudio concluyó que, si bien la competencia vial ha avanzado en planificación e institucionalización, aún es necesario fortalecer los instrumentos y regulaciones, destacando que el año 2021 fue el de menor ejecución de proyectos debido a la pandemia. Este informe es relevante para mi investigación, ya que proporciona un panorama actualizado y datos empíricos de referencia sobre la gestión vial en Ecuador, permitiendo contextualizar los desafíos y avances. Sin embargo, mi estudio se diferencia al enfocarse específicamente en el GAD Provincial de Morona Santiago y dos parroquias rurales, buscando determinar la influencia de la capacidad institucional en la gestión vial rural, lo que implica un nivel de profundidad y especificidad mayor.

En un estudio realizado por Erraez-Donaula et al. (2025), titulado “Administración de GADs municipales en Ecuador: un enfoque en el desarrollo local”, se propuso analizar la

administración de los GADs municipales en Ecuador para comprender los desafíos, las oportunidades y las mejores prácticas en la gestión municipal para contribuir al fortalecimiento de la democracia local y el desarrollo sostenible de los territorios. Para ello utilizó una metodología que combinó la revisión bibliográfica, análisis documental y estudio de casos para evaluar la gestión de los GADs en el contexto del COOTAD, considerando factores como la capacidad institucional, participación ciudadana y transparencia. Los hallazgos sugieren que los GADs enfrentan desafíos como limitaciones presupuestarias, falta de capacidades técnicas, corrupción y la desigualdad territorial. De la misma forma, identifican buenas prácticas como la implementación de presupuestos participativos, colaboración institucional y adopción de TICs. La conclusión principal es que los GADs deben fortalecer sus capacidades institucionales, promover la participación ciudadana y adoptar prácticas de gestión innovadoras. Este trabajo es pertinente para mi tesis porque reafirma la necesidad de fortalecer la capacidad institucional y la participación ciudadana como pilares para el desarrollo local, elementos que son componentes fundamentales de mi variable independiente. Su diferencia radica en que se centra en GADs municipales, mientras mi investigación se enfoca en un GAD Provincial y, de manera específica, en la gestión vial rural.

Por otro lado, un estudio realizado por Maris, L. (2023), denominado “Carreteras hacia el desarrollo” del Banco de Desarrollo de América Latina, tuvo como objetivo analizar el impacto de la inversión vial en diversas dimensiones del desarrollo en América Latina, demostrando como la infraestructura vial puede contribuir al crecimiento económico, reducción de pobreza y mejorar la calidad de vida. La metodología consistió en una síntesis de evidencia científica sobre impacto de inversión vial. Los hallazgos indicaron que la inversión vial reduce los costos y tiempos de transporte, lo que puede generar un aumento en el empleo y los niveles de producción, e incluso incrementar la productividad agrícola en

casi un 5% en zonas rurales. Además, se encontró que la inversión vial de CAF en países como Ecuador y Paraguay generó un aumento similar en el PIB. La conclusión fue que la inversión en carreteras rurales tiene un impacto positivo significativo en el desarrollo socioeconómico de las regiones, contribuyendo a la reducción de la pobreza y actuando como un motor clave para el desarrollo sostenible. Este aporte es muy importante para mi tesis, ya que proporciona una justificación sólida sobre los beneficios socioeconómicos de la gestión vial, lo cual es crucial para justificar mi variable dependiente. Se diferencia en que es un estudio regional y de impacto general de la inversión, mientras mi investigación se centra en la influencia de la capacidad institucional de un GAD Provincial específico y cómo esta capacidad se traduce en resultados viales.

De la misma forma, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD, 2024), en su "Panorama de las Administraciones Públicas América Latina y el Caribe 2024" , se propuso ofrecer una visión general del estado de las administraciones públicas en la región, identificando áreas de mejora para impulsar un desarrollo sostenible e inclusivo. La metodología se basó en encuestas realizadas a 13 países de América Latina y el Caribe, analizando indicadores relacionados con la participación ciudadana, la gobernanza pública y la integridad. Entre los hallazgos, el informe destacó que los países de la región deben mejorar en áreas como la participación ciudadana y de partes interesadas, las competencias clave de la gobernanza pública y la integridad si desean alcanzar un desarrollo sostenible e inclusivo. Además, se observó que una gran mayoría de los países encuestados (77%) ya realizaba presupuestación con perspectiva de género y había desarrollado infraestructura pública digital nacional para prestar servicios digitales. La conclusión principal es que, para lograr un desarrollo sostenible e inclusivo, las administraciones públicas en América Latina y el Caribe necesitan fortalecer la participación ciudadana, mejorar las competencias de gobernanza y asegurar la integridad en la gestión. Este estudio

es valioso para mi tesis al abordar el componente de gobernanza de la capacidad institucional, aportando una perspectiva regional sobre la importancia de la participación ciudadana y la gobernanza para una gestión pública efectiva. Se diferencia en que es un informe de alto nivel y muy general sobre la administración pública en la región, mientras mi estudio es específico sobre la gestión vial rural y la capacidad institucional de un GAD Provincial, permitiendo un análisis más focalizado y contextualizado.

Finalmente, Calva-Herrera (2023) en su estudio denominado Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de San Ignacio, Perú tuvo como objetivo determinar la relación entre la Gestión Vial Rural y el desarrollo socioeconómico de su país. Para ello utilizó la metodología cuantitativa, de tipo básico, con un diseño no experimental y de correlación simple. Entre sus hallazgos encontró que el 75% de sus encuestados consideraban una gestión vial rural alta, mientras que el 71.2% consideró el desarrollo socioeconómico medio. La conclusión del estudio es que un mayor nivel de gestión conduce a un mayor desarrollo socioeconómico. El aporte de esta investigación a mi tesis es significativo, ya que establece una relación empírica directa y positiva entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un contexto latinoamericano. Su diferencia radica en que su investigación de la gestión vial rural hace relación con el desarrollo socioeconómico, mientras que el mío con la capacidad institucional.

## **2.2 Fundamentación Legal**

La presente investigación se sustenta en un conjunto de normas legales tanto nacionales como internacionales que definen las competencias, responsabilidades y principios que rigen la gestión pública descentralizada, la planificación territorial y la provisión de infraestructura vial en el Ecuador. Este marco jurídico es fundamental para analizar la capacidad institucional del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Provincial de Morona Santiago y su impacto en la gestión vial rural.

## **2.2.1 Legislación internacional**

### **2.2.1.1 Declaraciones y Acuerdos de las Naciones Unidas**

#### **2.2.1.1.1 Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas (2007)**

Este instrumento es de particular relevancia para la provincia de Morona Santiago, dada la presencia significativa de nacionalidades y pueblos indígenas. La Declaración de la UNICEF et al., (2008) establece el derecho de los pueblos indígenas a la libre determinación, lo que implica determinar libremente su condición política y perseguir su desarrollo económico, social y cultural (Art. 3). Reconoce su derecho a conservar y reforzar sus propias instituciones políticas, jurídicas, económicas y sociales, a participar plenamente en la vida política del Estado (Art. 5), y a que se obtenga su consentimiento libre, previo e informado antes de adoptar medidas que los afecten (Art. 19). Este marco obliga al GAD Provincial a implementar mecanismos de participación que sean culturalmente pertinentes y que garanticen que la planificación y ejecución de proyectos viales respeten los derechos, territorios y visiones de desarrollo de las comunidades indígenas.

#### **2.2.1.1.2 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, según el United Nations Department of Economic and Social Affairs (2023), establece un plan de acción global que influye directamente en la planificación nacional y local. Para esta investigación, dos objetivos son centrales:

ODS 9: Industria, Innovación e Infraestructura, el cual busca "construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación". Una de sus metas es desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y

transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos. La gestión vial rural es una manifestación directa de este objetivo, ya que la conectividad es un prerrequisito para el desarrollo económico y la integración de las zonas rurales.

ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles, el cual persigue lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Una de sus metas clave es proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial. Aunque se enfoca en ciudades, su principio de accesibilidad universal es extensible a las comunidades rurales, cuya conexión con los centros urbanos a través de una red vial adecuada es vital para su sostenibilidad y para evitar la exclusión.

### ***2.2.2 Legislación nacional***

El marco normativo ecuatoriano define con precisión la estructura del Estado, la descentralización de competencias y las herramientas de gestión pública.

#### **2.2.2.1 Constitución de la República del Ecuador (2008)**

La Constitución de la República del Ecuador (2008), es la norma suprema que organiza el Estado y garantiza los derechos. Para esta tesis, los siguientes artículos son fundamentales:

Art. 1.- Define al Ecuador como un Estado de derechos y justicia, unitario, intercultural, plurinacional y que se gobierna de manera descentralizada. Este principio de descentralización es la base sobre la cual se estructuran las competencias de los GAD.

Art. 238.- Otorga a los gobiernos autónomos descentralizados autonomía política, administrativa y financiera, regidos por los principios de solidaridad, subsidiariedad y equidad interterritorial.

Art. 241.- Establece la obligatoriedad de la planificación en todos los GAD, la cual garantizará el ordenamiento territorial.

Art. 263, numeral 2.- Asigna a los gobiernos provinciales la competencia exclusiva de "planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas". Este artículo es el pilar de la responsabilidad del GAD Provincial de Morona Santiago en el objeto de estudio de esta tesis.

Art. 267, numeral 3.- Otorga a los gobiernos parroquiales rurales la competencia exclusiva de "planificar y mantener, en coordinación con los gobiernos provinciales, la vialidad parroquial rural". Esto subraya la necesidad de una sólida capacidad de coordinación intergubernamental.

#### **2.2.2.2 Leyes orgánicas**

##### ***2.2.2.2.1 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), 2010***

El COOTAD (2010), desarrolla los principios constitucionales de la organización territorial. A continuación algunos artículos referentes a mi investigación:

Art. 42, literal b).- Reitera la competencia exclusiva del GAD Provincial para "planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas".

Art. 129.- Detalla el ejercicio de la competencia de vialidad, especificando que el GAD Provincial es responsable de la vialidad provincial rural y debe coordinar

con los GAD parroquiales para el mantenimiento de las vías parroquiales y vecinales, para lo cual se deben establecer convenios que deslinden responsabilidades.

#### ***2.2.2.2.2 Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas***

El COPFP (2010), es la encargada de normar los sistemas de planificación y finanzas públicas. A continuación se menciona el artículo relacionado:

Art. 41.- Dispone que los GAD tienen la obligación de elaborar y mantener actualizados sus Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT), los cuales son los instrumentos que orientan la inversión pública en su jurisdicción.

#### ***2.2.2.2.3 Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública***

La LOSNCP (2013), es la encargada de regular la adquisición de bienes, ejecución de obras y prestación de servicios. A continuación el artículo relacionado:

Art. 22.- Obliga a las entidades contratantes, como el GAD Provincial, a elaborar y publicar su Plan Anual de Contratación (PAC), el cual debe estar articulado con sus objetivos y presupuesto.

### **2.3 Fundamentación Teórica**

#### ***2.3.1 Capacidad institucional***

##### **2.3.1.1 Conceptualización de la capacidad institucional en la gestión pública.**

La capacidad institucional (CI) se define como el conjunto de habilidades o capacidades que poseen las instituciones gubernamentales para lograr los objetivos públicos y está intrínsecamente ligada a la capacidad del Estado para desarrollar e implementar políticas públicas y se relaciona directamente con el desempeño del gobierno en la consecución de sus objetivos institucionales. (Martins, 2021).

El autor resalta la complejidad y la falta de un marco conceptual unificado de la capacidad institucional en la academia brasileña, a pesar de su creciente relevancia. Propone que para avanzar en su estudio empírico, es crucial enfocarse en sus dimensiones fiscal, administrativa y política.

Por otra parte, la capacidad institucional, también referida como capacidad de gestión o administrativa, se interpreta como “las características que permiten a los organismos públicos llevar a cabo una gestión efectiva de los recursos con los que cuentan para transformarlos en bienes y servicios de calidad para la ciudadanía”. (Salazar Adams et al., 2020, p. 5).

Esta definición viene acompañada de otros autores como el de Kneedler, Coleman e Ingraham (2000) que la define como una “fuerte conexión entre la capacidad de gestión y la implementación de políticas públicas”. Esta es una concepción que vincula la capacidad administrativa con los resultados de las políticas públicas, sin embargo puede limitar el análisis a los procesos internos, dejando de lado el impacto del entorno.

Angélica Rosas aunque no proporciona una definición exacta de la CI, para su propuesta metodológica la asume como un “proceso que no se limita al aparato organizacional, sino que también abarca la relación entre el ámbito organizacional y todos aquellos actores que, de manera directa o indirecta, están vinculados con los problemas públicos”. (Rosas Huerta, 2019, p. 95). Y para entenderlo hace referencia a dos componentes principales los cuales son: la capacidad administrativa y la capacidad política.

**Figura 1** *Propuesta metodológica para evaluar la capacidad institucional*

<b>Componente</b>	<b>Nivel</b>	<b>Factor</b>
Capacidad administrativa	Micro (recursos humanos)	Recursos humanos
	Meso (organización)	Reconocimiento público y prioritario Autoridad Cooperación Coordinación Recursos económicos
Capacidad política	Macro (el contexto institucional)	Participación pública

*Nota.* (Rosas Huerta, 2019)

La autora entiende a la CI como un proceso dinámico influenciado por múltiples factores interrelacionados dentro y fuera de la organización estatal, que se manifiestan en habilidades administrativas internas y en la interacción política con la sociedad y otros actores. Además, la CI no es homogénea ni está dada para todos los problemas públicos, sino que es específica a un contexto histórico-temporal y a cada asunto público particular.

Desde una postura crítica de los autores mencionados puede decirse que la capacidad institucional no debe reducirse a capacidades internas como lo propone Salazar et al., ya que desde la perspectiva de gestión pública, los vínculos interinstitucionales y el entorno político son decisivos. Mientras que la definición de Rosas Huerta aporta una definición más integral y contextualizada ya que captura la complejidad de los procesos de gestión pública en territorios con condiciones estructurales desiguales.

Para este estudio me quedo con la definición de Rosas Huerta, ya que concibe a la capacidad institucional como un proceso dinámico y contextualizado, y se alinea al estudio donde se analiza el desempeño del GAD Provincial de Morona Santiago.

Además considera la relación entre el aparato organizacional y los actores externos, ya que intervienen comunidades rurales, GADs parroquiales, usuarios y actores del nivel central.

### **2.3.1.2 Capacidad financiera del GAD Provincial**

De acuerdo a la investigación de Soraya Jarrín (2024), la capacidad financiera de un GAD provincial se puede entender como los recursos potenciales que podría generar con un esfuerzo fiscal estándar, influenciada por su base económica y su eficiencia en la recaudación, y es un componente clave de su autonomía financiera, la cual para los GAD provinciales en Ecuador, se ve actualmente muy limitada por su dependencia de las transferencias centrales. (Jarrín Feijó, 2024).

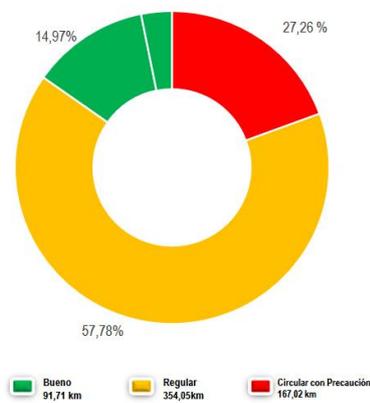
Según Martins (2021) si bien la capacidad fiscal se reconoce como una pieza central de la CI y un factor clave para el desempeño gubernamental, el estudio advierte contra una visión simplista que la considera el único o principal motor de la CI, especialmente en el contexto de la descentralización. Es importante considerar un enfoque más holístico que integre las dimensiones fiscal, administrativa y política, y que reconozca que la existencia de estas capacidades es un requisito previo para el éxito de las reformas institucionales.

En el contexto ecuatoriano, la autonomía financiera de los GADs Provinciales está determinado por los mandatos constitucionales, la descentralización fiscal y la administración de las finanzas públicas. Conforme al COOTAD, en su artículo 42 literal b, el gobierno provincial tiene la competencia exclusiva de “planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluyan las zonas urbanas”. (COOTAD, 2010). No obstante, la ejecución de esta función está condicionada por la disponibilidad de los recursos que provienen

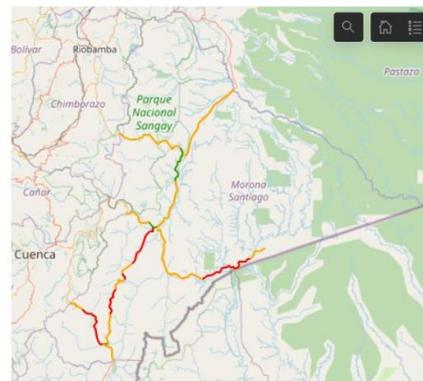
de ingresos propios de su gestión, de las transferencias del presupuesto general del Estado o de recursos provenientes de financiamiento (endeudamiento) tal como lo establece el art. 212 del presente Código.

Según el último informe del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), en la Provincia de Morona Santiago hay una tendencia a priorizar obras y mantenimiento vial, lo cual genera deterioro de la infraestructura existente. Esta información corresponde al año 2024.

**Figura 2** Estado de la red vial estatal 2024



Total RVE Morona Santiago: 612,78 Km (100 %)



<https://mtopdpim.maps.arcgis.com/apps/dashboards/b65c17525014454aafd09cb450b3aa08>



Nota. (MTO, 2024). Tomado de

<https://almacenamiento.mtop.gob.ec/index.php/s/W5d96fArateANaC?path=%2F6.%20Regional%206%2F3.%20MORONA%2FFASE%201.%20Informe%20RC#pdfviewer>

De acuerdo al documento de Rendición de Cuentas del año 2024, la Ejecución Presupuestaria en Morona Santiago fue de 13'783.770,52 millones distribuidos en 13'271.106,72 millones en Gastos de inversión y 512.663,80 mil en Gasto Corriente. (MTO, 2024).

Es importante recordar que los GADs son instituciones que gozan de autonomía política, administrativa y financiera y están regidos bajo los principios

solidaridad, subsidiariedad, equidad, interterritorial, integración y participación ciudadana.

Desde una perspectiva crítica se puede decir que una limitada capacidad financiera no solo reduce el volumen de ejecución vial, sino que deteriora la confianza de la ciudadanía, sobre todo cuando se reciben obras de mala calidad, mantenimiento a medias o falta de señalización en las vías o tramos donde frecuentan los accidentes.

### **2.3.1.3 Capacidad Técnica y Administrativa**

La capacidad técnica y administrativa forma parte importante de la CI, ya que está directamente relacionada con la estructura organizativa, la disponibilidad de recurso humano calificado y la existencia de procedimiento internos para ejecutar las funciones institucionales. Y para ello la Administración Pública debe llevar a cabo los procesos de planificación, elaboración, implementación y evaluación de las políticas públicas de manera coordinada y permanente. (Antunes et al., 2023).

Mondal (2023) señala que el problema del transporte en países del tercer mundo se debe al “apoyo institucional débil causado por la falta de coordinación entre las autoridades nacionales y subordinadas y la insuficiencia de mano de obra capacitada” (Mondal et al., 2023). Esto es una mención explícita de una limitación en el personal técnico y en la capacidad administrativa.

En Ecuador, los GAD provinciales cuentan con competencias específicas para la planificación y ejecución de obras viales, tal como lo establece el Código Orgánico de Organización Territorial, pero su desempeño técnico-administrativo muchas veces está condicionado por factores estructurales, como la disponibilidad

de personal profesional, procesos de contratación pública, existencia o no de unidades técnicas especializadas.

La auditoría de la obra de "Construcción de Emisarios y Planta de Tratamiento de Aguas Residuales del cantón Sucúa, realizado por la Contraloría General del Estado de Ecuador, específicamente por la Dirección Provincial de Morona Santiago nos muestra una clara evidencia de las deficiencias en la capacidad técnica y administrativa de la entidad y su personal. El informe subraya una clara falta de control y supervisión por parte de los administradores y fiscalizadores de la Empresa Pública de Desarrollo Estratégico Ecuador Estratégico EP. (CGE, 2021).

Un factor de esta deficiencia es la insuficiencia de mano de obra capacitada para manejar adecuadamente el sistema y la falta de coordinación entre autoridades. Aunque este informe se refiere a una planta de tratamiento, situaciones similares son comunes en proyectos de vialidad o infraestructura de transporte, tanto en entornos urbanos como rurales. Para superar esta limitación resulta indispensable implementar programas de capacitación técnica continua para operadores y profesionales, establecer convenios con universidades y centros tecnológicos que fortalezcan la formación en gestión vial, así como promover certificaciones laborales que aseguren la calidad del trabajo en la ejecución de obras.

Es importante señalar que la percepción del personal institucional respecto a su capacidad técnica y operativa también constituye un indicador relevante.

No puede hablarse de fortalecimiento institucional sin abordar las brechas de formación del personal, la falta de sistemas de planificación y la escasa cultura de evaluación. La capacidad técnica no es simplemente un atributo individual, sino una característica sistémica de la institución que depende de factores organizacionales,

presupuestarios, normativos y políticos. Para eliminar estas brechas y mejorar los procesos institucionales se requiere diseñar planes de capacitación especializados en gestión pública y vialidad, institucionalizar sistemas de planificación estratégica con indicadores de seguimiento y evaluación, y fomentar una cultura organizacional orientada a resultados mediante incentivos, rendición de cuentas y espacios permanentes de retroalimentación.

#### **2.3.1.4 Capacidad Política y de Coordinación Interinstitucional**

La capacidad política es la habilidad para identificar direcciones estratégicas de acción y gestionar los recursos disponibles (Sanecka-Tyczyńska, 2021), y es un elemento de la capacidad del estado en términos políticos. Por esta razón el autor menciona que los políticos polacos reconocen la importancia de la capacidad del estado como un interés estatal fundamental que determina su existencia y desarrollo. Un estado fuerte con instrumentos ejecutivos eficientes es crucial para avanzar sus intereses y cumplir sus funciones; mientras que los estados débiles son más vulnerables.

La coordinación se define como el acto de lograr que diferentes personas o cosas trabajen juntas hacia un objetivo común (Gautam, 2020). Y hay que entender que a menudo los gobiernos son resistentes a la coordinación debido a la preocupación de confidencialidad, ya que en la administración pública la información es poder. Las diferencias en las ideologías de los movimientos u organizaciones políticas pueden llevar a la implementación de sus propias políticas y eso puede afectar a los intereses de sus pueblos.

Mondal (2023) asegura que la falta de coordinación entre las autoridades nacionales y subordinadas se identifica como una causa que agrava el problema.

(Mondal et al., 2023). Esto indica que la falta de una coordinación efectiva entre los diferentes niveles de gobierno pueden empeorar la coordinación inster institucional, convirtiendolo en un problema recurrente y significativo en la gestión vial rural.

En base a esta revisión literaria puede afirmarse que la capacidad política no puede dissociarse de la legitimidad institucional. Cuando los gobiernos locales no logran establecer relaciones de cooperación ni generar confianza ciudadana, su capacidad de gestión se ve debilitada, sin importar su disponibilidad técnica o financiera.

En territorios amazónicos como Morona Santiago, donde coexisten estructuras comunitarias, liderazgos indígenas y formas diversas de gobernanza, la capacidad política territorial cumple un rol fundamental en la gestión de la infraestructura vial.

### **2.3.2 *Gestión vial rural***

#### **2.3.2.1 Conceptualización de la Gestión Vial Rural**

La gestión vial rural (GVR) es un componente estratégico del desarrollo territorial. A lo largo de los últimos años distintos autores han aportado definiciones que enriquecen la comprensión del mismo pero también se ven vacíos cuando se tratan de contextos específicos como el GAD Provincial de Morona Santiago.

Desde una visión operativa, Calva-Herrera (2023) lo define como un “conjunto de actividades que permiten mantener la operación permanente de la red de caminos rurales e introducir mecanismos institucionales y financieros para su adecuada gestión”. Por lo tanto la GVR proporciona conectividad entre lugares y cumple múltiples propósitos en diversas áreas de la actividad económica y social.

Por otro lado, Gao & Tong (2024), amplia esta definición al decir que la gestión vial rural abarca la planificación, ejecución, supervisión y evaluación de todas las actividades necesarias para mantener, mejorar y operar las vías rurales de manera eficiente, segura y sostenible. Por lo tanto, la gestión vial rural busca solucionar problemas de mala gestión, de falta de fondos para mantenimiento, de daños causados por vehículos pesados, de redes viales imperfectas o incompletas a menudo por falta de coordinación entre gobiernos seccionales.

Por su parte, el informe de la CEPAL destaca que las vías rurales son fundamentales para un acceso igualitario a servicios básicos como salud, educación y justicia, así como a otros servicios sociales y administrativos. Así mismo, aseguran la conectividad e integridad del territorio nacional, permitiendo la ayuda humanitaria y redundancia en emergencias (Pérez, 2020). Esta conceptualización tiende a idealizar el rol de las infraestructuras pero no considera la realidad de los gobiernos seccionales para planificar, ejecutar y mantener dichas vías.

La vialidad rural es fundamental para el desarrollo territorial en América Latina y el Caribe. Un estudio de Chamorro et al. (2020) sobre Chile, propone un marco de gestión de riesgos sostenible para las vías rurales que considera la vulnerabilidad social de la población rural, la vulnerabilidad física de las vías rurales y el contexto ambiental en términos de peligros naturales. Este marco se aplica a redes viales rurales expuestas a eventos naturales y añade valor al incorporar resiliencia ante desastres, pero es limitado para regiones amazónicas donde la gobernanza comunitaria es clave y pocos casos consideran esa complejidad.

Desde una perspectiva regional, El Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe en su guía “Caminos rurales: Una puerta al desarrollo y la conectividad territorial”, sostiene que menos del 20 % de las vías rurales de la región están en buen

estado, y para ello recomienda realizar el mantenimiento periódico de los caminos, ejecutar la rehabilitación y la reconstrucción de los mismos que se encuentran en estado crítico (CAF, 2024). La propuesta es práctica y adaptada a gobiernos locales, pero requiere capacidad técnica y financiera que pocos GAD Provinciales tienen en la amazonía ecuatoriana.

Finalmente el análisis comparativo sobre países como Perú y Brasil proporciona datos reveladores: en el caso específico de Perú, solo el 5% de la red vial secundaria y terciaria está pavimentada, mientras que el 64% es de tierra y el 31% tiene superficie granular. En el caso de Brasil solo el 12% está pavimentado, lo que significa que aproximadamente 1.5 millones de kilómetros de vías son sin asfaltar (Buhler, 2023). Estos datos de otros países permiten dimensionar la magnitud de los desafíos de infraestructura en América Latina y la urgencia de políticas públicas sostenibles.

Si bien la gestión vial rural es importante para el desarrollo, se enfrenta a desafíos como la limitación de los recursos, los impactos ambientales y la necesidad de prácticas sostenibles. Equilibrar el desarrollo de la infraestructura con la conservación ambiental y la equidad social es crucial para el éxito a largo plazo.

Para el presente trabajo asumo la definición de Gao & Tong (2024) como base teórica ya que vincula de forma directa la GVR con factores técnicos e institucionales que serán abordados en la presente investigación.

### **2.3.2.2 Mantenimiento y Conservación Vial**

El mantenimiento y conservación vial es un proceso estratégico que alarga la vida de vías, reduce costos, mejora la seguridad y sobre todo garantiza la seguridad de la conectividad rural.

Según el estudio de Plan de gestión para el mantenimiento de la Vía E30 Pujilí - La Maná, Monge & García (2025), expresan que un sistema adecuado de conservación vial reduce significativamente los costos de rehabilitación y puede ahorrar hasta cinco dólares en rehabilitación futura por cada dólar invertido en mantenimiento preventivo. Esta es una de las afirmaciones más potentes y económicamente persuasivas, ya que proporciona una cuantificación directa del valor del mantenimiento preventivo. Es más económico mantener una vía en buen estado que reconstruirla desde cero.

Otro aspecto del mismo estudio es que contribuye a la disminución del desgaste de los vehículos y sus costos de operación (Monge & García, 2025). Esto significa que la inversión en conservación debe ser una medida preventiva que proteja los vehículos de los usuarios, reduciendo la necesidad de realizar reparaciones frecuentes y costosas. Esta disminución de los costos operativos es vital para el sector transporte, ya que mejora su productividad y competitividad.

En países en desarrollo, la implementación de la inteligencia artificial y la visión computacional han permitido automatizar inspecciones y optimizar la asignación de recursos. Un estudio reciente muestra como un vehículo robótico terrestre autónomo respaldado por drones, utilizando sensores, escáneres 3D y herramientas de inteligencia artificial puede reducir accidentes, disminuir los costos de mantenimiento y aumentar la eficiencia de la red vial (Katsamenis et al., 2022). Este caso del proyecto HERON, financiado por la Unión Europea es un claro ejemplo para mejorar la eficiencia técnica. Y aunque esta implementación representa un avance importante, en Morona Santiago es muy limitada, debido a la falta de la capacidad técnica institucional, conectividad digital y recursos humanos especializados.

En base a esta revisión científica, podemos afirmar que aunque los estudios evidencian que el mantenimiento vial genera beneficios económicos y abre oportunidades para la innovación tecnológica, su implementación no puede desvincularse de la capacidad institucional.

En Morona Santiago el mantenimiento preventivo enfrenta obstáculos estructurales: baja asignación presupuestaria, limitada capacidad técnica, escasa digitalización y mínima coordinación interinstitucional. Estos factores limitan la adopción de soluciones avanzadas como el proyecto HERON, dejando en evidencia que sin el fortalecimiento institucional y sin un modelo de gobernanza adaptado al entorno rural amazónico, las buenas prácticas internacionales difícilmente se materializarán en nuestro país.

#### **2.3.2.2 Conectividad y Accesibilidad Territorial**

La conectividad y accesibilidad territorial se entiende como la capacidad que tienen las comunidades para conectarse con los diversos servicios y espacios a través de una red vial eficiente. Esta dimensión es clave para evaluar la gestión vial rural ya que impacta en la calidad de vida y desarrollo socioeconómico de las poblaciones rurales.

Un análisis global reciente sobre el Índice de Acceso Rural (RAI) y la Población Rural No Atendida (NSRP), señala que los países del norte de América del Sur como Colombia y Venezuela, junto con el sur de Asia y África muestran valores del RAI muy bajos y valores muy altos de NSRP de más de 5 millones (Sun et al., 2023). Este estudio destaca la existencia de desigualdades territoriales y plantea que la conectividad rural es un factor relevante en la mejora de las condiciones de salud, educación y reducción de la pobreza.

Por su parte, la CEPAL en su boletín “Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial”, menciona que la conectividad es un factor esencial para el crecimiento sostenible (Pérez, 2020). Por lo tanto la conectividad es una herramienta al servicio del territorio y es fundamental para tener acceso igualitario a servicios como salud, educación y otros servicios sociales.

Otro criterio del mismo autor, es que la inversión en conectividad rural puede ser un proceso de mejora secuencial y de largo plazo, comenzando con accesos básicos de baja inversión y complejidad técnica para asegurar la transitabilidad todo el año, lo que dinamizará la economía local y justificará futuras inversiones mayores. Y coincide con la opinión de Monge & García (2025), al expresar que una red vial en óptimas condiciones mejora la conectividad entre comunidades, facilita el comercio, el acceso a servicios esenciales y la integración territorial.

Un estudio realizado por Palacios-López et al. (2024), denominado “Estrategias para un modelo Territorial sostenible para la comuna Sancán” en Ecuador, determinó que la comunidad rural enfrenta deficiencias significativas en su red vial. Que los caminos son principalmente de tierra y aunque funcionales en temporadas secas, se vuelven intransitables durante las épocas de lluvias. Esto afecta gravemente la conexión de la comuna con el resto del cantón y los mercados cercanos.

El mismo estudio determina que la mala calidad de las vías afecta directamente la capacidad de los productores para transportar sus bienes y comercializarlos. Esto es vital ya que la economía de Sancán se basa en la agricultura, en la ganadería y la producción de tortillas de maíz y yuca. Por tal razón, proponen implementar un plan de mantenimiento regular de las vías existentes y drenajes en

las áreas propensas a inundaciones para asegurar que las vías permanezcan transitables.

A partir de la literatura revisada se puede afirmar que la conectividad vial rural es un factor determinante en el acceso a servicios sociales y económicas. Autores como (Sun et al., 2023) y (Pérez, 2020) asumen que mejorar la infraestructura vial garantiza la reducción de la pobreza, pero no consideran las condiciones institucionales, técnicas o territoriales que hagan posible dicha reducción. Mientras que el caso de la comuna Sancán tiene mucha relación con las parroquias Alshi y Zuñac, donde la conectividad no depende solo de la existencia de vías, sino de su transitabilidad continua y la calidad del mantenimiento.

Desde esta perspectiva se concluye que la accesibilidad no es solo un resultado técnico de la obra, sino una construcción institucional que requiere planificación, financiamiento, monitoreo y participación ciudadana.

#### **2.3.2.2 Seguridad Vial Rural**

La seguridad vial se entiende como una medida y práctica destinada a prevenir accidentes y garantizar la seguridad de los usuarios, donde la mayor tasa de muertes en carretera se da en las zonas rurales en comparación con las zonas urbanas.

Un estudio de Barrera-Sánchez & Pazmiño-Maji (2020), denominado “Determinación de las principales causas de accidentes de tránsito en el Ecuador desde el 2016 hasta 2018”, concluyen que la causa principal de accidentes y fallecidos a nivel nacional fue el de conducir desatento a las condiciones de tránsito (incluyendo el uso de celular, pantallas de video, comida, maquillaje, u otros distractores)

Del mismo autor, la siguiente causa más frecuente fue conducir un vehículo superando los límites máximos de velocidad y no transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto. Esto subraya un problema persistente en la cultura de conducción que involucra la imprudencia del conductor y el incumplimiento de las normas de tránsito.

Bajo esta situación, estudios de otros países, sugieren que una auditoría de seguridad vial es una opción efectiva para reducir los accidentes de tráfico y salvar vidas. Un estudio de caso sobre una auditoría de seguridad vial realizada en una carretera rural, la SH-117, en el distrito de Ramanagara, Karnataka, India, destaca que la seguridad vial en las carreteras rurales de India enfrenta una situación grave y que una auditoría puede prevenir o reducir la gravedad de al menos un tercio de todos los accidentes (V et al., 2023).

Monge & García (2025), en su estudio denominado Plan de gestión para el mantenimiento de la Vía E30 Pujilí - La Maná, determinan que el deterioro de la vía compromete su funcionalidad y seguridad vial, aumentando significativamente el riesgo de accidentes en tramos críticos. Los autores consideran que, los baches y fisuras afectan la estabilidad de los vehículos y la falta de señalización en puntos críticos dificulta la maniobrabilidad y aumenta la probabilidad de colisiones y salidas de vía.

Desde una mirada crítica, la seguridad vial rural en Ecuador y en América Latina en general ha sido tratada históricamente desde un enfoque correctivo y reactivo, enfocado en culpabilizar al conductor más que en fortalecer los sistemas institucionales de prevención. Por ejemplo el estudio de Barrera-Sanchez y Pazmiño-Maji, colocan al comportamiento humano como causas de los accidentes.

La seguridad vial rural no debe limitarse a identificar las causas de los accidentes sino mas bien se debe analizar cómo la capacidad institucional de un gobierno Provincial condiciona su capacidad para prevenir, monitorear y responder adecuadamente a los factores de riesgo.

## **Capítulo 3**

### **Diseño Metodológico**

#### **3.1 Enfoque de la Investigación**

La presente investigación adopta un enfoque mixto, integrando elementos cuantitativos y cualitativos con el objetivo de obtener una comprensión integral del fenómeno de estudio: el impacto de la capacidad institucional en la gestión vial rural.

Desde el enfoque cuantitativo, se aplicó encuestas estructuradas para recopilar datos medibles relacionados con indicadores objetivos de la capacidad institucional y de la gestión vial, también para procesar datos de las encuestas y establecer correlaciones entre variables y probar la hipótesis planteada.

Desde el enfoque cualitativo, se desarrollaron entrevistas semiestructuradas y análisis de documentos.

#### **3.2 Diseño de la Investigación**

El diseño metodológico es de tipo **no experimental y transversal**, ya que se buscó analizar la relación entre la capacidad institucional del GAD Provincial de Morona Santiago y la gestión vial rural durante el período 2020–2025, sin manipular las variables, sino observándolas tal como se presentaron en su contexto natural.

##### **Diseño no experimental**

Se analizó la capacidad institucional y la gestión vial tal como se presentan en la realidad del GAD provincial durante el periodo 2020 – 2025.

##### **Diseño transversal**

La recolección de datos se realizó en el periodo de tiempo delimitado con el objeto de describir las variables y analizar su incidencia e interrelación en ese momento específico.

### **3.3 Tipo de investigación**

El tipo de investigación es descriptiva. Su propósito fue especificar las propiedades, características y perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta al análisis. En este caso, se buscó describir de manera detallada y sistemática las variables "Capacidad Institucional" y "Gestión Vial Rural" en el contexto y período definidos.

#### **3.3.1 Nivel de Investigación**

El nivel de la investigación es descriptivo y correlacional. El estudio se inició con un nivel descriptivo para detallar las características de las unidades de análisis y las variables. Posteriormente, avanzó a un nivel correlacional que buscó medir el grado de asociación entre la capacidad institucional (variable independiente) y la gestión vial rural (variable dependiente), con el fin de evaluar la hipótesis de investigación.

### **3.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos**

La presente investigación utilizó técnicas e instrumentos propios del enfoque mixto, combinando estrategias cuantitativas y cualitativas que permitieron recoger información diversa, precisa y complementaria, adaptada al análisis institucional y territorial del GAD Provincial de Morona Santiago.

#### **3.4.1 Encuesta**

Se aplicó una encuesta a una muestra representativa de la población de las parroquias de estudio.

Se diseñó un cuestionario estructurado, utilizando principalmente preguntas cerradas y escalas de tipo Likert. El cuestionario midió variables como el nivel de satisfacción de los usuarios con el estado de las vías, la percepción sobre la calidad y frecuencia del

mantenimiento, y el conocimiento y valoración de los mecanismos de participación ciudadana en la gestión vial.

Para garantizar la calidad y pertinencia del instrumento, se llevó a cabo un proceso de validación. El cuestionario fue sometido a la revisión de la tutora de esta tesis, quien evaluó la correspondencia y relevancia de cada ítem con los objetivos de la investigación y las dimensiones de las variables “Capacidad Institucional” y “Gestión Vial Rural”. Sus observaciones permitieron ajustar la redacción de varias preguntas para mejorar su claridad y precisión.

La encuesta estuvo dirigida a funcionarios del GAD involucrados en los procesos de planificación, ejecución y mantenimiento de la red vial rural, así como a representantes comunitarios, habitantes de las parroquias Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac.

### **3.4.2 *Entrevista semiestructurada***

Se realizaron entrevistas semiestructuradas a actores clave. Este formato permitió una conversación flexible y profunda, guiada por un conjunto de temas predefinidos, pero con la libertad de explorar nuevas líneas de indagación que surjieron durante el diálogo.

Se elaboró una guía de entrevista con preguntas abiertas, adaptada al perfil de cada informante. Las preguntas se diseñaron para explorar las percepciones y experiencias sobre los procesos de planificación, la asignación de recursos, la coordinación intergubernamental, la participación ciudadana y los desafíos en la gestión vial.

Estuvo dirigido a técnicos, directivos y autoridades clave del GAD Provincial, así como a actores territoriales relevantes (líderes comunitarios, vocales de juntas parroquiales, etc.).

### **3.4.3 *Análisis documental***

Consistió en la revisión, análisis y sistematización de fuentes documentales primarias y secundarias para obtener información oficial y contextual sobre las variables de estudio.

Se diseñó una ficha de registro documental para extraer de manera organizada los datos pertinentes de las siguientes fuentes:

Documentos Normativos: Constitución de la República, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPFP), Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (LOSNCP).

Documentos de Planificación: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del GAD Provincial y de las parroquias Alshi y Zuñac.

Documentos de Gestión: Presupuestos anuales, informes de ejecución presupuestaria, Plan Anual de Contratación (PAC), contratos de obras viales, informes de fiscalización.

## **3.5 Técnicas para el Procesamiento e Interpretación de Datos**

El procesamiento y análisis de los datos se realizó de acuerdo a su naturaleza cuantitativa o cualitativa.

La información obtenida de las entrevistas se transcribió en su totalidad. Posteriormente, se aplicó la técnica de análisis de contenido temático, que consistió en codificar y categorizar la información para identificar patrones, temas emergentes y relaciones significativas que permitan interpretar las dinámicas institucionales y las percepciones de los actores.

Los datos de las encuestas y los indicadores numéricos del análisis documental se procesaron con Microsoft Excel. Se aplicó:

Estadística Descriptiva para calcular frecuencias, medidas de tendencia central (media) y de dispersión (desviación estándar) para resumir y presentar los datos, y;

Estadística Inferencial para probar la hipótesis. Se utilizó coeficientes de correlación (ej. Rho de Spearman) para medir el grado de asociación entre las variables ordinales y cuantitativas de la capacidad institucional y la gestión vial.

### **3.6 Población y Muestra**

#### **3.6.1 Población**

Se definieron dos universos poblacionales y sus correspondientes muestras.

El universo estuvo compuesto por la totalidad de autoridades y directivos del GAD Provincial y de los GADs Parroquiales de Alshi y Zuñac directamente implicados en la gestión vial. Dada la especificidad y el tamaño reducido de esta población se realizó un muestreo no probabilístico por conveniencia, buscando encuestar (aproximadamente 10 – 12 personas) y entrevistar (aproximadamente 5 – 6 personas) a los actores clave y obtener una visión completa desde la perspectiva institucional.

Por otra parte, la población de usuarios viales que estuvo conformada por los habitantes de las parroquias de estudio. Según datos del censo de 2010, la población de Alshi 9 de Octubre es de 425 habitantes y la de San Vicente de Zuñac es de 223 habitantes.

#### **3.6.2 Tamaño de la Muestra**

Para determinar el tamaño de la muestra de habitantes a encuestar en cada parroquia, se utilizó la fórmula para poblaciones finitas, con un nivel de confianza del 95% ( $Z=1.96$ ) y un margen de error del 10% ( $e=0.10$ ), asumiendo la máxima variabilidad ( $p=0.5$ ,  $q=0.5$ ).

Considerando las particularidades de las poblaciones de estudio, caracterizadas por su alta ruralidad, dispersión geográfica y los fenómenos de migración temporal o permanente que dificultan la localización de los habitantes, se optó por establecer un margen de error del 10% para el cálculo de la muestra. Un margen de error más estricto del 5% requeriría un tamaño de muestra significativamente mayor, cuya consecución era poco realista dadas las limitaciones logísticas y de recursos. La elección del 10% asegura la obtención de una muestra alcanzable y suficiente para realizar inferencias válidas para los objetivos de la presente investigación.

Fórmula:

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

Muestra para Alshi 9 de Octubre con una población de 425 habitantes:

$$n = \frac{(425 * 1.96^2 * 0.5 * 0.5)}{0.10^2 * (425 - 1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5} = 81$$

Se encuestó a 81 habitantes.

Muestra para San Vicente de Zuñac con una población de 223 habitantes:

$$n = \frac{(223 * 1.96^2 * 0.5 * 0.5)}{0.10^2 * (223 - 1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5} = 70$$

Se encuestó a 70 habitantes.

El método de selección de los participantes de la encuesta fue el muestreo aleatorio simple en cada una de las comunidades que componen las parroquias para garantizar la representatividad y la posibilidad de generalizar los resultados a nivel parroquial.

## Capítulo 4

### Análisis y Discusión de los Resultados

#### 4.1 Análisis Descriptivo de los Resultados

El presente capítulo presenta el análisis descriptivo de los datos cuantitativos recopilados como parte de la investigación. Dicho análisis está estructurado en dos variables: la Capacidad Institucional (VI) y la Gestión Vial Rural (VD). Cada variable lleva consigo sus dimensiones y sus indicadores.

##### 4.1.1 Encuesta

La muestra total del estudio comprende a 165 encuestados, detallados a continuación:

**Tabla 1** Caracterización de la muestra de encuestados

Grupo principal	Subgrupo	Código parroquia	Nro. encuestados	Total grupo
Funcionarios	GAD parroquial Alshi	1	4	14
	GAD parroquial Zuñac	2	4	
	GAD Provincial	3 (N/A)	6	
Usuarios / Ciudadanos	Parroquia Alshi	1	81	151
	Parroquia Zuñac	2	70	
<b>Total General</b>				<b>165</b>

Nota. Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta.

Los resultados de esta tabla constituyen la base empírica para realizar los análisis posteriores.

La encuesta es de tipo Likert con una escala de valoración comprendida entre 1 y 5, clasificados de la siguiente manera: 1.- Totalmente en desacuerdo; 2.- En desacuerdo; 3.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4.- De acuerdo; 5.- Totalmente de acuerdo.

A continuacion y previo al análisis de cada variable y dimensión se presenta una tabla referencial para entender la media por cada grupo y parroquia.

**Tabla 2** *Cálculo de la media por grupo y parroquia*

Nro. Ítem	Media funcionarios	Media Usuarios	Media parroquia Alshi	Media parroquia Zuñac
Ítem VI_1	3.86	3.29		
Ítem VI_2	4.29	3.09		
Ítem VI_3	3.86	2.86		
Ítem VI_4	4.43	3.82		
Ítem VI_5	4.43	4.45		
Ítem VI_6	3.93	2.97		
Ítem VI_7	4.00	3.23		
Ítem VI_8	3.64	3.01		
Ítem VI_9	2.86	3.09		
Ítem VI_10	2.86	2.58		
Ítem VD_11			2.74	2.93
Ítem VD_12			1.95	2.40
Ítem VD_13			2.85	3.49
Ítem VD_14			2.49	2.77
Ítem VD_15			4.20	4.11
Ítem VD_16			4.48	4.37
Ítem VD_17			4.16	4.20
Ítem VD_18			4.09	4.41
Ítem VD_19			2.33	2.40
Ítem VD_20			2.84	2.77

Nota. Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta. La escala de valoración es de 1 a 5

#### 4.1.1.1 Percepciones sobre la Capacidad Institucional del GAD Provincial:

En esta sección se presenta la percepción que tienen los funcionarios y los ciudadanos sobre la Capacidad Institucional del GAD Provincial de Morona Santiago. Se desglosa en sus dimensiones Financiera, Técnica y Administrativa, y Política y de Coordinación.

**Tabla 3** *Estadísticos descriptivos por grupos encuestados*

Variable/ Dimensión	Grupo	Nro. encuestas	Media	Desv. Estándar
<b>Capacidad Institucional (VI)</b>	Funcionarios	14	3.81	0.88
	Usuarios	151	3.24	0.78

Capacidad Financiera	Funcionarios	14	4.00	0.66
	Usuarios	151	3.08	0.56
Capacidad Técnica y Administrativa	Funcionarios	14	4.26	0.73
	Usuarios	151	3.75	0.88
Capacidad Política y de Coordinación	Funcionarios	14	3.34	0.90
	Usuarios	151	2.98	0.65
<b>Gestión Vial Rural (VD)</b>	Funcionarios	14	3.25	1.14
	Usuarios	151	3.29	1.12

Nota. Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta. La escala de valoración es de 1 a 5.

Según los datos revisados existe una marcada brecha perceptual entre la autoevaluación de los funcionarios y la evaluación de los usuarios. Los funcionarios califican la capacidad institucional del GAD con una media de 3.81 cercana a “De acuerdo”, mientras que los usuarios la valoran con 3.24, una cifra que apenas supera el punto de indiferencia “Ni de acuerdo ni en desacuerdo”.

Un hallazgo notable es que en la variable dependiente Gestión Vial Rural, las percepciones son casi idénticas (Funcionarios  $M=3.25$ , Usuarios  $M=3.29$ ), lo que sugiere que ambos grupos coinciden en su evaluación de los resultados finales, aunque parten de visiones muy distintas sobre las capacidades que los generan.

A continuación se realiza una revisión de cada dimensión de la CI:

### **Capacidad Financiera**

***Ítem VI\_1: El GAD Provincial cuenta con los recursos económicos suficientes para atender las necesidades viales de la parroquia.***

Los funcionarios ( $M=3.86$ ) tienden a estar de acuerdo con esta afirmación, sugiriendo que desde una perspectiva interna, los presupuestos se consideran adecuados. En contraste, los usuarios ( $M=3.29$ ) muestran una mayor indecisión. Esta divergencia puede

explicarse porque los funcionarios conocen los montos presupuestarios asignados, mientras que los ciudadanos juzgan la suficiencia de los recursos en función de los resultados visibles: el estado de las vías.

***Ítem VI\_2: Los recursos económicos que se asignan a la vialidad rural se utilizan de manera eficiente y oportuna.***

Este es uno de los puntos más críticos del análisis. Mientras los funcionarios (M=4.29) expresan un fuerte acuerdo con la eficiencia en el uso de los recursos, los usuarios (M=3.09) se muestran indecisos, con una ligera inclinación hacia el desacuerdo. Los ciudadanos sin acceso a los detalles de las auditorías llegan a la conclusión a través de la observación de los resultados: si las vías están en mal estado a pesar de la inversión, es probable que los recursos no se estén utilizando de la manera más eficiente y oportuna.

***Ítem VI\_3: El GAD Provincial prioriza la inversión en el mantenimiento de las vías existentes sobre la construcción de nuevas obras viales.***

En este ítem, tanto funcionarios (M=3.86) como usuarios (M=2.86) se muestran menos convencidos, aunque los funcionarios siguen teniendo una visión más positiva. La calificación relativamente baja por parte de los usuarios sugiere que, desde su perspectiva, no perciben una estrategia clara de mantenimiento preventivo, sino más bien acciones reactivas.

### **Capacidad Técnica y Administrativa**

***Ítem VI\_4: El personal técnico del GAD Provincial (ingenieros, operadores) demuestra tener los conocimientos y la experiencia necesarios para una buena gestión vial.***

Aquí se observa el mayor consenso y las calificaciones más altas de toda la variable. Los funcionarios (M=4.43) y los usuarios (M=3.82) están mayoritariamente de acuerdo en que el personal técnico es competente. Este hallazgo es significativo, pues sugiere que el

problema de la gestión vial no es percibido como una falta de capacidad humana o de conocimiento técnico.

***Ítem VI\_5: El GAD Provincial dispone de la maquinaria y equipos adecuados y en buen estado para la construcción y mantenimiento de las vías.***

De manera similar al ítem anterior, tanto funcionarios (M=4.43) como usuarios (M=4.45) otorgan calificaciones muy positivas. De hecho, este es el único ítem de capacidad institucional donde los usuarios evalúan al GAD de forma más positiva que los propios funcionarios.

***Ítem VI\_6: Los procedimientos administrativos del GAD Provincial para atender los problemas viales (planificación, contratación, ejecución) son ágiles y efectivos.***

Este ítem rompe la tendencia positiva de la dimensión y revela una debilidad clave. Mientras los funcionarios (M=3.93) consideran que los procesos son ágiles, los usuarios (M=2.97) se inclinan a que los procesos son lentos. Esta percepción ciudadana de lentitud burocrática es consistente con la experiencia de demoras en la atención a sus solicitudes.

### **Capacidad Política y de Coordinación**

***Ítem VI\_7: Existe una comunicación y coordinación efectiva entre el GAD Provincial y el GAD Parroquial para resolver los problemas viales.***

Los funcionarios (M=4.00) perciben que la coordinación interinstitucional es efectiva. Sin embargo, los usuarios (M=3.23), que son los habitantes de las parroquias, tienen una visión mucho más reservada. Esta discrepancia es crucial, ya que el COOTAD establece la corresponsabilidad y la coordinación como principios fundamentales de la gestión descentralizada.

***Ítem VI\_8: El GAD Provincial responde de manera oportuna y efectiva a las solicitudes y necesidades viales presentadas por la comunidad.***

Nuevamente, los funcionarios (M=3.64) evalúan la capacidad de respuesta de forma más positiva que los usuarios (M=3.01). La percepción de oportunidad por parte de los ciudadanos está directamente influenciada por la rapidez con que se solucionan los problemas concretos en sus vías.

***Ítems VI\_9 y VI\_10: Participación Ciudadana y Transparencia.***

Estos dos ítems son, sin duda, los más críticos de todo el análisis de la capacidad institucional y merecen un examen conjunto:

***VI\_9: El GAD Provincial crea espacios efectivos para que la ciudadanía participe en la planificación y priorización de las obras viales.***

***VI\_10: La información sobre los planes, presupuestos y gastos en vialidad del GAD Provincial es transparente y de fácil acceso para la ciudadanía.***

En el ítem de participación (VI\_9), los usuarios (M=3.09) evalúan los espacios de participación un poco más positiva que los propios funcionarios (M=2.86). Aunque ambas calificaciones son bajas, el hecho de que los ciudadanos no sean más críticos que los funcionarios podría indicar que no son percibidos en su totalidad.

En el ítem de transparencia VI\_10, tanto funcionarios (M=2.86) como usuarios (M=2.58) coinciden en que es una debilidad. Los datos de la encuesta sugieren que estos mecanismos no son percibidos como efectivos por los ciudadanos de Alshi y Zuñac. Aunque el GAD Provincial de Morona Santiago cumple formalmente con la publicación de informes de rendición de cuentas en su portal web, la percepción ciudadana es que esta información no es transparente y de fácil acceso.

**4.1.1.2 Evaluación de la Gestión Vial Rural desde la perspectiva ciudadana:**

La siguiente sección muestra los resultados de la gestión vial, según la percepción de los 151 usuarios de las parroquias:

## **Mantenimiento y conservación**

### ***Ítem VD\_11: El estado general de las vías rurales en la parroquia es bueno.***

La percepción general es negativa. La media para los usuarios de Alshi es de 2.74 y para los de Zuñac es de 2.93. Ambas cifras se sitúan en el campo del “desacuerdo”, indicando una insatisfacción generalizada con la condición de las carreteras que utilizan a diario. Esta percepción es coherente con los reportes de prensa y de organismos de emergencia que describen una red vial provincial con problemas crónicos.

### ***Ítem VD\_12: El mantenimiento rutinario (limpieza de cunetas, bacheo menor) de las vías rurales se realiza con la frecuencia necesaria.***

Este es el ítem peor evaluado de toda la encuesta por parte de los usuarios. Con una media de 1.95 en Alshi y 2.40 en Zuñac, la percepción es de un claro desacuerdo, rayando en el “totalmente en desacuerdo”. Este dato sugiere que los ciudadanos no perciben una labor de mantenimiento preventivo y constante.

### ***Ítem VD\_13: La calidad de los trabajos de reparación que se realizan en las vías es duradera.***

La evaluación aquí es ligeramente más positiva, pero aún en el terreno de la indefinición (Alshi M=2.85, Zuñac M=3.49). Los ciudadanos no están convencidos de que las reparaciones que se efectúan sean de buena calidad y perduren en el tiempo, lo que puede generar un ciclo de intervenciones costosas y poco efectivas.

### ***Ítem VD\_14: Se realizan obras de protección (ej. muros, control de taludes) para prevenir deslizamientos en las zonas de riesgo de las vías.***

La percepción es de desacuerdo (Alshi M=2.49, Zuñac M=2.77). Los ciudadanos no observan una inversión significativa en obras de mitigación de riesgos. Esto refuerza la idea de que la gestión del GAD es percibida como más reactiva (atendiendo derrumbes una vez

que ocurren) que proactiva (invirtiendo para prevenirlos), una estrategia que a largo plazo resulta más costosa y riesgosa para la población.

### **Conectividad y Accesibilidad**

***Ítem VD\_15: Las vías rurales de la parroquia son transitables durante todo el año, incluso en temporada de lluvias.***

Los usuarios de ambas parroquias valoran este aspecto de forma relativamente positiva (Alshi M=4.20, Zuñac M=4.11). Este resultado puede parecer contradictorio con los reportes de cierres viales. Vale recalcar que los cierres en época de lluvia son de corta duración dado que el MTOP actúa de manera inmediata en el mantenimiento.

***Ítem VD\_16: El estado de las vías facilita el transporte de productos agrícolas y el acceso a servicios como salud y educación***

Este es el ítem mejor valorado de la gestión vial (Alshi M=4.48, Zuñac M=4.37). Los ciudadanos están “De acuerdo” en que, a pesar de los problemas las vías cumplen su función esencial de conectarles con los mercados y los servicios básicos. Este hallazgo subraya la importancia vital de la red vial para el desarrollo y el “Buen Vivir” en las zonas rurales.

***Ítem VD\_17: En los últimos años, el tiempo de viaje para llegar a la cabecera cantonal (Macas) u otros centros poblados ha disminuido gracias a las mejoras viales.***

Nuevamente, la percepción es muy positiva (Alshi M=4.16, Zuñac M=4.20). Los ciudadanos perciben un progreso en la eficiencia de la red vial. Esto podría indicar que, a pesar de las deficiencias en el mantenimiento rutinario, las inversiones en obras de mayor envergadura (como asfaltados o puentes) han tenido un impacto positivo y tangible en la reducción de los tiempos de viaje.

## **Conectividad y Accesibilidad**

*Ítem VD\_18: En general, considero que es seguro transitar por las vías rurales de la parroquia.*

La percepción de seguridad es alta (Alshi M=4.09, Zuñac M=4.41). Este resultado, aparentemente en conflicto con el mal estado percibido de las vías, podría deberse a la habilidad de los conductores locales para transitar en esas vías con condiciones difíciles.

*Ítem VD\_19: Las vías cuentan con la señalización adecuada (límites de velocidad, advertencia de curvas peligrosas, etc.) en los tramos que lo requieren.*

Este es otro de los ítems con peor calificación (Alshi M=2.33, Zuñac M=2.40). Los usuarios perciben una grave deficiencia en la señalización vial. Esta percepción negativa contrasta fuertemente con la percepción general de seguridad del ítem anterior, sugiriendo que los usuarios, si bien se sienten seguros, reconocen la ausencia de elementos técnicos que garanticen esa seguridad.

*Ítem VD\_20: La visibilidad nocturna en las vías es adecuada (ej. por la presencia de tachas reflectivas o guardarraíles en buen estado).*

La evaluación de este ítem también es negativa, aunque menos drástica que la de la señalización (Alshi M=2.84, Zuñac M=2.77). La falta de elementos que mejoren la visibilidad nocturna incrementa los riesgos de tránsito y es otro indicador de una gestión de mantenimiento deficiente.

### **4.1.1.3 Brecha de percepción: Funcionarios vs Ciudadanos**

El análisis de la variable CI revela una discrepancia entre la percepción de los funcionarios de los GADs y los ciudadanos de las parroquias. La tabla siguiente muestra dicha brecha.

**Tabla 4** Resumen comparativo de medias y brechas de la CI

Ítem	Descripción abreviada	Media funcionario (A)	Media Usuarios (B)	Brecha (A-B)
VI_2	Uso eficiente de recursos	4,29	3,09	1,19
VI_3	Prioriza mantenimiento	3,86	2,86	1,00
VI_6	Procedimientos ágiles	3,93	2,97	0,96
VI_7	Coordinación intergubernamental	4,00	3,23	0,77
VI_8	Respuesta oportuna a la comunidad	3,64	3,01	0,64
VI_4	Personal técnico competente	4,43	3,82	0,61
VI_1	Recursos económicos suficientes	3,86	3,29	0,57
VI_10	Información transparente	2,86	2,58	0,27
VI_5	Maquinaria adecuada	4,43	4,45	-0,02
VI_9	Espacios de participación	2,86	3,09	-0,23

Nota. Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta.

Las mayores brechas perceptuales donde los funcionarios se evalúan mucho más positivamente que los usuarios, se encuentran en el uso eficiente de recursos (VI\_2), la priorización del mantenimiento (VI\_3) y la agilidad de los procedimientos (VI\_6). Esto sugiere que el GAD opera con una visión interna de eficiencia que no se corresponde con la experiencia ciudadana.

Por otro lado, la brecha es casi inexistente en la percepción sobre la maquinaria (VI\_5), donde ambos grupos coinciden en una valoración muy alta. El resultado más llamativo es el del ítem VI\_9 (espacios de participación), donde la brecha es negativa, indicando que los usuarios tienen una percepción ligeramente mejor que los propios funcionarios, quienes se muestran más autocríticos.

#### **4.1.1.4 Prueba de hipótesis: Correlación entre Capacidad Institucional y Gestión Vial Rural.**

Se procedió a realizar el análisis de correlación no paramétrico utilizando el coeficiente Rho de Spearman. Se utilizó la escala de Likert. El análisis se efectuó utilizando las puntuaciones promedio de cada variable para la muestra de 151 usuarios de las parroquias Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac.

Las hipótesis sometidas a la prueba estadística son las siguientes:

**Hipótesis Nula ( $H_0$ ):** La capacidad institucional del GAD Provincial de Morona Santiago no influye en la gestión vial rural de las parroquias Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac durante el período 2020–2025.

**Hipótesis Alternativa ( $H_1$ ):** La capacidad institucional del GAD Provincial de Morona Santiago influye en la gestión vial rural de las parroquias Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac durante el período 2020–2025.

El propósito de la prueba es determinar si existe suficiente evidencia estadística para rechazar la hipótesis nula en favor de la hipótesis alternativa.

#### Resultado de análisis de correlación:

**Tabla 5** *Correlación de Spearman entre CI y GVR*

Variable		Capacidad institucional VI	Gestión Vial Rural VD
Capacidad institucional	Rho de Spearman	1.00	0.1096
	Significativa (bilateral)	.	> 0.05
	Nro. Usuario encuestados	151	151
Gestión Vial Rural	Rho de Spearman	0.1096	1.000
	Significativa (bilateral)	> 0.05	
	Nro. Usuario encuestados	151	151

Nota. Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta. La correlación no es estadísticamente significativa ( $p > 0.05$ ).

Se encontró una correlación positiva muy débil y no estadísticamente significativa entre la percepción de la Capacidad Institucional y la Gestión Vial Rural. El coeficiente de relación fue de 0.1096 y el número de usuarios de 151.

El análisis estadístico indica que la relación entre las variables no es significativa. Esto significa que el valor del coeficiente de correlación obtenido (0.1096) es tan cercano a cero que no se puede descartar que la leve asociación observada sea producto del azar. Por lo tanto, con un nivel de confianza del 95%, no se rechaza la hipótesis nula ( $H_0$ ) y al no

poder rechazar la hipótesis nula implica que no se encontró evidencia estadística suficiente en la encuesta para afirmar que la percepción de la capacidad institucional influye directamente en la percepción de la gestión vial rural para la población.

#### 4.1.2 *Entrevista semiestructurada*

El presente análisis descriptivo se deriva de las entrevistas realizadas a directores clave del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago. Entre ellos los Directores Financiero, Obras Públicas, y Planificación. Por otra parte los representantes de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Parroquiales de Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac.

**Tabla 6** *Caracterización de la muestra de entrevistados*

Grupo principal	Subgrupo	Código parroquia	Nro. entrevistados
<b>Funcionarios</b>	GAD parroquial Alshi	1	1
	GAD parroquial Zuñac	2	1
	Directores GAD Provincial	3 (N/A)	3
<b>Total General</b>			<b>5</b>

Nota. Elaboración propia a partir de los datos de la entrevista.

El análisis se estructura en torno a las dimensiones de la capacidad institucional (financiera, técnico – administrativo, y política y coordinación), triangulando la visión estratégica y operativa del nivel provincial con la experiencia vivida en el territorio por parte de los niveles parroquiales.

#### **Capacidad Financiera: Tensión entre Planificación y emergencia**

**Perspectiva Provincial:** El GADPMS opera con una alta dependencia de las transferencias del gobierno central y los fondos de la Ley Amazónica (CTEA). Si bien existe

un proceso formal para asignar recursos, la ejecución presupuestaria se ve afectada por la realidad climática y geográfica. El Director Financiero identifica las emergencias viales como el mayor desafío y el principal cuello de botella, ya que obligan a realizar reformas presupuestarias, desviando fondos de proyectos de inversión planificados para atender crisis urgentes como los derrumbes. Esto no solo retrasa la ejecución de metas, sino que crea un ciclo vicioso: la falta de inversión en prevención por atender la emergencia aumenta la vulnerabilidad a futuras crisis.

**Perspectiva Parroquial (Alshi y Zuñac):** Las parroquias experimentan directamente las consecuencias de este modelo reactivo. La Presidenta de Alshi 9 de Octubre señala que no han recibido proyectos de inversión de gran envergadura como asfaltados o puentes y que la atención se centra en la limpieza de derrumbes en la vía principal. En San Vicente de Zuñac la percepción es aún más crítica; la representante indica que no existen inversiones en soluciones a largo plazo y que la parroquia es tratada como una zona de sacrificio que se atiende solo cuando colapsa.

#### **Capacidad Financiera: Tensión entre Planificación y emergencia**

**Perspectiva Provincial:** El Director reconoce que la extensión territorial y la ocurrencia de emergencias simultáneas ponen la capacidad institucional al límite. El principal desafío identificado es la logística para movilizar equipos pesados de un frente a otro, lo que obliga a priorizar y genera retrasos inevitables. Se destaca una inversión estratégica en nueva maquinaria. El proceso administrativo de respuesta a emergencias está protocolizado pero su eficiencia depende de la compleja logística provincial.

**Perspectiva Parroquial:** La Presidenta de Alshi 9 de Octubre confirma que para atender sus vías internas muchas veces tienen que esperar por la maquinaria provincial. En San Vicente de Zuñac, la situación es extrema. El problema no es de mantenimiento, sino

de colapso de calzadas y deslizamientos masivos en la vía estatal. La capacidad técnica del GADPMS es percibida como insuficiente para la escala del problema al punto que la representante de Zuñac identifica al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) como el actor principal que brinda apoyo en las emergencias.

### **Capacidad Política y de Coordinación:**

**Perspectiva Provincial:** El Director presenta el Convenio de Delegación de Competencias como el principal mecanismo formal de coordinación, justificando la modalidad sin recursos como una estrategia de optimización basada en el principio de subsidiariedad. Este modelo en teoría permite al GADPMS concentrarse en obras de mayor escala mientras los GAD parroquiales asumen el mantenimiento básico. La coordinación con otras entidades como el MTO y el BDE es descrita como fluida y colaborativa y la participación ciudadana se enmarca en procesos institucionales como el PDOT y los presupuestos participativos.

**Perspectiva Parroquial:** La Presidenta de Alshi 9 de Octubre afirma que por el momento no tienen convenios de delegación de competencias. Además critica el modelo teórico señalando que al ser sin recursos en la práctica solo transfiere responsabilidad sin capacidad de ejecución. Por su parte la representante de Zuñac no tiene conocimiento de dichos convenios y considera que el modelo es inaplicable a su realidad donde la labor parroquial se limita a dar solamente alertas tempranas.

#### **4.1.3 Análisis documental**

El presente muestra la revisión documental de diversas fuentes oficiales, incluyendo informes de rendición de cuentas, presupuestos, distributivos de personal, planes de contratación para los años 2021, 2022, 2023 y 2024. La evaluación se estructura en torno a

tres dimensiones: Capacidad Financiera, Capacidad Técnica y Administrativa, y Capacidad Política y de Coordinación.

El período de análisis (2021-2024) es particularmente significativo, ya que abarca dos administraciones provinciales distintas, lo que permite una comparación de modelos de gestión. El año 2023 marca un punto de inflexión crítico con la toma de posesión de una nueva administración el 14 de mayo de 2023, liderada por el Prefecto Tiyua Uyunkar.

La propia documentación oficial del GADP-MS para el año 2023 subraya este momento de transición, indicando que los meses restantes del año fiscal se dedicaron a una reorganización institucional, ajustes técnicos y legales, y estabilización financiera. Esta declaración contextualiza los hallazgos de dicho año, no como un período de operación normal, sino como una fase de diagnóstico, reestructuración y planificación estratégica por parte del nuevo gobierno provincial.

### Capacidad Financiera:

**Tabla 7** *Indicadores de la Capacidad Financiera del GADP-MS (2021 - 2024)*

Indicador	Año 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024
Presupuesto Total Institucional	95,805,654.93	91,023,037.07	83,850,710.46	83,768,057.64
Presupuesto Asignado a Vialidad	31,864,682.61	67,557,139.78	54,166,959.08	52,370,305.42
Presupuesto Ejecutado en Vialidad	19,401,778.16	19,478,579.43	16,750,172.12	35,062,466.58
% de Ejecución Presupuestaria Vial	60.89%	28.83%	30.92%	66.95%
% de Autonomía Financiera	No disponible	48.24%	0.41%	0.39%

Nota. Elaboración propia a partir de los datos de la Revisión Documental.

**Autonomía Financiera:** El análisis de la estructura de ingresos revela una dependencia estructural casi absoluta de recursos externos, lo que limita duramente su

autonomía. Esta tendencia se observa claramente en 2023 y 2024 con niveles de autonomía financiera extremadamente bajos. En 2023, los ingresos propios recaudados (\$180,484.80) representaron apenas el 0.41% del total de ingresos recaudados (\$44,176,225.88). Para 2024 los ingresos propios fueron de (\$181,644.69) constituyendo solo el 0.39% del total recaudado (\$46,000,584.22). El dato de 2022 presenta una anomalía notable, con un 48.24% de autonomía derivado de ingresos propios por \$19.1 millones sobre un total recaudado de \$39.7 millones.

El financiamiento del GADP-MS se sostiene sobre tres pilares externos: Transferencia del Gobierno Central (Modelo de Equidad Territorial), Transferencias Amazónicas (CTEA) y Financiamiento por créditos.

**Evolución de la ejecución presupuestaria en vialidad:** En 2021 la ejecución fue de \$19.4 millones, alcanzando un 60.89% del presupuesto asignado para vialidad (\$31.8 millones). En 2022 aunque el monto ejecutado se mantuvo en \$19.47 millones el porcentaje de ejecución bajó a 28.83% debido a un presupuesto asignado inusualmente alto de \$67.5 millones. En 2023, el año de transición la ejecución se redujo a \$16.7 millones representando un 30.92% de lo planificado. Finalmente en 2024, primer año completo de una nueva gestión se observa una notable recuperación ejecutándose \$35.0 millones y alcanzando el 66.95% del presupuesto asignado de 52.3 millones.

**Prioridades de inversión:** En 2021 la documentación se realizaron 800 km de mantenimiento y 42 km de afirmado frente a 72 km de apertura de nuevas vías y 23 km de asfaltado sugiriendo una política equilibrada. Para 2022 el enfoque se centró en el mantenimiento de 343.67 km de vías rurales y la intervención en 39 puentes y tarabitas indicando una priorización de la conservación. Sin embargo, para los años 2023 y 2024 esta claridad se pierde. Más preocupante aún es un hallazgo crítico en la cédula presupuestaria

de 2024: las partidas específicas denominadas “Mantenimiento y Mejoramiento de Vías Rurales” sufrieron reformas que redujeron su asignación a \$0.00.

### Capacidad Técnica y Administrativa:

**Tabla 8** *Evolución del Personal Técnico de Obras Públicas (2021 - 2024)*

<b>Categoría personal</b>	<b>Año 2021</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Año 2023</b>	<b>Año 2024</b>
Nº Total de Funcionarios en Obras Públicas	243	242	240	217
Nº de Ingenieros/Arquitectos	3	3	4	25
Nº de Técnicos/Topógrafos	13	2	37	18
Nº de Operadores de Maquinaria	60	55	119	100
Ratio (Total Funcionarios / Ingenieros)	81.0	80.7	60.0	8.7

Nota. Elaboración propia a partir de los datos de la Revisión Documental.

**Capital humano en Obras Públicas:** Ha disminuido ligeramente de 243 en 2021 a 217 en 2024. En 2021 y 2022 la Dirección operaba con una estructura técnica mínima: solo 3 ingenieros o arquitectos responsables de más de 240 funcionarios. El punto de inflexión ocurre en 2024. Bajo la nueva administración el número de ingenieros y arquitectos se dispara a 25. Este cambio es una decisión política de profesionalizar la gestión.

**Equipamiento y maquinaria:** En 2021 no había datos disponibles sobre el inventario de maquinaria. Para 2022 se registra el inicio del proceso de Verificación de Producción Nacional para la posterior adquisición de 4 excavadoras, marcando el comienzo de un plan de renovación. El año 2023 revela una contradicción sintomática del período de transición: aunque se consideró imprescindible la adquisición de estas excavadoras y se asignaron más de \$2.6 millones en el POA, la ejecución de estas partidas fue de \$0.00 al cierre del año fiscal. Esta aparente falla de ejecución se alinea con la crisis de liquidez y la fase de estabilización financiera. El plan fue pospuesto, NO cancelado. La evidencia es que en 2024 las 4 excavadoras ya forman parte del inventario de la institución.

La estrategia continúa dado que el Plan Anual de Contratación de 2024 contempla una nueva inversión de \$4,240,000 para Adquisición de Equipo Caminero apalancada en un crédito del BDE.

### Capacidad Política y de Coordinación

**Tabla 9** *Coordinación vial GADP-MS y las parroquias de estudio (2021 – 2024)*

Parroquia	Año 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024
Alshi 9 de Octubre	Sin convenio vial directo con el GADPMS. El GAD Parroquial firma un convenio con la Fundación Atasim para apoyar el cumplimiento de su PDOT.	Sin mención en los informes del GADPMS.	Sin mención en los informes del GADPMS.	Sin mención en los informes del GADPMS.
San Vicente de Zuñac	Sin mención en los informes del GADPMS.	Sin mención en los informes del GADPMS.	Proyecto de mantenimiento de tarabitas, pero no fue priorizado en el POA 2023.	El proyecto de mantenimiento de tarabitas fue liquidado por un valor de \$24,996.20.

Nota. Elaboración propia a partir de los datos de la Revisión Documental.

La relación del GADP-MS con el gobierno central y el BDE es determinante para su capacidad de inversión. En 2021 se destaca un contrato para la rehabilitación de la vía Río Macuma-Taloba por \$5.4 millones. En 2022 la articulación se materializó en un crédito del BDE por \$4.15 millones para la construcción de un puente en Palora. En 2023 la dependencia se manifiesta por su ausencia: el informe de gestión señala un déficit de financiamiento de casi \$20 millones, lo que contribuyó a la baja ejecución de ese año. En 2024 marca la consolidación de esta relación como una alianza estratégica. La nueva administración demuestra una notable capacidad para asegurar un paquete de créditos del BDE por más de \$15.8 millones para Obras Públicas.

Este financiamiento es el motor detrás de los proyectos viales más ambiciosos del período incluyendo el asfaltado de la vía Macuma-Taisha (\$6.6 millones) y la adquisición

de maquinaria (\$4.2 millones). Esto demuestra que la capacidad del GADP-MS para emprender obras transformadoras reside en su habilidad para negociar y apalancar recursos externos. La capacidad política de la institución se manifiesta en su efectividad para gestionar estas relaciones verticales.

**Brecha con los GADs Parroquiales:** En contraste con la robusta articulación vertical, la coordinación horizontal con los GAD parroquiales de Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac parece ser débil. Aunque a nivel general se observa una evolución en los mecanismos de cooperación, pasando de 26 convenios generales en 2023 a 7 convenios específicos de vialidad con delegación de competencias con recursos en 2024, esta mejora no se refleja en los casos de estudio.

**Parroquia Alshi 9 de Octubre:** Existe ausencia total de evidencia documental, en los cuatro años analizados, de un convenio de cooperación vial entre el GADP-MS y el GAD parroquial. Esta ausencia es reveladora cuando se contrasta con la iniciativa propia del GAD parroquial que en 2021 firmó un convenio con la Fundación Atasim para apoyar el logro de su PDOT. La realidad vial de Alshi 9 de Octubre parece depender más de su autogestión y de la intervención de otros actores como el MTOP que ha reportado intervenciones en la vía Macas – 9 de Octubre.

**Parroquia San Vicente de Zuñac:** La interacción documentada con el GADP-MS es mínima y se limita a un único proyecto de bajo impacto: el mantenimiento de tarabitas. Durante 2021 y 2022 no hay mención de la parroquia en los informes provinciales. En 2023, el proyecto no fue priorizado en el POA. Finalmente en 2024 fue liquidado por un monto de \$24,996.20. La acción del GADP-MS parece ser más administrativa que una intervención estratégica.

## 4.2 Discusión de los Resultados

Esta sección presenta los hallazgos más importantes de la encuesta, la entrevista y la revisión documental.

Uno de los hallazgos más sorprendentes es el alto consenso sobre la capacidad técnica y operativa del GADP-MS que contrasta enérgicamente con la percepción generalizada de un mantenimiento vial deficiente.

Tanto las encuestas como las entrevistas confirman que el GADP-MS posee los elementos básicos para una buena gestión. Los funcionarios se autoevalúan muy bien en cuanto a la competencia de su personal (M=4.43) y la adecuación de su maquinaria (M=4.43). Los usuarios de las vías coinciden otorgando calificaciones muy altas a la maquinaria (M=4.45) y al personal técnico (M=3.82). El análisis documental refuerza esta visión, mostrando una inversión estratégica y creciente en equipo caminero entre 2022 y 2024 y sobre todo una profesionalización del personal técnico en 2024 con un aumento exponencial de ingenieros y arquitectos en la Dirección de Obras Públicas.

A pesar de este aparente consenso sobre la disponibilidad de recursos técnicos y humanos competentes, la percepción ciudadana sobre los resultados de esa capacidad es excesivamente negativa. El mantenimiento rutinario es el ítem peor evaluado de toda la encuesta (Alshi M=1.95, Zuñac M=2.40) y la percepción general sobre el estado de las vías es de claro “Desacuerdo”. Las entrevistas con las lideresas parroquiales confirman este sentir: la atención se centra en emergencias y no en un mantenimiento preventivo y constante. Este hallazgo evidencia una brecha crítica entre tener la capacidad y lograr el desempeño, tal como lo advierte la literatura.

La capacidad técnica, aunque existente y en proceso de fortalecimiento no se traduce en una gestión de mantenimiento vial efectiva y visible para el ciudadano. La maquinaria y

el personal competente parecen estar subutilizados o enfocados en un modelo de gestión reactivo. Esto sugiere que el problema no radica en la falta de recursos técnicos (capacidad administrativa a nivel micro, según Rosas Huerta), sino en los procesos administrativos y las prioridades políticas que los movilizan.

En cuanto a la emergencia, el análisis revela que la gestión vial del GADP-MS opera bajo un modelo netamente reactiva donde las emergencias climáticas dictan la asignación de recursos creando un ciclo vicioso que sacrifica la planificación y la prevención a largo plazo.

Durante la entrevista el Director Financiero admitió que las emergencias viales son el principal cuello de botella. Los representantes parroquiales confirmaron esta realidad desde el territorio describiendo una atención centrada casi exclusivamente en la limpieza de derrumbes y el colapso de vías. La ciudadanía en la encuesta corroboró esto: los ítems sobre obras de protección para prevenir deslizamientos (Alshi M=2.49, Zuñac M=2.77) y la calidad duradera de las reparaciones están mal evaluados.

La evidencia más alarmante proviene del análisis documental. La cédula presupuestaria de 2024 revela que las partidas específicas para Mantenimiento y Mejoramiento de Vías Rurales fueron reducidas a cero. Esta decisión administrativa valida la percepción ciudadana y contradice directamente el principio económico fundamental expuesto por Monge & García (2025), quienes señalan que cada dólar invertido en mantenimiento preventivo puede ahorrar hasta cinco en rehabilitación futura.

Por lo tanto el modelo de gestión del GADP-MS, no solo es ineficiente sino económicamente insostenible, perpetuando un ciclo de crisis y gasto de emergencia que consume recursos y desgasta la maquinaria. La gestión no sigue un plan, sino que responde a una crisis permanente.

Respecto a la coordinación interinstitucional, la investigación demuestra que la capacidad política y de coordinación del GADP-MS es de doble cara: exhibe una notable efectividad en la gestión de relaciones verticales (con el gobierno central y el BDE) pero muestra una debilidad estructural en la coordinación horizontal con los GAD parroquiales, que son los actores más cercanos a la realidad vial.

El análisis documental es claro al mostrar el éxito de la administración sobre todo en el año 2024 al apalancar recursos externos a través de créditos millonarios con el BDE para proyectos viales y adquisición de maquinaria. Esta habilidad para negociar y gestionar financiamiento externo es la principal fortaleza de su capacidad.

En contraste, la coordinación con las parroquias de Alshi y Zuñac es mínima. Los informes oficiales no muestran convenios de cooperación vial directa con Alshi. Las entrevistas confirman esta brecha. La encuesta refleja la percepción de los usuarios sobre esta coordinación mucho más reservada que la de los funcionarios. Este hallazgo se alinea con lo advertido por Mondal et al. (2023), quienes identifican la “falta de coordinación entre las autoridades nacionales y subordinadas” como una causa central de los problemas de transporte.

El modelo de delegación de competencias que en teoría debería fortalecer la gestión local es percibido como una transferencia de responsabilidad sin recursos lo que lo vuelve inoperante. La falta de una articulación horizontal efectiva significa que el GADP-MS carece de ojos y oídos en el territorio.

Finalmente, la falta de una correlación estadística significativa entre la percepción de la capacidad institucional y la evaluación de la gestión vial rural.

La prueba de correlación de Spearman arrojó un coeficiente de apenas 0.1096 indicando que desde la perspectiva de los 151 usuarios una mejor o peor percepción sobre

la capacidad del GAD (sus finanzas, personal, procesos) no influye de manera estadísticamente predecible en su evaluación del estado de las vías.

Este hallazgo estadístico es una confirmación profunda de la desconexión sistémica observada en los puntos anteriores, lo cual puede explicarse a través del marco conceptual de Rosas Huerta (2019), quien define la capacidad institucional como un proceso que involucra a todos los actores vinculados al problema público.

Las entrevistas y el análisis documental revelan que actores como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) son percibidos en Zuñac como los principales proveedores de apoyo en emergencias viales. Los ciudadanos evalúan los resultados viales sin atribuir la responsabilidad al GADP-MS. Si las vías son transitables todo el año puede ser gracias a la intervención del MTO desvinculando el resultado de la capacidad del GAD provincial.

La ausencia de convenios con Alshi y su recurso a fundaciones externas sugiere que las comunidades no esperan pasivamente la acción provincial. La alta percepción de seguridad (Alshi  $M=4.09$ , Zuñac  $M=4.41$ ) a pesar de la pésima señalización podría atribuirse a la pericia y el conocimiento local de los conductores, un factor ajeno a la capacidad institucional.

El impacto de la capacidad institucional del GADP-MS en la gestión vial rural no es directo ni lineal. Está mediado y opacado por la intervención de otros actores estatales y autogestión de las comunidades que a pesar de contar con recursos técnicos se ve superado por una cultura reactiva y una deficiente articulación con el nivel parroquial. Entre los principales actores estatales que inciden en la gestión vial rural de la provincia se encuentran el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y los gobiernos parroquiales. Esta

conurrencia de competencias sin una adecuada coordinación, fragmenta los esfuerzos y limita la efectividad de la gestión provincial.

## Capítulo 5

### Marco Propositivo

#### 5.1 Planificación de la Actividad Preventiva

Con base en el análisis de resultados, donde se ve una desconexión entre la capacidad técnica del GADP-MS y su efectividad en la gestión vial rural se plantea la siguiente propuesta de solución. Se ha observado que el problema no es la falta de recursos sino un enfoque de gestión reactivo, una coordinación horizontal deficiente y procesos administrativos que no facilitan la prevención.

Por tal razón la propuesta se denomina SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN VIAL PREVENTIVA (SIG-VP). Esta propuesta busca solucionar estas deficiencias a través de una reingeniería de procesos y una nueva filosofía de trabajo colaborativo. Este sistema es una alternativa práctica que al ser implementada convertirá al GADP-MS en un verdadero agente de cambio, generando un beneficio tangible para las comunidades rurales de Morona Santiago.

#### **Plan de implementación del Sistema Integrado de Gestión Vial Preventiva (SIG-VP)**

El SIG-VPA es un modelo de gestión que busca migrar de un enfoque reactivo centrado en emergencias a uno proactivo y preventivo centrado en el riesgo y la colaboración. Su objetivo es optimizar el uso de los recursos existentes para garantizar la sostenibilidad de la red vial, mejorar la coordinación intergubernamental y fortalecer la confianza ciudadana.

El sistema se articula en tres componentes estratégicos interconectados:

Componente 1: Plataforma de Alerta Temprana (PAT)

Componente 2: Equipos de Respuesta Vial (ERVI)

### Componente 3: Programa de Transparencia Vial

A continuación, se detalla la planificación para la implementación de cada componente.

#### **Componente 1: Plataforma de Alerta Temprana (PAT)**

Este componente aborda la falta de información sistematizada sobre el estado real y los riesgos de la red vial que es la causa principal del modelo reactivo. Su objetivo es crear un mapa de riesgos dinámico que permita al GADP-MS anticiparse a las emergencias y planificar el mantenimiento de manera eficiente.

**Objetivo específico:** Sistematizar la recolección, análisis y visualización de datos de la red vial parroquial para priorizar intervenciones preventivas y optimizar la asignación de recursos.

**Tabla 10** *Actividades del componente PAT*

<b>Actividades</b>	<b>Actores</b>	<b>Descripción</b>
Creación de las Brigadas Viales Parroquiales	GADs Parroquiales de Alshi y Zuñac, con la asistencia técnica del GADP-MS.	Se capacitará a un pequeño equipo en cada parroquia (puede ser un técnico o un líder comunitario designado) para que actúe como sensor en el territorio. Este equipo será dotado de herramientas simples (formularios digitales en un smartphone, GPS) para realizar inspecciones periódicas.
Diseño del Formulario de Diagnóstico Rápido	Dirección de Planificación y Dirección de Obras Públicas del GADP-MS	Se creará un formulario digital estandarizado para registrar, con coordenadas y fotografías, puntos críticos: estado de cunetas, alcantarillas, fisuras en el asfalto, pequeños deslizamientos, zonas de erosión, y estado de la señalización.
Implementación del Mapa de Riesgos Provincial	Equipo técnico del GADP-MS (Ingenieros, geógrafos, informáticos)	La información recopilada por las brigadas se centralizará en un Sistema de Información Geográfica (SIG). Cada punto crítico se clasificará con un código de colores (verde, amarillo, rojo) según su nivel de urgencia, creando un mapa visual y dinámico de la vulnerabilidad de la red vial.

Nota. Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos.

Este componente transforma la relación entre el GAD Provincial y los GADs Parroquiales. Las parroquias pasan de ser solicitantes pasivas a socios activos en el diagnóstico.

## **Componente 2: Equipos de Respuesta Vial (ERVI)**

Este componente ataca la brecha entre la coordinación vertical y horizontal y la percepción ciudadana de lentitud burocrática. Su objetivo es rediseñar el modelo de intervención para que sea más ágil, descentralizado y colaborativo.

**Objetivo Específico:** Establecer un mecanismo de cooperación formal y con recursos para la ejecución de obras de mantenimiento preventivo y correctivo menor basado en el principio de concurrencia y subsidiariedad.

**Tabla 11** *Actividades del Componente ERVI*

<b>Actividades</b>	<b>Actores</b>	<b>Descripción</b>
Reformulación de los Convenios de Delegación de Competencias	Asesoría Jurídica y Dirección de Planificación del GADP-MS, presidentes de los GADs Parroquiales.	Se diseñará una plantilla de Convenio de Gestión Vial. Este convenio asignará un presupuesto base a la parroquia para acciones de mantenimiento preventivo menor (limpieza de cunetas, bacheo simple) que puedan ser ejecutadas localmente. La transferencia de recursos estará condicionada al reporte periódico de información a la PAT (Componente 1).
Creación de Equipos de Respuesta Vial (ERV)	Dirección de Obras Públicas del GADP-MS y GADs Parroquiales	El GADP-MS organizará su maquinaria y personal técnico por zonas geográficas. Un ERV (compuesto por un ingeniero, operadores y maquinaria) será asignado a una microrregión que incluya varias parroquias. Su función será ejecutar las obras que superan la capacidad del GAD Parroquial basándose en las alertas generadas por la PAT.
Protocolo de Activación Conjunta	Ingeniero del ERV y Presidente del GAD Parroquial	Cuando la PAT emita una alerta amarilla o roja se activará un protocolo de visita técnica para definir la solución. Esto elimina la burocracia de las solicitudes formales y agiliza la respuesta.

Nota. Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos.

Este componente materializa la descentralización. Empodera a los GADs Parroquiales con responsabilidades y recursos claros para la gestión de su entorno inmediato.

### Componente 3: Programa de Transparencia Vial

Este componente aborda la baja percepción de transparencia y participación ciudadana que es un punto crítico en la confianza institucional y explica la falta de correlación entre capacidad y resultados.

**Objetivo Específico:** Crear canales de comunicación para que la ciudadanía conozca, participe y supervise la gestión vial, cerrando la brecha perceptual entre funcionarios y usuarios.

**Tabla 12** *Actividades del Componente Programa de Transparencia Vial*

Actividades	Actores	Descripción
Lanzamiento del Portal "Vías Morona Santiago"	Dirección de Comunicación y Dirección de Tecnologías del GADP-MS.	Se creará un portal web público y de fácil acceso que mostrará de forma interactiva el "Mapa de Riesgos" de la PAT. Cualquier ciudadano podrá consultar el estado de su vía, ver las intervenciones programadas, las ejecutadas, los montos de inversión por tramo y los plazos. Será una rendición de cuentas en tiempo real.
Sistema de Reporte Ciudadano	Ciudadanos, GAD Parroquial	A través de un número de WhatsApp o una función simple en el portal "Vías Morona Santiago", los ciudadanos podrán enviar reportes de daños (baches, deslizamientos, etc.) que alimentarán directamente la PAT, convirtiendo a cada habitante en un potencial "sensor" de la red vial.

Nota. Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos.

Este componente reconstruye la confianza. La brecha perceptual se reduce porque los ciudadanos entienden las complejidades y limitaciones de la gestión vial y se sienten parte de la solución.

## Conclusiones

- 1) Se cumple el objetivo general al determinar que el impacto de la capacidad institucional del GADP-MS en la gestión vial rural es indirecto. El GAD Provincial posee capacidades técnicas como personal calificado y un parque de maquinaria y demuestra habilidad para gestionar financiamiento externo. Sin embargo, esta capacidad no se traduce en resultados efectivos percibidos por la ciudadanía. El análisis estadístico confirma esta desconexión al no encontrar una correlación significativa entre la percepción de la capacidad institucional y la evaluación de la gestión vial.
- 2) Los resultados de la gestión vial se concluye como dicotómica. Por un lado es eficaz mantener una conectividad, por otro lado la gestión es deficiente en términos de eficiencia y sostenibilidad. Esto se evidencia en la pésima evaluación del mantenimiento rutinario considerado el ítem de peor calificación en toda la encuesta, la falta de obras de prevención de riesgos y la pobre calidad de la señalización.
- 3) La investigación identifica dos factores institucionales críticos que explican el bajo desempeño. Primero, el GADP-MS opera bajo un modelo de gestión reactivo donde la planificación estratégica es superada por la necesidad de atender emergencias viales. Segundo existe una brecha de coordinación entre los niveles de gobierno: mientras la articulación vertical (GADP-MS con Gobierno Central y BDE) es fuerte y efectiva para asegurar financiamiento, la coordinación horizontal con los GAD Parroquiales de Alshi y Zuñac es débil.
- 4) En respuesta al tercer objetivo específico, se ha estructurado el Sistema Integrado de Gestión Vial Preventiva (SIG-VP), una propuesta estratégica, práctica y

pertinente que ofrece una solución directa a las deficiencias diagnosticadas. Por medio de sus tres componentes: Plataforma de Alerta Temprana, Equipos de Respuesta Vial y el Programa de Transparencia Vial, el modelo está diseñado para superar el enfoque reactivo, cerrar la brecha de coordinación horizontal empoderando a los GADs parroquiales y finalmente aumentar la transparencia y la participación de la ciudadanía en la gestión institucional.

## **Recomendaciones**

- 1) La presente investigación se centró en un estudio de caso profundo en dos parroquias específicas: Alshi 9 de Octubre y San Vicente de Zuñac. Si bien este enfoque permitió una comprensión detallada de la dinámica local, sus resultados no son estadísticamente generalizables a toda la provincia de Morona Santiago. Se recomienda para futuras investigaciones realizar un estudio cuantitativo de mayor alcance que incluya una muestra estratificada y representativa de ciudadanos y funcionarios de todas las parroquias de la provincia.
  
- 2) Este estudio se concentró en la correlación entre la capacidad institucional y la gestión vial. Una brecha para futuras investigaciones es la integración de datos técnicos para contrastar estas percepciones. Se recomienda a la academia impulsar un estudio que correlacione indicadores de gestión con la inversión realizada. Esto implicaría realizar una auditoría técnica de la red vial, analizar la eficiencia del gasto, profundizar teóricamente en el marco de gobernanza de la competencia de vialidad en Ecuador.
  
- 3) La propuesta del Sistema Integrado de Gestión Vial Preventiva (SIG-VP) implica un cambio en los procesos y la filosofía de trabajo del gobierno provincial. Sin embargo, su éxito depende del factor humano. Se recomienda al GAD Provincial que como paso previo o paralelo a la implementación se realice un diagnóstico de la cultura organizacional. Esta sugerencia práctica no incluida en la propuesta final es fundamental para identificar posibles focos de resistencia al cambio, detectar necesidades de capacitación específicas para manejar las nuevas herramientas.

## Referencias Bibliográficas

1. Antunes, C. H. B., Helene, J. A. C., Branco, J. O., & Dittrich, M. G. (2023). A administração pública como instrumento gestor e instituidor de políticas públicas para o modal rodoviário: Public administration as a managing instrument and institutor of public policies for road modal. *Ponto de Vista Jurídico*, 12(2), 22-34. <https://doi.org/10.33362/juridico.v12i2.3233>
2. Barrera-Sánchez, E., & Pazmiño-Maji, R. (2020). Determinación de las principales causas de accidentes de tránsito en el Ecuador desde el 2016 hasta 2018 / Determination of the main causes of transit accidents in Ecuador since 2016 until 2018. *KnE Engineering*. <https://doi.org/10.18502/keg.v5i2.6272>
3. Buhler, A. (2023). *Caminos rurales, una puerta al desarrollo y la conectividad territorial—Brasil*. CAF- banco de desarrollo de América Latina y el Caribe. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/2160>
4. Cabezas Carrillo, V. A. (2024). *Modelo de gestión de conservación vial para pavimentos flexibles de la red rural del Cantón Guano*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Chimborazo]. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/14008>
5. CAF. (2024). *Pavimentación y mantenimiento de vías rurales para el progreso de Perú*. <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/pavimentacion-y-mantenimiento-de-vias-rurales-en-america-latina-para-garantizar-el-progreso-economico-y-social-de-las-comunidades/>
6. Calva-Herrera, L. O. (2023). Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de San Ignacio, Perú. *Revista de Investigación, Desarrollo e Innovación*, 13(2), 259-270. <https://doi.org/10.19053/20278306.v13.n2.2023.16832>

7. CGE. (2021). *Contraloría General del Estado: Irregularidades en la contratación de la planta de tratamiento de aguas residuales en Sucúa*. <https://www.contraloria.gob.ec/WFDescarga.aspx?id=65008&tipo=inf>
8. Chamorro, A., Echaveguren, T., Allen, E., Contreras, M., Dagá, J., de Solminihac, H., & Lara, L. E. (2020). Sustainable Risk Management of Rural Road Networks Exposed to Natural Hazards: Application to Volcanic Lahars in Chile. *Sustainability*, 12(17), Article 17. <https://doi.org/10.3390/su12176774>
9. Consejo Nacional de Competencias. (2023). *Informe Técnico Estado actual del ejercicio de la competencia de Vialidad*. <https://www.competencias.gob.ec/informe-tecnico-estado-actual-del-ejercicio-de-la-competencia-de-vialidad/>
10. Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador / Actualizado 2025*. Lexis S.A. <https://www.lexis.com.ec/biblioteca/constitucion-republica-ecuador>
11. COOTAD. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial, COOTAD / Actualizado 2025*. Lexis S.A. <https://www.lexis.com.ec/biblioteca/cootad>
12. COPFP. (2010). *Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, COPFP / Actualizado 2025*. Lexis S.A. <https://www.lexis.com.ec/biblioteca/copfp>
13. Erraez-Donaula, E. P., Bustamante-Ordoñez, T. S., & Espinoza-Freire, E. E. (2025). Administración de GADs municipales en Ecuador: Un enfoque en el desarrollo local. *Revista Ciencia & Sociedad*, 5(1), Article 1.
14. Gao, H., & Tong, G. (2024). Exploration of the impact of rural road maintenance and management on rural economy based on VAR model. *Applied Mathematics and Nonlinear Sciences*, 9(1). <https://doi.org/10.2478/amns.2023.1.00211>

15. Gautam, A. (2020). Role of Coordination in Effective Public Service Delivery System. *Journal of Public Administration and Governance*, 10(3), 158. <https://doi.org/10.5296/jpag.v10i3.17205>
16. Jarrín Feijó, S. (2024). Gestión presupuestaria y competencias de los GAD. En *Dialogos para la paz: Miradas desde la diversidad* (1.ª ed., pp. 771-804). spue. <https://doi.org/10.17163/abyaups.80.601>
17. Katsamenis, I., Bimpas, M., Protopapadakis, E., Zafeiropoulos, C., Kalogeras, D., Doulamis, A., Doulamis, N., Montoliu, C. M.-P., Handanos, Y., Schmidt, F., Ott, L., Cantero, M., & Lopez, R. (2022). *Robotic Maintenance of Road Infrastructures: The HERON Project* (arXiv:2205.04164). arXiv. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2205.04164>
18. LOSNCP. (2013). *Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública / Descargar PDF Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública / Actualizado 2025*. Lexis S.A. <https://www.lexis.com.ec/biblioteca/ley-organica-sistema-nacional-contratacion-publica>
19. Maris, L. (2023). *Carreteras hacia el desarrollo* [workingPaper]. CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/2080>
20. Martins, D. G. (2021). The state of the art of institutional capacity: A scoping review of the literature in Portuguese. *Cadernos EBAPE.BR*, 19(1), 165-189. <https://doi.org/10.1590/1679-395120190011x>
21. Mondal, M., Dey, N., & Das, P. (2023). Road carrying capacity assessment of the heterogeneous traffic system of Kolkata. *Indonesian Journal of Community Services*, 2(2), 111-128. <https://doi.org/10.47540/ijcs.v2i2.1150>

22. Monge, E., & García, S. (2025). Plan de gestión para el mantenimiento de la vía E30 Pujilí - La Maná: Management plan for the maintenance of the E30 Pujilí - La Maná road. *Revista Científica Multidisciplinar G-nerando*, 6. <https://doi.org/10.60100/rcmg.v6i1.630>
23. MTOP. (2024). *Rendición de cuentas 2024*. MTOP. <https://almacenamiento.mtop.gob.ec/index.php/s/W5d96fArateANaC>
24. OECD. (2024, marzo 13). *Panorama de las Administraciones Públicas: América Latina y el Caribe 2024*. OECD. [https://www.oecd.org/es/publications/panorama-de-las-administraciones-publicas-america-latina-y-el-caribe-2024\\_0f191dcb-es.html](https://www.oecd.org/es/publications/panorama-de-las-administraciones-publicas-america-latina-y-el-caribe-2024_0f191dcb-es.html)
25. Palacios-López, L. A., Zapata-Velasco, M. L., Pardo-Reyes, P. S., & Pinargote-Bravo, V. J. (2024). Estrategias para un modelo Territorial sostenible para la comuna Sancán. *Journal of Economic and Social Science Research*, 4(4), 39-55. <https://doi.org/10.55813/gaea/jessr/v4/n4/131>
26. Pérez, G. (2020). *Rural roads: Key routes for production, connectivity and territorial development*. <https://hdl.handle.net/11362/45865>
27. Rodas, P. A. R., Villegas, L. S., Morales, F. H. G., & Mendoza, I. O. (2024). Análisis técnico de infraestructura vial rural: Evaluación estructural y propuesta de diseño para el acceso al recinto El Secal, Ecuador. *Arandu UTIC*, 11(2), Article 2. <https://doi.org/10.69639/arandu.v11i2.421>
28. Rosas Huerta, A. (2019). Capacidad institucional: revisión del concepto y ejes de análisis. *Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal: DAAPGE*, 19(32), 81-107.

29. Salazar Adams, A., Haro Velarde, N., & Loera Burnes, E. (2020). Capacidad institucional de los organismos de agua de Saltillo y Hermosillo, México. *Frontera norte*, 32, 1-26. <https://doi.org/10.33679/rfn.v1i1.1936>
30. Sanecka-Tyczyńska, J. (2021). The quality of governance and the political capacity of a country: Contemporary Polish political parties and the idea of good governance. *Humanities and Social Sciences Quarterly*. <https://doi.org/10.7862/rz.2021.hss.25>
31. Sun, Q., Li, W., & Zhou, Q. (2023). *Rural Access Index: A global study* (Prepublicación Nro:2309.00505). arXiv. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2309.00505>
32. UNICEF, Internationales Arbeitsamt, & Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (Eds.). (2008). *Derechos de los pueblos indígenas* (1. ed). OIT.
33. United Nations Department of Economic and Social Affairs. (2023). *Informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2023: Edición especial*. United Nations. <https://doi.org/10.18356/9789210024938>
34. V, P., T R, N., & Lokesh, Y. (2023). Road safety audit: A case study of rural road on SH 117 in Ramanagara District, Karnataka. *International Journal of Civil Engineering*, 10(2), 1-8. <https://doi.org/10.14445/23488352/ijce-v10i2p101>
35. World Bank Group. (2025). *Rural Access Index (RAI) | Data Catalog*. <https://datacatalog.worldbank.org/search/dataset/0038250>

## Apéndice

### Apéndice A. Cuestionario

#### UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

#### MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, MENCIÓN DESARROLLO INSTITUCIONAL

#### *“Capacidad institucional y su impacto en la gestión vial rural del GAD Provincial de Morona Santiago en el período 2020-2025”*

Estimado/a participante, a continuación, se presenta una serie de afirmaciones sobre la capacidad institucional y la gestión vial rural. Por favor, valore su grado de acuerdo o desacuerdo con cada una, marcando con una (X) la casilla que mejor represente su opinión. La información proporcionada es confidencial y será utilizada únicamente con fines académicos.

#### Escala de Valoración:

1. Totalmente en desacuerdo
2. En desacuerdo
3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo
4. De acuerdo
5. Totalmente de acuerdo.

#### SECCIÓN I: CAPACIDAD INSTITUCIONAL

N°	Escala de valoración	1	2	3	4	5
<b>Dimensión: Capacidad Financiera</b>						
1	El GAD Provincial cuenta con los recursos económicos suficientes para atender las necesidades viales de la parroquia.					
2	Los recursos económicos que se asignan a la vialidad rural se utilizan de manera eficiente y oportuna.					
3	El GAD Provincial prioriza la inversión en el mantenimiento de las vías existentes sobre la construcción de nuevas obras viales.					
<b>Dimensión: Capacidad Técnica y Administrativa</b>						
4	El personal técnico del GAD Provincial (ingenieros, operadores) demuestra tener los conocimientos y la experiencia necesarios para una buena gestión vial.					
5	El GAD Provincial dispone de la maquinaria y equipos adecuados y en buen estado para la construcción y mantenimiento de las vías.					

6	Los procedimientos administrativos del GAD Provincial para atender los problemas viales (planificación, contratación, ejecución) son ágiles y efectivos.					
<b>Dimensión: Capacidad Política y de Coordinación</b>						
7	Existe una comunicación y coordinación efectiva entre el GAD Provincial y el GAD Parroquial para resolver los problemas viales.					
8	El GAD Provincial responde de manera oportuna y efectiva a las solicitudes y necesidades viales presentadas por la comunidad.					
9	El GAD Provincial crea espacios efectivos para que la ciudadanía participe en la planificación y priorización de las obras viales.					
10	La información sobre los planes, presupuestos y gastos en vialidad del GAD Provincial es transparente y de fácil acceso para la ciudadanía.					

## SECCIÓN II: GESTIÓN VIAL RURAL

N°	Escala de valoración	1	2	3	4	5
<b>Dimensión: Mantenimiento y Conservación</b>						
11	El estado general de las vías rurales en la parroquia es bueno.					
12	El mantenimiento rutinario (limpieza de cunetas, bacheo menor) de las vías rurales se realiza con la frecuencia necesaria.					
13	La calidad de los trabajos de reparación que se realizan en las vías es duradera.					
14	Se realizan obras de protección (ej. muros, control de taludes) para prevenir deslizamientos en las zonas de riesgo de las vías.					
<b>Dimensión: Conectividad y Accesibilidad</b>						
15	Las vías rurales de la parroquia son transitables durante todo el año, incluso en temporada de lluvias.					
16	El estado de las vías facilita el transporte de productos agrícolas y el acceso a servicios como salud y educación.					
17	En los últimos años, el tiempo de viaje para llegar a la cabecera cantonal (Macas) u otros centros poblados ha disminuido gracias a las mejoras viales.					

<b>Dimensión: Seguridad Vial</b>						
18	En general, considero que es seguro transitar por las vías rurales de la parroquia.					
19	Las vías cuentan con la señalización adecuada (límites de velocidad, advertencia de curvas peligrosas, etc.) en los tramos que lo requieren.					
20	La visibilidad nocturna en las vías es adecuada (ej. por la presencia de tachas reflectivas o guardarraíles en buen estado).					

**Gracias por su participación. Sus respuestas son valiosas para esta investigación.**

## **Apéndice B. Guía de Entrevista**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO**

**FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN**

**MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, MENCIÓN DESARROLLO INSTITUCIONAL**

**Título de la investigación:** *Capacidad institucional y su impacto en la gestión vial rural del GAD Provincial de Morona Santiago en el período 2020-2025.*

### **Entrevista para directores del GAD Provincial (Financiero, Obras Públicas, Planificación)**

#### **Sobre la Capacidad Financiera:**

1. ¿Cuáles son las principales fuentes de financiamiento para la gestión vial rural? ¿Qué nivel de dependencia existe de las transferencias del gobierno central?
2. Desde su área, ¿cuáles son los mayores desafíos para ejecutar el presupuesto asignado a vialidad? ¿Existen cuellos de botella en los procesos de asignación o desembolso?
3. ¿Qué criterios se utilizan para decidir la asignación de recursos entre obras nuevas y el mantenimiento de la red vial existente? ¿Cómo se equilibra la necesidad técnica con la demanda política o ciudadana?

#### **Sobre la Capacidad Técnica y Administrativa:**

4. ¿Considera que la Dirección cuenta con el personal técnico (en número y especialización) adecuado para planificar, ejecutar y fiscalizar eficazmente las obras viales en toda la provincia? ¿Qué brechas ha identificado?
5. ¿Cómo describiría el estado y la disponibilidad de la maquinaria y equipo del GAD para atender las necesidades viales? ¿Qué tan frecuente es el alquiler de maquinaria a terceros?
6. ¿Podría describir el proceso administrativo desde que se reporta una necesidad vial (ej. un derrumbe) hasta que se ejecuta una solución? ¿Dónde identifica las principales demoras o ineficiencias?

#### **Sobre la Capacidad Política y de Coordinación:**

7. ¿Cómo es el proceso de coordinación con los GAD Parroquiales para la planificación y priorización de obras viales? ¿Qué mecanismos formales (convenios) e informales se utilizan?
8. ¿Cómo se articula la planificación vial provincial con las directrices de otras entidades como el MTOP o el Banco de Desarrollo? ¿Qué tan fluidas son estas relaciones para obtener apoyo?
9. ¿Qué mecanismos de participación ciudadana se utilizan en la gestión vial? ¿Cómo se incorpora la voz de la comunidad en la toma de decisiones sobre dónde y cómo invertir?

#### **Cierre:**

10. ¿Hay algún otro aspecto que considere crucial para entender la gestión vial en la provincia que no hayamos abordado?

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO**

**FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN**

**Entrevista para presidentes de los GAD Parroquiales (Alshi y Zuñac)**

**Sobre la Percepción de la Capacidad Institucional del GAD Provincial:**

1. Desde su perspectiva, ¿cómo calificaría la capacidad del GAD Provincial para responder a las necesidades viales de su parroquia?
2. ¿Considera que el GAD Provincial asigna los recursos (financieros, maquinaria) de manera equitativa para atender los problemas viales de su parroquia en comparación con otras?
3. Cuando su parroquia necesita una intervención vial, ¿cómo es el proceso de comunicación y coordinación con el GAD Provincial? ¿Siente que sus solicitudes son atendidas de manera oportuna?

**Sobre la Gestión Vial Rural en la Parroquia:**

4. ¿Cuáles son los problemas más críticos de mantenimiento en las vías de su parroquia (baches, derrumbes, limpieza de cunetas)? ¿Con qué frecuencia y calidad actúa el GAD Provincial?
5. ¿Cómo ha afectado el estado de las vías a la conectividad de su parroquia? (ej. acceso a mercados, servicios de salud, educación, tiempos de viaje).
6. En términos de seguridad vial, ¿cuáles son los puntos o tramos más peligrosos en su parroquia? ¿Considera que existe la señalización y las medidas de seguridad adecuadas?

**Sobre la Coordinación y Propuestas:**

7. ¿Existen convenios o acuerdos formales entre su GAD y el GAD Provincial para la gestión vial? ¿Cómo funcionan en la práctica?
8. ¿Qué tipo de apoyo (técnico, maquinaria, financiero) considera que es más necesario por parte del GAD Provincial para mejorar la vialidad en su parroquia?
9. Si tuviera que proponer tres estrategias clave para mejorar la gestión vial en su parroquia, en coordinación con el GAD Provincial, ¿cuáles serían?

**Cierre:**

¿Hay algo más que le gustaría añadir sobre la situación vial de su parroquia y la relación con el GAD Provincial?

## Apéndice C. Ficha de registro documental

### FICHA DE REGISTRO DOCUMENTAL

**Título de la investigación:** *Capacidad institucional y su impacto en la gestión vial rural del GAD Provincial de Morona Santiago en el periodo 2020-2025.*

**Investigador – maestrante:** Diego Raúl Petsain U

**Fecha de revisión:** \_\_\_\_\_

#### A. IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO

<b>Nombre del Documento:</b>	
<b>Tipo de Documento:</b>	<input type="checkbox"/> Normativo <input type="checkbox"/> Planificación <input type="checkbox"/> Gestión <input type="checkbox"/> Informe/Auditoría <input type="checkbox"/> Otro:
<b>Entidad Emisora:</b>	
<b>Fecha de Publicación/Vigencia:</b>	
<b>Fuente/URL de Acceso:</b>	
<b>Código/Identificador (si aplica):</b>	

#### B. ANÁLISIS DE CONTENIDO POR CAPACIDAD INSTITUCIONAL

##### 1. Capacidad Financiera

Indicador	Datos Cuantitativos Extraídos	Citas/fuente
<b>1.1. Autonomía Financiera</b>	Año Fiscal: _____ → Presupuesto Total Vial: → Monto Ingresos Propios: → Monto Transferencias (Estado, CTEA): → Monto Financiamiento (Créditos): → % Autonomía: (Propios / Total) * 100 =	
<b>1.2. Ejecución Presupuestaria (Vialidad)</b>	Año Fiscal: _____ → Presupuesto Asignado a Vialidad: → Presupuesto Ejecutado (Devengado): → % de Ejecución: (Ejecutado / Asignado) * 100 =	
<b>1.3. Asignación Mantenimiento vs. Obras Nuevas</b>	Año Fiscal: _____ → Monto/ % para Mantenimiento: → Monto/ % para Obras Nuevas:	

##### 2. Capacidad Técnica y Administrativa

Indicador	Datos Cuantitativos Extraídos	Citas / fuente
<b>2.1. Personal Técnico (Dirección de Obras Públicas)</b>	Año: _____ → N° Total de funcionarios en Obras Públicas: → N° de Ingenieros/Arquitectos: → N° de Técnicos/Topógrafos: → N° de Operadores de Maquinaria:	
<b>2.2. Equipamiento y Maquinaria</b>	Año: _____ → Inventario (Tipo y Cantidad): → Procesos de Adquisición/Alquiler (PAC): → Mención sobre estado:	

##### 3. Capacidad Política y de Coordinación

Indicador	Datos Cuantitativos y Cualitativos Extraídos	Citas/fuente
<b>3.1. Coordinación</b>	Año: _____ → N° de Convenios/Actas sobre vialidad:	

<b>Inter-GAD (con GADs Parroquiales)</b>	→ Mención específica a Alshi 9 de Octubre: → Mención específica a San Vicente de Zuñac: → Tipo de Convenio (con/sin recursos):	
<b>3.2. Articulación con Nivel Central</b>	Año: _____ → Entidad (MTOF, BDE): → Tipo de Gestión (Convenio, crédito): → Resultados/Montos/Compromisos:	

**C. ANÁLISIS TRANSVERSAL Y OBSERVACIONES DEL INVESTIGADOR**

<b>Relevancia del Documento para la Tesis:</b>	
<b>Datos Contradictorios:</b>	
<b>Observaciones Generales:</b>	

## Apéndice D. Resultados de la Entrevista

### Entrevista a directores del GAD Provincial (Financiero, Obras Públicas, Planificación)

Fecha de entrevista: 14 de mayo de 2025

#### Sobre la Capacidad Financiera (Director Financiero)

**1. ¿Cuáles son las principales fuentes de financiamiento para la gestión vial rural? ¿Qué nivel de dependencia existe de las transferencias del gobierno central?**

Las fuentes principales son: primero, las transferencias del Gobierno Central, calculadas según el modelo de equidad territorial del COOTAD; segundo, los recursos de la Ley Orgánica para la Planificación Integral de la Circunscripción Territorial Especial Amazónica (CTEA), que son vitales para nuestros proyectos de inversión; y tercero, los ingresos por financiamiento, que consisten en créditos obtenidos del Banco de Desarrollo del Ecuador (BDE) para acometer proyectos de gran envergadura.

El nivel de dependencia del gobierno central es muy alto. Nuestro presupuesto se sostiene fundamentalmente en las transferencias del Estado y los fondos de la Ley Amazónica. Los ingresos propios son marginales y no tienen un peso significativo en el financiamiento de obras viales.

**2. Desde su área, ¿cuáles son los mayores desafíos para ejecutar el presupuesto asignado a vialidad? ¿Existen cuellos de botella en los procesos de asignación o desembolso?**

El mayor desafío es el impacto de las emergencias viales, que son un factor de desviación presupuestaria bastante fuerte. Un invierno fuerte consume recursos no planificados en su totalidad: combustible, horas extras, desgaste de maquinaria. Esto nos obliga a realizar reformas presupuestarias, tomando fondos de proyectos de inversión ya planificados para reasignarlos a la emergencia. Esto retrasa la ejecución de metas y presiona el flujo de caja.

Sí, el principal cuello de botella es la gestión de imprevistos. La necesidad de reasignar fondos de manera urgente para atender emergencias, como derrumbes, interrumpe el ciclo planificado de desembolsos para obras programadas.

**3. ¿Qué criterios se utilizan para decidir la asignación de recursos entre obras nuevas y el mantenimiento de la red vial existente? ¿Cómo se equilibra la necesidad técnica con la demanda política o ciudadana?**

Primero se prioriza el mantenimiento y la resiliencia de la red existente, dada nuestra geografía vulnerable. Segundo, se invierte en la expansión y mejora de la conectividad a comunidades que han sido desatendidas. Esta priorización se realiza a través de un proceso participativo recogiendo las demandas de los GADs parroquiales y las comunidades, y evaluando el impacto en la producción y el número de beneficiarios.

En cuanto al equilibrio se busca a través de los instrumentos de planificación.

Los presupuestos también se construyen de forma participativa. Sin embargo, la realidad geográfica y climática impone una necesidad inevitable.

#### Sobre la Capacidad Técnica y Administrativa (Director de Obras Públicas)

**4. ¿Considera que la Dirección cuenta con el personal técnico (en número y especialización) adecuado para planificar, ejecutar y fiscalizar eficazmente las obras viales en toda la provincia? ¿Qué brechas ha identificado?**

Tenemos que entender que nuestra provincia de Morona Santiago es bastante amplia en términos territoriales. Contamos con 13 cantones en la actualidad y la ocurrencia de emergencias simultáneas en diferentes cantones sí ponen nuestra capacidad al límite.

Para ampliar nuestra cobertura hemos implementado un modelo de trabajo con algunas microempresas viales que se encargan del mantenimiento rutinario en tramos específicos. La principal brecha no es tanto el personal, sino la logística de movilizar equipos y atender múltiples frentes a la vez.

**5. ¿Cómo describiría el estado y la disponibilidad de la maquinaria y equipo del GAD para atender las necesidades viales? ¿Qué tan frecuente es el alquiler de maquinaria a terceros?**

La administración ha realizado una inversión estratégica para fortalecer nuestra capacidad operativa. Hemos adquirido maquinarias nuevas para el mantenimiento y mejoramiento vial. Incluye excavadoras, tractores, motoniveladoras y volquetas. El objetivo es mejorar la recuperación técnica y operativa de todo nuestro equipo para dar una respuesta más ágil a la ciudadanía.

**6. ¿Podría describir el proceso administrativo desde que se reporta una necesidad vial (ej. un derrumbe) hasta que se ejecuta una solución? ¿Dónde identifica las principales demoras o ineficiencias?**

Tenemos un protocolo de respuesta a emergencias. La alerta llega a través del ECU911, los GAD parroquiales o la ciudadanía. Un técnico evalúa la magnitud para determinar la maquinaria necesaria y se despacha el equipo desde el campamento más cercano. Si es en la Red Vial Estatal, coordinamos con el MTOP. La principal ineficiencia o demora surge de la logística: trasladar equipo pesado a través de nuestra extensa provincia puede tomar mucho tiempo, y si hay emergencias simultáneas, debemos priorizar, lo que inevitablemente retrasa la atención en algunos sectores.

**Sobre la Capacidad Política y de Coordinación (Director de Planificación)**

**7. ¿Cómo es el proceso de coordinación con los GAD Parroquiales para la planificación y priorización de obras viales? ¿Qué mecanismos formales (convenios) e informales se utilizan?**

Mediante el Convenio de Delegación de Competencias, amparado en el COOTAD y en nuestra normativa provincial. Como Director de Planificación, emito los informes de factibilidad para estos convenios. La lógica es aplicar el principio de subsidiariedad, empoderando al GAD parroquial para el mantenimiento básico. Muchos de estos convenios son sin recursos, lo que nos permite concentrar nuestra maquinaria pesada en obras de mayor escala. Informalmente, la coordinación es directa y constante durante las emergencias.

**8. ¿Cómo se articula la planificación vial provincial con las directrices de otras entidades como el MTOP o el Banco de Desarrollo? ¿Qué tan fluidas son estas relaciones para obtener apoyo?**

Con el MTOP respetamos las competencias de cada uno (Red Vial Estatal vs. red provincial) y coordinamos para evitar duplicidad y buscar sinergias, especialmente en emergencias. Existen convenios específicos de cooperación para proyectos puntuales. Con el BDE, la relación es de financiamiento; trabajamos en estructurar técnicamente nuestros proyectos para acceder a sus líneas de crédito para obras de gran envergadura.

Hemos tenido muy buenas relaciones. Muy colaborativas.

**9. ¿Qué mecanismos de participación ciudadana se utilizan en la gestión vial? ¿Cómo se incorpora la voz de la comunidad en la toma de decisiones sobre dónde y cómo invertir?**

Sabemos que el PDOT se construye de manera participativa donde se recogen las demandas de las comunidades y los GAD parroquiales. Además, realizamos asambleas para la elaboración de los presupuestos participativos, donde la ciudadanía prioriza las obras para sus sectores.

Otro factor decisivo es el proceso de rendición de cuentas donde las sugerencias de los ciudadanos son consideradas e incorporadas en los planes operativos anuales.

## **Entrevista a presidentes de los GAD Parroquiales (Alshi y Zuñac)**

**Presidente GAD Parroquial Alshi 9 de Octubre :** Lic. Eulalia Chacha

**Fecha de entrevista:** 17 de abril de 2025

### **Sobre la Percepción de la Capacidad Institucional del GAD Provincial:**

**1. Desde su perspectiva, ¿cómo calificaría la capacidad del GAD Provincial para responder a las necesidades viales de su parroquia?**

La calificaría como una capacidad principalmente reactiva. Cuando ocurre una emergencia, como un derrumbe grande en la vía a Riobamba la coordinación se activa y tenemos la respuesta, a veces hasta con demoras.

Lo que percibimos es una falta de visión proactiva y de inversión en soluciones definitivas. Vivimos con la preocupación constante por los derrumbes y sentimos que solo se atiende la crisis del momento. Pedimos darle importancia a esta arteria vial ya que conectamos con hermana provincia de Chimborazo aunque no directamente porque antes está la parroquia Zuñac.

**2. ¿Considera que el GAD Provincial asigna los recursos (financieros, maquinaria) de manera equitativa para atender los problemas viales de su parroquia en comparación con otras?**

No sabría decir si es o no equitativo, lo que sí le puedo decir es que en este periodo no hemos tenido proyectos de inversión de gran envergadura como decir los puentes o asfaltados en las vías internas de nuestra cabecera parroquial.

Generalmente la atención se ha centrado más en la limpieza de derrumbes en la vía principal, ya que es allí donde se dañan las vías. Para nuestras vías internas, dependemos de la disponibilidad de la maquinaria y al ser una provincia grande muchas veces tenemos que esperar.

**3. Cuando su parroquia necesita una intervención vial, ¿cómo es el proceso de comunicación y coordinación con el GAD Provincial? ¿Siente que sus solicitudes son atendidas de manera oportuna?**

La comunicación sí es directa, sobre todo cuando se dan las emergencias. Nos comunicamos con la Dirección de Obras Públicas y el COE Provincial.

A veces se ha dado que la oportunidad de respuesta no siempre es la ideal porque entendemos que la maquinaria es limitada y debe atenderse a muchos otros cantones.

### **Sobre la Gestión Vial Rural en la Parroquia:**

**4. ¿Cuáles son los problemas más críticos de mantenimiento en las vías de su parroquia (baches, derrumbes, limpieza de cunetas)? ¿Con qué frecuencia y calidad actúa el GAD Provincial?**

El problema más crítico se puede decir que son los permanentes derrumbes en la vía Macas-Riobamba, que es nuestra arteria vial. Además, nuestras vías internas que son lastradas se deterioran rápidamente con las lluvias. Desafortunadamente nuestra cabecera parroquial se encuentra en una zona inclinada y cuando esto llueve el material se riega.

Si tenemos baches en muchas partes de la vía principal. Algunos tramos requieren de relleno asfáltico.

El MTOP quien es prácticamente quien se encarga del mantenimiento vial, lo que suelen hacer es despejar los derrumbes de la vía cuando ocurren los eventos, de ahí el mantenimiento de la red interna lo hemos estado haciendo nosotros mismos.

**5. ¿Cómo ha afectado el estado de las vías a la conectividad de su parroquia? (ej. acceso a mercados, servicios de salud, educación, tiempos de viaje).**

Podría decirse que la afectación es parcial. Es verdad que el cierre de la vía Macas-Riobamba nos aísla, pero tampoco significa grandes pérdidas económicas a nuestros agricultores y ganaderos. Lo que sí afecta casi de manera total es en la educación y salud. Nuestros jóvenes estudiantes van desde la parroquia a Macas todos los días y cuando la vía se cierra especialmente en épocas invernales, ellos quedan prácticamente atrapados o tienen que hacer trasbordo porque los buses urbanos no pueden cruzar la vía. En algunas ocasiones se ha dado que la lluvia es tan fuerte que ha habido muchos derrumbes en la vía Alshi – Macas.

En cuanto al tiempo de viaje podría decirse que no es mucho el tiempo de viaje. Son aproximadamente 20 minutos desde la cabecera parroquial hasta la ciudad de Macas.

Respecto al servicio de salud podría decir que sí pone en riesgo la salud de todos nuestros habitantes ya que el hospital más cercano es la ciudad de Macas, aunque contamos con el centro de salud en nuestra cabecera parroquial.

**6. En términos de seguridad vial, ¿cuáles son los puntos o tramos más peligrosos en su parroquia? ¿Considera que existe la señalización y las medidas de seguridad adecuadas?**

Existen algunos tramos riesgosos entre la parroquia 9 de Octubre y la parroquia Zuñac. Por ejemplo en el sector de Caña Brava que está en esta parroquia se suelen dar deslizamientos por el río que hay y eso afecta a las familias que están alrededor de esa zona.

No podría decirle específicamente en qué kilómetros están los tramos peligrosos, pero en general es la vía Macas-Riobamba que de hecho es conexión interprovincial mas importante con la vecina provincia de Chimborazo.

Yo creo que no se trata de falta de señalización, sino de un riesgo físico inminente. No existen medidas de seguridad estructurales, como muros de contención o estabilización de taludes, que son las que realmente se necesitan.

**Sobre la Coordinación y Propuestas:**

**7. ¿Existen convenios o acuerdos formales entre su GAD y el GAD Provincial para la gestión vial? ¿Cómo funcionan en la práctica?**

Por el momento no tenemos convenios de delegación de competencias. En teoría, nos dan autonomía para el mantenimiento vial pero en la práctica la mayoría son sin recursos, lo que significa que nos dan la responsabilidad, pero no nos dan los fondos para ejecutarla.

Lo que sí hacemos son trabajos manuales como limpieza de cunetas, pero para cualquier intervención con maquinaria pesada seguimos dependiendo del gobierno provincial.

**8. ¿Qué tipo de apoyo (técnico, maquinaria, financiero) considera que es más necesario por parte del GAD Provincial para mejorar la vialidad en su parroquia?**

Somos una parroquia pequeña. Considero que sería importante que el gobierno provincial dé soluciones a los puntos críticos de la vía Macas – Riobamba. No solo nuestra parroquia tiene esta afectación, también pasa en la parroquia Zuñac quien es nuestra vecina parroquia.

**9. Si tuviera que proponer tres estrategias clave para mejorar la gestión vial en su parroquia, en coordinación con el GAD Provincial, ¿cuáles serían?**

- Que nos instalen una maquinaria en nuestra parroquia para dar mantenimiento a algunas zonas de la vía que están en mal estado.

- Que nos asignen competencias con recursos para tapar los baches que tenemos en toda la vía principal hasta nuestro límite con Zuñac.
- Que generen un plan de mantenimiento preventivo para mitigar esos riesgos que tenemos sobre todo en la vía principal

**Cierre:**

**10. ¿Hay algo más que le gustaría añadir sobre la situación vial de su parroquia y la relación con el GAD Provincial?**

Que tengan mucha precaución en los viajes sobre todo en las noches ya que en la noche suele caer la neblina y se oscurece la vía.

Que no excedan los límites de velocidad. Algunas zonas tienen muchas curvas y uno nunca sabe cuándo puede tener un accidente.

## **Entrevista a presidentes de los GAD Parroquiales (Alshi y Zuñac)**

**Presidente del GAD Parroquial San Vicente de Zuñac:** Lic. Fabián Barba. Por ausencia del presidente, se entrevista a la primera vocal de la Junta, la Lic. Adela Chimbolema Barba (e).

**Fecha de entrevista:** 18 de abril de 2025

### **Sobre la Percepción de la Capacidad Institucional del GAD Provincial:**

**1. Desde su perspectiva, ¿cómo calificaría la capacidad del GAD Provincial para responder a las necesidades viales de su parroquia?**

En realidad, quien nos ha estado brindando apoyo en temas de vialidad ya sea cuando hay derrumbes, deslaves es el MTOP. Yo calificaría a esta instancia como muy buena. Nosotros tenemos grandes problemas de vialidad desde el centro parroquial hasta la entrada a las lagunas del Atillo, sobre todo desde Tinguichaca que es la zona donde mayormente ocurren los deslaves.

**2. ¿Considera que el GAD Provincial asigna los recursos (financieros, maquinaria) de manera equitativa para atender los problemas viales de su parroquia en comparación con otras?**

Por el momento tenemos una gallineta y una excavadora en nuestra parroquia para resolver los problemas de deslizamientos que tenemos. Lo que no tenemos en este momento es el personal técnico, pero nos han dicho que nos darán pronto.

No sabría decirle si es equitativo porque desconozco la realidad de otras parroquias. Pero la maquinaria que tenemos aquí es para limpiar los derrumbes y habilitar los pasos provisionales.

Lo que sí le digo es que no hay inversiones en obras o soluciones a largo plazo. Nos ofrecieron el proyecto de truchas pero también está en veremos. Somos una zona de sacrificio en el mapa de riesgos, que se atiende solo cuando colapsa. No sé pero mi percepción es porque quizá somos la única parroquia rural más abandonada del cantón Morona (Eso nos han dicho).

**3. Cuando su parroquia necesita una intervención vial, ¿cómo es el proceso de comunicación y coordinación con el GAD Provincial? ¿Siente que sus solicitudes son atendidas de manera oportuna?**

La comunicación sí es directa. Nos comunicamos con el MTOP para que nos den la atención y ellos inmediatamente lo hacen. Lo que sí a veces demora es cuando no hay paso en la parroquia Alshi 9 de Octubre. Sin embargo, la oportunidad de solución es relativa.

Hace un tiempo se dio un deslizamiento de un riachuelo en la zona de las truchas y reabrir la vía nos tomó varios días por cuanto habían caído piedras grandes y la limpieza era extremadamente complicada.

Como le decía la respuesta del MTOP es para la emergencia mas no para evitar los incidentes porque si hablamos de mantenimiento si nos quedan debiendo.

### **Sobre la Gestión Vial Rural en la Parroquia:**

**4. ¿Cuáles son los problemas más críticos de mantenimiento en las vías de su parroquia (baches, derrumbes, limpieza de cunetas)? ¿Con qué frecuencia y calidad actúa el GAD Provincial?**

Nuestro problema no es solo de baches o cunetas. Es el colapso de calzadas que tenemos en el tramo del Zorrillo hasta el cerro de las lagunas de Atillo límite con la provincia de Chimborazo.

Tenemos una topografía extremadamente accidentada con pendientes de más del 50%. El problema más crítico son los deslizamientos masivos que tenemos hasta el momento en la entrada al túnel de Zuñac, en

los sectores de Tinguichaca, en el cerro de la entrada a las lagunas del Atillo. Otro de los problemas más recurrentes son la caída de los árboles y se vive frecuentemente en el sector de Tinguichaca.

Sí, el MTOP es constante pero solo en épocas de invierno o cuando ocurre lo que le decía los derrumbes.

Nosotros no hablamos de mantenimiento sino de reapertura de emergencia.

**5. ¿Cómo ha afectado el estado de las vías a la conectividad de su parroquia? (ej. acceso a mercados, servicios de salud, educación, tiempos de viaje).**

Como le decía anteriormente, somos una parroquia rural y estamos más o menos a una hora de la cabecera cantonal y no tenemos cobertura de telefonía móvil y estamos incomunicados.

Cuando hay estos incidentes si no deja completamente aislados. Nos hace difícil llegar al hospital o ir al mercado. Y generalmente cuando hay deslizamientos nos encierran porque se cierra por la parroquia 9 de Octubre para ir a Macas y también se cierra por Tinguichaca para ir a Cebadas (Chimborazo).

**6. En términos de seguridad vial, ¿cuáles son los puntos o tramos más peligrosos en su parroquia? ¿Considera que existe la señalización y las medidas de seguridad adecuadas?**

Yo creo desde el inicio hasta el fin de la parroquia. Sí tenemos muchos puntos peligrosos, pero la más urgente en términos de emergencia a mi percepción es el km 52 que se encuentra en Tinguichaca hacia las lagunas del Atillo. Allí se debe realizar la limpieza de los bordillos, media calzada está colapsada y los árboles se caen constantemente por los vientos. En resumen, toda la vía Macas-Riobamba que atraviesa nuestra parroquia es un punto de extremo peligro. Los sectores de Atillo y Tinguichaca son críticos.

Mas allá de las señalizaciones nos da miedo que la montaña se nos venga abajo. Como puede ver estamos ubicados entre la montaña y también se puede dar cuenta que somos una parroquia muy pequeña.

**Sobre la Coordinación y Propuestas:**

**7. ¿Existen convenios o acuerdos formales entre su GAD y el GAD Provincial para la gestión vial? ¿Cómo funcionan en la práctica?**

No podría confirmarle esa información ya que no está en mi conocimiento o no he escuchado en el tiempo que llevo en la junta parroquial. Lo que si le puedo decir es que nuestra labor como gobierno parroquial en este aspecto es de alerta temprana y apoyo a los afectados. La solución operativa ya no nos compete porque está fuera de nuestro alcance.

**8. ¿Qué tipo de apoyo (técnico, maquinaria, financiero) considera que es más necesario por parte del GAD Provincial para mejorar la vialidad en su parroquia?**

Por el momento tenemos una gallineta y una excavadora que aparentemente sirve para dar solución a los problemas de la vía.

Yo creo que en esta vía que es la que conecta a la provincia de Chimborazo se tienen que realizar un rediseño en los tramos más críticos, pero eso depende también de la voluntad política de los gobiernos de turno.

**9. Si tuviera que proponer tres estrategias clave para mejorar la gestión vial en su parroquia, en coordinación con el GAD Provincial, ¿cuáles serían?**

- Que el GAD Provincial junto con el Gobierno Nacional busquen financiamiento para dar solución de ingeniería a largo plazo.
- Gestionar el servicio de telecomunicaciones ya que nos mantenemos incomunicados y no podemos reportar casos en tiempo real

**Cierre:**

**10. ¿Hay algo más que le gustaría añadir sobre la situación vial de su parroquia y la relación con el GAD Provincial?**

Decirle que como habitante y funcionaria de Zuñac estamos cansados de las emergencias, no solo viales sino también de educación, de salud. Somos de Morona Santiago, pero más parecemos de la provincia vecina. La comunidad vive en zozobra y a veces tenemos el sentimiento de abandono por parte de las instituciones.

## Apéndice E. Resultados de la Revisión Documental

### FICHA DE REGISTRO DOCUMENTAL

**Título de la investigación:** Capacidad institucional y su impacto en la gestión vial rural del GAD Provincial de Morona Santiago en el período 2020-2025.

**Investigador –** Diego Raúl Petsain U

**maestrante:**

**Fecha de** 14 de mayo de 2025

**revisión:**

#### A. IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO

Nombre del Documento:	Acta de Asamblea General de Rendición de Cuentas 2021 Acuerdo Ministerial Nro. 0091 (Ministerio de Finanzas)
Tipo de Documento:	<input type="checkbox"/> Normativo <input type="checkbox"/> Planificación <input type="checkbox"/> Gestión <input checked="" type="checkbox"/> Informe/Auditoria <input type="checkbox"/> Otro
Entidad Emisora:	Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago
Fecha publicación /Vigencia:	29 de abril de 2022 (reportando sobre 2021)
Fuente/ URL de Acceso:	Portal de Transparencia GADPMS
Código/Identificador (si aplica):	ACTA -01-GADPMS-2022

#### B. ANÁLISIS DE CONTENIDO POR CAPACIDAD INSTITUCIONAL

##### 1. Capacidad

##### Financiera

Indicador	Datos Cuantitativos Extraídos		Citas/fuente
1.1. Autonomía Financiera	Año Fiscal:	<b>2021</b>	Acuerdo Ministerial Nro. 0091 (Ministerio de Finanzas)
	Presupuesto Total Institucional:	95.805.654,93	
	Presupuesto total vial:	31.864.682,61	
	Total Ingresos recaudados:	45.255.395,41	
	Monto Ingresos Propios recaudados:	No se especifica	
	Monto Transferencias del Estado y CTEA (Recaudado):	36.647.863,24	
	Monto Financiamiento (Créditos) Recaudado:	2.930.637,23	
	% Autonomía:	No disponible	
1.2. Ejecución Presupuestaria (Validad)	Año Fiscal:	<b>2021</b>	Acta RC 2021
	Presupuesto asignado para vialidad:	31.864.682,61	
	Presupuesto Ejecutado en vialidad:	19.401.778,16	

	% de Ejecución:	60,89%	
1.3. Asignación Mantenimiento vs. Obras Nuevas	Año Fiscal:	<b>2021</b>	
	Mantenimiento:	800 km de mantenimiento; 42 de afirmado	Acta RC 2021
	Obras nuevas:	72 km de apertura de vías; 23 km de vías asfaltadas.	

## 2. Capacidad Técnica y Administrativa

Indicador	Datos Cuantitativos Extraídos		Citas / fuente
2.1. Personal Técnico (Dirección de Obras Públicas)	Año:	<b>2021</b>	
	Nº Total de funcionarios en Obras Públicas:	243	Portal de Transparencia LOTAIP 2021 Distributivo del personal
	Nº de Ingenieros/Arquitectos:	3	
	Nº de Técnicos/Topógrafos:	13	
	Nº de Operadores de Maquinaria:	60	
2.2. Equipamiento y Maquinaria	Año:	<b>2021</b>	
	Inventario (Tipo y Cantidad):	Datos no disponibles	

## 3. Capacidad Política y de Coordinación

Indicador	Datos Cuantitativos y Cualitativos Extraídos		Citas/fuente
3.1. Coordinación Inter-GAD (con GADs Parroquiales)	Año:	<b>2021</b>	
	Nº de Convenios/Actas sobre vialidad:	No se menciona un convenio directo con el GADPMS para vialidad.	
	Mención específica a Alshi 9 de Octubre:	Se firmó un convenio de cooperación entre el GAD Parroquial Alshi 9 de Octubre y la Fundación Atasim para apoyar el logro del PDOT parroquial. No se menciona un convenio directo con el GADPMS para vialidad.	Convenio de Cooperación Interinstitucional <a href="https://fundacionatasim.com/wp-content/uploads/2022/03/CONVENIO-GOBIERNO-DE-9-DE-OCTUBRE.pdf">https://fundacionatasim.com/wp-content/uploads/2022/03/CONVENIO-GOBIERNO-DE-9-DE-OCTUBRE.pdf</a>
	Mención específica a San Vicente de Zuñac:	No se menciona	
3.2. Articulación con Nivel Central	Año:	<b>2021</b>	
	Resultados/Montos/Compromisos:	Se contrató la rehabilitación y mantenimiento de la vía río Macuma-Taloba con una inversión de \$5,443,000	

## C. ANÁLISIS TRANSVERSAL Y OBSERVACIONES DEL INVESTIGADOR

Relevancia del Documento para la Tesis:	El acta de 2021 posee datos cuantitativos sobre kilómetros de vías atendidas y la inversión total en vialidad, lo que permite comparar con otros años.
---	--

Datos Contradictorios:	No encontrado
Observaciones Generales:	El año 2021 parece haber tenido una alta ejecución en vialidad (\$19.4M) con un claro desglose entre mantenimiento y obras nuevas. Esto contrasta con la situación de 2023, lo que podría indicar un cambio en la priorización o en la disponibilidad de recursos.

### FICHA DE REGISTRO DOCUMENTAL

**Título de la investigación:** Capacidad institucional y su impacto en la gestión vial rural del GAD Provincial de Morona Santiago en el período 2020-2025.

**Investigador – maestrante:** Diego Raúl Petsain U

**Fecha de revisión:** 16 de mayo de 2025

#### A. IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO

Nombre del Documento:	Informe de Rendición de Cuentas 2022
Tipo de Documento:	<input type="checkbox"/> Normativo
	<input type="checkbox"/> Planificación
	<input type="checkbox"/> Gestión
	<input checked="" type="checkbox"/> Informe Auditoria
	<input type="checkbox"/> Otro
Entidad Emisora:	Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago
Fecha publicación /Vigencia:	2023 (Reportando sobre el 2022)
Fuente/ URL de Acceso:	Portal de Transparencia GADPMS
Código/Identificador (si aplica):	N/A

#### B. ANÁLISIS DE CONTENIDO POR CAPACIDAD INSTITUCIONAL

##### 1. Capacidad Financiera

Indicador	Datos Cuantitativos Extraídos		Citas/fuente
1.1. Autonomía Financiera	Año Fiscal:	<b>2022</b>	Cédula Presupuestaria 2022 Informe de Ejecución PGE 1er Semestre 2022
	Presupuesto Total Institucional (Liquidado):	91.023.037,07	
	Presupuesto total vial:	25.313.993,19	
	Total Ingresos recaudados:	39.710.327,97	
	Monto ingresos propios:	19.156.644,94	
	Monto Transferencias del Estado y CTEA (Recaudado):	947.531,02	
	Monto Financiamiento (Créditos) Recaudado:	1.263.340,49	
	% Autonomía:	48,24%	
1.2. Ejecución Presupuestaria (Vialidad)	Año Fiscal:	<b>2022</b>	Informe RC 2022
	Presupuesto asignado para vialidad:	67.557.139,78	
	Presupuesto ejecutado:	19.478.579,43	
	% de Ejecución:	28,83%	
1.3. Asignación Mantenimiento vs. Obras Nuevas	Año Fiscal:	<b>2022</b>	Informe RC 2022
	Mantenimiento:	343,67 km de mantenimiento de vías rurales.	

	Obras nuevas:	39 puentes y tarabitas mantenidos y construidos	
--	---------------	---	--

## 2. Capacidad Técnica y Administrativa

Indicador	Datos Cuantitativos Extraídos		Citas / fuente
2.1. Personal Técnico (Dirección de Obras Públicas)	Año:	<b>2022</b>	Portal de Transparencia LOTAIP 2022 Distributivo del personal
	Nº Total de funcionarios en Obras Públicas:	242	
	Nº de Ingenieros/Arquitectos:	3	
	Nº de Técnicos/Topógrafos:	2	
	Nº de Operadores de Maquinaria:	55	
2.2. Equipamiento y Maquinaria	Año:	<b>2022</b>	Oficio SERCOP
	Proceso de adquisición:	Se inició el proceso de Verificación de Producción Nacional (VPN-GADPMS-001-2022) para la posterior adquisición de 4 excavadoras.	

## 3. Capacidad Política y de Coordinación

Indicador	Datos Cuantitativos y Cualitativos Extraídos		Citas/fuente
3.1. Coordinación Inter-GAD (con GADs Parroquiales)	Año:	<b>2022</b>	Informe RC 2022
	Nº de Convenios/Actas sobre vialidad:	No se especifica convenios con parroquias.	
	Mención específica a Alshi 9 de Octubre:	No se menciona	
	Mención específica a San Vicente de Zuñac:	No se menciona	
3.2. Articulación con Nivel Central	Año:	<b>2022</b>	Informe RC 2022
	Entidad:	BDE	
	Tipo de Gestión:	Crédito	
	Resultados/Montos/Com promisos:	Financiamiento para la construcción del puente sobre el río Llushin en Palora por un valor de \$4,150,000.	

## C. ANÁLISIS TRANSVERSAL Y OBSERVACIONES DEL INVESTIGADOR

Relevancia del Documento para la Tesis:	Informe RC 2022 permite establecer una línea base comparativa con 2023, mostrando la persistencia de una baja ejecución de inversión y un enfoque en el mantenimiento.
Datos Contradictorios:	No se observan contradicciones directas.
Observaciones Generales:	La gestión de financiamiento con el BDE para un proyecto de gran envergadura como un puente demuestra capacidad de articulación a nivel central, aunque esto no se refleje en obras para las parroquias de estudio.

### FICHA DE REGISTRO DOCUMENTAL

**Título de la investigación:** Capacidad institucional y su impacto en la gestión vial rural del GAD Provincial de Morona Santiago en el período 2020-2025.

**Investigador – maestrante:** Diego Raúl Petsain U

**Fecha de revisión:** 16 de junio de 2025

#### A. IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO

Nombre del Documento:	Informe de rendición de cuentas, Presupuesto GADPMS 2023
Tipo de Documento:	<input type="checkbox"/> Normativo
	<input checked="" type="checkbox"/> Planificación
	<input checked="" type="checkbox"/> Gestión
	<input type="checkbox"/> Informe/Auditoria
	<input type="checkbox"/> Otro
Entidad Emisora:	Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago
Fecha publicación /Vigencia:	2023 - 2024
Fuente/ URL de Acceso:	Portal de transparencia del GADPMS
Código/Identificador (si aplica):	N/A

#### B. ANÁLISIS DE CONTENIDO POR CAPACIDAD INSTITUCIONAL

##### 1. Capacidad Financiera

Indicador	Datos Cuantitativos Extraídos		Citas/fuente
1.1. Autonomía Financiera	Año Fiscal:	<b>2023</b>	
	Presupuesto Total Institucional:	83.850.710,46	Cédula Presupuestaria de Ingresos. Periodo 01/2023 al 12/2023
	Presupuesto Total vial:	28.809.876,84	POA 2023 UNIFICADO
	Total Ingresos recaudados	44.176.225,88	Informe preliminar de rendición de cuentas <a href="https://moronasantiago.gob.ec/wp-content/uploads/2024/05/Informe-Preliminar-de-Rendicion-cuentas-2023_15-05.pdf">https://moronasantiago.gob.ec/wp-content/uploads/2024/05/Informe-Preliminar-de-Rendicion-cuentas-2023_15-05.pdf</a>
	Monto Ingresos Propios (Recaudado):	180.484,80	Cédula Presupuestaria de Ingresos. Periodo 01/2023 al 12/2023
	Monto Transferencias del Estado y CTEA (Recaudado):	32.328.741,48	a) Informe Narrativo RC 2023 b) Cédula Presupuestaria de Ingresos. Periodo 01/2023 al 12/2023
	Monto Financiamiento (Créditos) Recaudado:	6.773.854,41	Cédula Presupuestaria de Ingresos. Periodo 01/2023 al 12/2023

	% Autonomía: (Propios / Total) * 100 =	0,41%	
1.2. Ejecución Presupuestaria (Vialidad)	Año Fiscal:	<b>2023</b>	
	Presupuesto Asignado a Vialidad:	54.166.959,08	Cédula Presupuestaria de Gastos. Periodo 01/2023 al 12/2023
	Presupuesto Ejecutado (Devengado):	16.750.172,12	Cédula Presupuestaria de Gastos. Periodo 01/2023 al 12/2023
	% de Ejecución: (Ejecutado / Asignado) * 100 =	30,92%	
1.3. Asignación Mantenimiento vs. Obras Nuevas	Año Fiscal:	<b>2023</b>	
	Monto/ % para Mantenimiento:	Mantenimiento de 401,32 km de vías por administración directa. No especifica %	Informe Narrativo RC 2023
	Monto/ % para Obras Nuevas:	No especifica	

## 2. Capacidad Técnica y Administrativa

Indicador	Datos Cuantitativos Extraídos		Citas / fuente
2.1. Personal Técnico (Dirección de Obras Públicas)	Año:	<b>2023</b>	
		240	
	Nº Total de funcionarios en Obras Públicas:		Distributivo del personal <a href="https://moronasantiago.gob.ec/wp-content/uploads/2023/03/Literal_b2-Distributivo_del_personal_01_2023.pdf">https://moronasantiago.gob.ec/wp-content/uploads/2023/03/Literal_b2-Distributivo_del_personal_01_2023.pdf</a>
	Nº de Ingenieros:	4	
	Nº de Técnicos/Topógrafos:	37	
Nº de Operadores de Maquinaria:	119		
2.2. Equipamiento y Maquinaria	Año:	<b>2023</b>	
	Inventario (Tipo y Cantidad):	4 excavadoras	Informe Narrativo RC 2023 , Oficio SERCOP

	Procesos de Adquisición/Alquiler (PAC):	Proceso SIE-GADPMS-001-2023 para la adquisición de las excavadoras. -Alquiler vehiculos trasladador director y tecnicos	a) Oficio al SERCO. <a href="https://portal.compraspublicas.gob.ec/sercop/wp-content/uploads/2023/02/oficio_al_serco_sie-gadpms-001-2023-signed.pdf">https://portal.compraspublicas.gob.ec/sercop/wp-content/uploads/2023/02/oficio_al_serco_sie-gadpms-001-2023-signed.pdf</a> b) POA 2023. <a href="https://moronasantiago.gob.ec/wp-content/uploads/2024/01/POA-2023-UNIFICADO.pdf">https://moronasantiago.gob.ec/wp-content/uploads/2024/01/POA-2023-UNIFICADO.pdf</a>
	Mención sobre estado:	No específica	

### 3. Capacidad Política y de Coordinación

Indicador	Datos Cuantitativos y Cualitativos Extraídos		Citas/fuente
3.1. Coordinación Inter-GAD (con GADs Parroquiales)	Año:	<b>2023</b>	
	Nº de Convenios/Actas sobre vialidad:	26 convenios con GADS que contribuyen al desarrollo sostenible de la provincia.	Informe preliminar de rendición de cuentas <a href="https://moronasantiago.gob.ec/wp-content/uploads/2024/05/Informe-Preliminar-de-Rendicion-cuentas-2023_15-05.pdf">https://moronasantiago.gob.ec/wp-content/uploads/2024/05/Informe-Preliminar-de-Rendicion-cuentas-2023_15-05.pdf</a>
	Mención específica a Alshi 9 de Octubre:	No menciona	
	Mención específica a San Vicente de Zuñac:	Mantenimiento de tarabitas en la parroquia Zuñac. Proyecto no fue priorizado en el POA 2023	Rendición de cuentas 2023
	Tipo de Convenio (con/sin recursos):	Ninguno	
3.2. Articulación con Nivel Central	Año:	<b>2023</b>	
	Entidad (MTOPE, BDE):	BDE	a) Informe narrativo de Rendición de cuentas <a href="https://moronasantiago.gob.ec/wp-content/uploads/2024/05/Informe-narrativo-rendicion-de-cuentas-2023.pdf">https://moronasantiago.gob.ec/wp-content/uploads/2024/05/Informe-narrativo-rendicion-de-cuentas-2023.pdf</a> b) POA 2023
	Tipo de Gestión (Convenio, crédito):	Créditos BDE	

	Resultados/Montos/Compromisos:	Se menciona un déficit de financiamiento de casi 20 millones de dólares del BDE y la Secretaría Amazónica debido a la crisis económica nacional.	a) Cédula Presupuestaria de Gastos. Periodo 01/2023 al 12/2023 b) POA 2023
--	--------------------------------	--	---

### C. ANÁLISIS TRANSVERSAL Y OBSERVACIONES DEL INVESTIGADOR

Relevancia del Documento para la Tesis:	a) Datos detallados sobre ingresos y gastos b) Documentos permiten evaluar como se asignan los recursos.
Datos Contradictorios:	a) El oficio a SERCOP del 30 de enero de 2023 indica que la Prefectura inició la contratación para la adquisición de 4 excavadoras para 2023 y lo cataloga como imprescindible. b) El POA 2023 incluye asignaciones presupuestarias para ADQUISICIÓN DE MAQUINARIA Y EQUIPO (Crédito BDE) por \$1,129,380.00 y ADQUISICIÓN DE MAQUINARIA Y EQUIPO (Recursos BDE) por \$1,559,620.00. c) Sin embargo en la Cédula de Gastos para el período 01/2023 al 12/2023 bajo los códigos correspondientes a ADQUISICION DE MAQUINARIA Y EQUIPO (CRÉDITO BDE) y ADQUISICION DE MAQUINARIA Y EQUIPO (RECURSOS BDE), el monto Devengado y Pagado es \$0.00
Observaciones Generales:	La nueva administración que asumió el cargo el 14 de mayo de 2023, subraya que los 8 meses restantes del año se dedicaron a una reorganización institucional, ajustes técnicos y legales, y estabilización financiera. Esto explica por qué muchos proyectos pueden estar en fase de planificación o con baja ejecución en 2023.

**FICHA DE REGISTRO DOCUMENTAL**

**Título de la investigación:** Capacidad institucional y su impacto en la gestión vial rural del GAD Provincial de Morona Santiago en el período 2020-2025.

**Investigador – maestrante:** Diego Raúl Petsain U

**Fecha de revisión:** 20 de junio de 2025

**A. IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO**

Nombre del Documento:	Informe de rendición de cuentas, Presupuesto GADPMS 2024, PDOT
Tipo de Documento:	<input checked="" type="checkbox"/> Normativo
	<input checked="" type="checkbox"/> Planificación
	<input checked="" type="checkbox"/> Gestión
	<input checked="" type="checkbox"/> Informe/Auditoria
	<input type="checkbox"/> Otro
Entidad Emisora:	Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago
Fecha publicación /Vigencia:	2023 - 2024
Fuente/ URL de Acceso:	Portal de transparencia del GADPMS
Código/Identificador (si aplica):	N/A

**B. ANÁLISIS DE CONTENIDO POR CAPACIDAD INSTITUCIONAL**

**1. Capacidad Financiera**

Indicador	Datos Cuantitativos Extraídos		Citas/fuente
1.1. Autonomía Financiera	Año Fiscal:	<b>2024</b>	Presupuesto GADPMS 2024 Cédula Presupuestaria de Ingresos. Periodo 01/2024 al 12/2024
	Presupuesto Total Institucional:	83.768.057,64	
	Presupuesto Total Vial:	29.504.143,83	
	Total ingresos recaudados:	46.000.584,22	
	Monto Ingresos Propios recaudados:	181.644,69	
	Monto Transferencias (Estado, CTEA):	32.920.008,68	
	Monto Financiamiento (Créditos):	34.308.180,03	
	% Autonomía: (Propios / Total) * 100 =	0,39%	
1.2. Ejecución Presupuestaria (Vialidad)	Año Fiscal:	<b>2024</b>	Cédula Presupuestaria de Gastos. Periodo 01/2024 al 12/2024 Informe de Rendición de Cuentas 2024
	Presupuesto Asignado a Vialidad:	52.370.305,42	
	Presupuesto Ejecutado (Devengado):	35.062.466,58	
	% de Ejecución: (Ejecutado / Asignado) * 100 =	66,95%	
	Año Fiscal:	<b>2024</b>	

1.3. Asignación Mantenimiento vs. Obras Nuevas	Monto/ % para Mantenimiento:	Mantenimiento y Mejoramiento de Vías Rurales tuvieron asignaciones iniciales que fueron reducidas a 0.00 USD debido a reformas. No se presenta un monto consolidado de mantenimiento en las fuentes
	Monto/ % para Obras Nuevas:	No especifica

## 2. Capacidad Técnica y Administrativa

Indicador	Datos Cuantitativos Extraídos		Citas / fuente
2.1. Personal Técnico (Dirección de Obras Públicas)	Año:	<b>Diciembre de 2024</b>	Distributivo de personal a Diciembre de 2024 LOTAIP 2024
	Nº Total de funcionarios en Obras Públicas:	217	
	Nº de Ingenieros/Arquitectos:	25	
	Nº de Técnicos/Topógrafos:	18	
	Nº de Operadores de Maquinaria:	100	
2.2. Equipamiento y Maquinaria	Año:	<b>2024</b>	Cédula de Gastos 2024
	Inventario (Tipo y Cantidad):	24 Volquetes 4 tractores 3 Cargadoras 4 Excavadoras 4 Retroexcavadoras 4 Motoniveladoras 4 Rodillos 1 Tanquero de combustible	
	Procesos de Adquisición/Alquiler (PAC):	Se prevé la: a) Adquisición de Equipo Caminero b) Adquisición de vehiculos livianos para GPMS	
	Mención sobre estado:	No se menciona específicamente	

## 3. Capacidad Política y de Coordinación

Indicador	Datos Cuantitativos y Cualitativos Extraídos		Citas/fuente
3.1. Coordinación Inter-GAD (con GADs Parroquiales)	Año:	<b>2024</b>	
	Nº de Convenios/Actas sobre vialidad:	7 Convenios específicos directamente con vialidad	
	Mención específica a Alshi 9 de Octubre:	No hace mención	
	Mención específica a San Vicente de Zuñac:	Proyecto de mantenimiento de tarabitas ya fue liquidado con un valor de 24.996,20	
	Tipo de Convenio (con/sin recursos):	Aplican con recursos y delegación de competencia con recursos	
	Año:	<b>2024</b>	

3.2. Articulación con Nivel Central	Entidad:	Financiamiento del Banco de Desarrollo del Ecuador (15.823.910,19) para Obras Públicas, Conectividad y Transporte Multimodal	a) PAC Consolidado 2024 b) Cédula de Gastos 2024
	Tipo de Gestión:	Crédito	
	Compromisos financieros previsto para el año 2024	<p>a) 6,614,629.90 USD para el asfaltado de la vía Macuma - Taisha (crédito BDE)</p> <p>b) 4,240,000 USD para la adquisición de maquinaria (crédito BDE)</p> <p>c) 4,134,249.30 USD para la construcción del puente sobre el Río Yaupi</p> <p>d) 150,000 USD para la adquisición de material asfáltico tipo AC-20 y RC-250</p> <p>e) Convenio para el Mantenimiento y Mejoramiento de Vías Rurales en la Parroquia Chiguaza, Cantón Huamboya</p> <p>f) Convenio de Delegación de Competencias con Recursos para el Mantenimiento Vial en la Jurisdicción Parroquial de Indanza</p> <p>g) Convenio con el GAD Parroquial de Tuutinetsa para el Mantenimiento de Vías Rurales</p> <p>h) Convenio de Cooperación Interinstitucional y Delegación de Competencias con Recursos al GAD de la Parroquia de Cumanda (Cantón Palora) para el Mantenimiento de la Vialidad</p> <p>i) Convenio de Delegación de Competencias con Recursos para el Mantenimiento de la Red Vial Rural en la Jurisdicción Parroquial de San Miguel de Conchay</p> <p>j) Convenio de Transferencias de Recursos entre el GAD Provincial y la Junta Parroquial Rural de Asunción</p> <p>k) Mantenimiento de Tarabitas en la Parroquia Zuñac: Fue liquidado por 24,996.20 USD.</p>	

### C. ANÁLISIS TRANSVERSAL Y OBSERVACIONES DEL INVESTIGADOR

Relevancia del Documento para la Tesis:	El Plan Anual de Compras (PAC) consolidado para 2024 detalla las adquisiciones planificadas (obras, bienes, servicios y consultorías), sus costos unitarios, los procedimientos de contratación sugeridos y las fuentes de financiamiento. Esto permite identificar las prioridades de inversión y las líneas de acción operativas para el año en curso especialmente en vialidad.
Datos Contradictorios:	El documento PRESUPUESTO GADPMS AÑO 2024 establece que el presupuesto total para el año 2024 es de USD 83,768,057.64. Sin embargo el resumen PRESUPUESTO-GADPMS-2024.pdf indica un TOTAL DE PRESUPUESTO INSTITUCIONAL CODIFICADO de USD 70,145,015.44. Esta es una contradicción numérica directa de USD 13,622,942.20. Es probable que la cifra más alta (83,7 millones USD) sea la más actualizada y completa.

Observaciones  
Generales:

La infraestructura vial es una prioridad central del GADPMS. Se destinan recursos significativos a estudios viales, la adquisición de maquinaria y sus insumos, y transferencias para obras viales con GADs parroquiales. La mención del financiamiento del BDE para proyectos de vialidad subraya la importancia estratégica de este sector.