



**Facultad de
Ciencias Sociales y Humanísticas**

PROYECTO DE TITULACIÓN

**“Evaluación de la Inversión Pública en Infraestructura Vial, con
relación al cumplimiento de la Meta 9.1 de los Objetivos de Desarrollo
Sostenible, por parte de la Prefectura de Manabí durante el período
2019-2023.”**

**Previa la obtención del Título de:
MAGISTER EN POLÍTICAS Y GESTIÓN PÚBLICA**

Presentado por:

Marcos Julio Castillo Vélez

Guayaquil – Ecuador

2025

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por ser mi guía principal en la vida, así también a mis padres que fueron mi guía inicial y hoy me acompañan desde el cielo.

A mi amada esposa, compañera incansable en esta travesía que es la vida, por su constante apoyo y presencia.

A mi amigo Leonardo Orlando, prefecto de Manabí, quien depositó su confianza en mí, para la elaboración de este trabajo referente a su primer período de gestión.

A los profesores de la maestría, y en particular al Dr. Santiago León, director de la maestría, quien no solo ha sido un docente excepcional, sino también un verdadero amigo para mí.

Al Dr. Giovanny Bastidas, tutor de esta tesis, por su valiosa orientación y por fomentar en mí la aplicación rigurosa del conocimiento adquirido, así como por su constante motivación a mantener la excelencia a lo largo de este proceso investigativo.

DEDICATORIA

A mis hijas, Catalina e Isabelita, cuya presencia ilumina mi vida y me inspira a superarme continuamente como profesional, ser humano y padre. Que este logro sea para ellas un ejemplo de perseverancia, y una invitación a nunca rendirse en la búsqueda de sus sueños. Siempre podrán contar con mi apoyo y guía en cada etapa de su camino.

COMITÉ DE EVALUACIÓN

MSc. Giovanny Francisco Bastidas Riofrio
Tutor del Proyecto

Dr. Milton Ismael Paredes Aguirre
Evaluador 1

MBA. María Cecilia Moreno Abramowicz
Presidenta

DECLARACIÓN EXPRESA

Yo Marcos Julio Castillo Vélez acuerdo y reconozco que: La titularidad de los derechos patrimoniales de autor (derechos de autor) del proyecto de graduación corresponderá al autor, sin perjuicio de lo cual la ESPOL recibe en este acto una licencia gratuita de plazo indefinido para el uso no comercial y comercial de la obra con facultad de sublicenciar, incluyendo la autorización para su divulgación, así como para la creación y uso de obras derivadas. En el caso de usos comerciales se respetará el porcentaje de participación en beneficios que corresponda a favor del autor. El o los estudiantes deberán procurar en cualquier caso de cesión de sus derechos patrimoniales incluir una cláusula en la cesión que proteja la vigencia de la licencia aquí concedida a la ESPOL.

La titularidad total y exclusiva sobre los derechos patrimoniales de patente de invención, modelo de utilidad, diseño industrial, secreto industrial, secreto empresarial, derechos patrimoniales de autor sobre software o información no divulgada que corresponda o pueda corresponder respecto de cualquier investigación, desarrollo tecnológico o invención realizada por mí/nosotros durante el desarrollo del proyecto de graduación, pertenecerán de forma total, exclusiva e indivisible a la ESPOL, sin perjuicio del porcentaje que me/nos corresponda de los beneficios económicos que la ESPOL reciba por la explotación de mi/nuestra innovación, de ser el caso. En los casos donde la Oficina de Transferencia de Resultados de Investigación (OTRI) de la ESPOL comunique al/los autor/es que existe una innovación potencialmente patentable sobre los resultados del proyecto de graduación, no se realizará publicación o divulgación alguna, sin la autorización expresa y previa de la ESPOL.

Guayaquil, 14 de julio del 2025.

Marcos Julio Castillo Vélez

ÍNDICE GENERAL

AGRADECIMIENTO	ii
DEDICATORIA.....	iii
ÍNDICE GENERAL	vi
ÍNDICE DE TABLAS.....	ix
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	x
RESUMEN	xii
ABSTRACT.....	xiii
1. INTRODUCCIÓN.....	0
1.1. ANTECEDENTES	0
1.2. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA Y RELEVANCIA.....	4
1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA	5
1.4. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	9
1.5. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN	9
1.5.1. OBJETIVO GENERAL.....	9
1.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	9
2. REVISIÓN DE LITERATURA.....	11
2.1. MARCO CONCEPTUAL	10
2.1.1. DESARROLLO SOSTENIBLE	11
2.2. AGENDA 2030.....	12
2.3. EVALUACIÓN DE RESULTADOS DE POLÍTICA PÚBLICA	16
2.4. CONTEXTO DE UN GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO PROVINCIAL EN ECUADOR	18

3. Metodología	21
3.1. ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO.....	21
3.2. ANÁLISIS DE los niveles de inversión pública en infraestructura vial, indicadores socioeconómicos de la provincia y percepción del bienestar de la población	
22	
ANÁLISIS DE DATOS	22
3.3. ANÁLISIS del grado de cumplimiento de las metas planteadas en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) “Manabí 5i” en relación con la infraestructura vial.....	26
3.4. dETERMINACIÓN DEL NIVEL DE APORTE DE LA INVERSIÓN PÚBLICA VIAL AL CUMPLIMIENTO DEL OBJETIVO DE DESARROLLO (ods) 9 y meta 9.1, vinculada a la infraestructura resiliente y el desarrollo inclusivo.....	29
3.4.1. MATRIZ DE EVALUACIÓN DE RESULTADOS	26
3.5. RESULTADOS DE APORTE A LA META 9.1 ACUMULADA A 2030	
28	
3.6. ÍNDICE DE GINI.....	32
3.7. POBREZA MULTIDIMENSIONAL	37
4. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	30
4.1. MARCO NORMATIVO.....	30
4.2. INVERSIÓN DE LA PREFECTURA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y ANÁLISIS DE EVOLUCIÓN DE INDICADORES SOCIOECONÓMICOS	
35	
PRINCIPALES INSIGHTS DE las ENCUESTAS.....	38

4.3. MATRIZ DE EVALUACIÓN DE RESULTADOS.....	46
4.4. Los resultados de la evaluación de la inversión pública de la Prefectura en infraestructura, en este caso en puentes y en especial en el área rural, muestran un aporte significativo hacia el cumplimiento de la meta 9.1 de los ODS, la cuál enuncia <i>"Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles y resilientes, servicios de transporte y sistemas industriales más eficientes, fomentando la innovación y mejorando la calidad de la infraestructura"</i>	53
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	50
5.1. CONCLUSIONES.....	50
5.2. RECOMENDACIONES	51
6. BIBLIOGRAFÍA.....	52
7. ANEXOS.....	55
7.1. ANEXO a. FORMULARIO PARA beneficiarios	55
7.2. ANEXO B. FORMULARIO para CONTRATISTAS	58
7.3. ANEXO C. FORMULARIO PARA PRESIDENTES DE JUNTAS PARROQUIALES	59
7.5. ANEXO E. RESULTADOS DE LA ENCUESTA - CONTRATISTAS	
	67

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Metas de construcción, rehabilitación y mantenimiento de vías PDOT 2019-2023	28
Tabla 2 - Inversión y Puentes construidos 2019-2023.....	30
Tabla 3 - Matriz de evaluación de resultados.	61

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Figura 1 - Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)	13
Figura 2 - Interrelación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).	14
Figura 3 - Evolución Índice de Gini Manabí.	31
Figura 4 - Evolución indicador V38.	32
Figura 5 - Evolución indicadores V40 y V41.	33
Figura 6 - Evolución indicador V42.	34
Figura 7 - Evolución indicador V39.	34
Figura 8 - Evolución Índice de Gini Manabí.	37
Figura 9 - Evolución de la Pobreza Multidimensional en Manabí.	38
Figura 11 - ¿Cómo les cambia la vida contar con un puente/ vía con estas características?.....	61
Figura 12 - La situación económica (o de ingresos) de su familia, antes de la construcción del puente era:	61
Figura 13 - ¿Considera usted que la construcción del puente ha mejorado la situación económica (o de ingresos) de su familia?.....	62
Figura 14 - La situación laboral de su familia, antes de la construcción del puente era:	62
Figura 15 - ¿Considera usted que la construcción del puente ha mejorado la situación laboral de su familia?.....	63
Figura 16 - El acceso a educación de su familia, antes de la construcción del puente era:	64
Figura 17 - ¿Considera usted que la construcción del puente ha mejorado el acceso a educación de su familia?	64

Figura 18 - El acceso a salud de su familia, antes de la construcción del puente era:	65
.....	65
Figura 19 - ¿Considera usted que la construcción del puente ha mejorado el acceso a salud de su familia?.....	65
Figura 20 - ¿Cuán satisfecho se encuentra con la obra vial?	66
Figura 21 - ¿En qué cuantía se aumentó el Tránsito promedio diario?.....	67
Figura 22 - Califique del 1 al 10 la reducción de trámites burocráticos en que le ayudaron los técnicos de la Prefectura.	67
Figura 23 - Califique del 1 al 10 la reducción de tiempo de ejecución de la obra en que le ayudaron los técnicos de la Prefectura.....	68
Figura 24 - Califique del 1 al 10 los beneficios que le trajeron el sistema de gestión de calidad ISO 9000:1 implementado por la Prefectura de Manabí en el proceso de construcción de puentes.....	68
Figura 25 - Como considera que esta obra está contribuyendo al desarrollo local.	69
Figura 26 - Del 1 al 10 como considera la atención que brinda la prefectura a su parroquia.....	69
Figura 27 - Del 1 al 10 como considera la articulación que ha tenido la prefectura con su parroquia.....	70

RESUMEN

La investigación se enfoca en evaluar los resultados obtenidos a partir de la inversión realizada por la Prefectura de Manabí en la construcción de infraestructura vial, durante el período 2019-2023. Además, se analizó el cumplimiento del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) “Manabí 5i” con respecto a la Agenda 2030, específicamente al Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9 “Industria, Innovación e Infraestructura”, y su meta 9.1, la cual se relaciona con la construcción de infraestructuras resilientes, el fomento de la industrialización sostenible y promoción de la innovación para un desarrollo económico inclusivo. Para ello, se revisó literatura sobre los beneficios sociales que conlleva la provisión de infraestructura vial en zonas rurales y se complementó con el levantamiento de información, a través de fuentes oficiales, y de encuestas dirigidas a beneficiarios, contratistas y presidentes de juntas parroquiales de la zona de estudio. Para el análisis de los resultados, se empleó la matriz de evaluación basada en criterios de eficiencia y beneficio social, con el objetivo de medir, de manera integral, el impacto de la construcción de infraestructura vial en las condiciones de vida de los beneficiarios. Entre los principales resultados se determinó que, la construcción de infraestructura vial contribuyó en la mejora de indicadores como la pobreza multidimensional y la desigualdad en la distribución del ingreso en la población (Índice de Gini). Por lo tanto, se concluye que se evidencia una mejora en las condiciones sociales y económicas de la provincia, atribuible a las intervenciones de la Prefectura.

Palabras claves: Infraestructura vial, beneficios sociales, Prefectura de Manabí, Objetivo de Desarrollo Sostenible 9, Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PDOT).

ABSTRACT

The research focuses on evaluating the results obtained from the investment made by the Prefecture of Manabí in the construction of road infrastructure, specifically bridges, during the period 2019-2023. In addition, the compliance of the Development and Land Management Plan (PDOT) “Manabí 5i” was analyzed with respect to the 2030 Agenda, specifically Sustainable Development Goal (SDG) 9 “Industry, Innovation and Infrastructure”, and its target 9.1, which is related to the construction of resilient infrastructure, the promotion of sustainable industrialization and promotion of innovation for inclusive economic development. To this end, literature on the social benefits of providing road infrastructure in rural areas was reviewed and complemented with the collection of information through official sources and surveys of beneficiaries, contractors and presidents of parish councils in the study area. For the analysis of the results, an evaluation matrix based on efficiency and social benefit criteria was used to comprehensively measure the impact of bridge construction on the living conditions of the beneficiaries. Among the main results, it was determined that the construction of road infrastructure reduced multidimensional poverty and inequality in the distribution of income in the population (Gini Index). Therefore, it is concluded that there is evidence of an improvement in the social and economic conditions of the province, attributable to the interventions of the Prefecture.

Key words: Road infrastructure, social benefits, Prefecture of Manabí, Sustainable Development Goal 9, Land Use and Development Plan (PDOT).

1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES

En el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, los gobiernos nacionales y subnacionales tienen la responsabilidad de alinear sus políticas públicas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). En Ecuador, mediante Decreto Ejecutivo Nro. 371, publicado en mayo de 2018, se adoptó como política pública nacional y se designó a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, en su calidad de ente rector de la planificación nacional, como el órgano coordinador y garante de su alineación con los instrumentos de planificación del país.

Desde la Organización de las Naciones Unidas, se ha identificado que las intervenciones y resultados locales son importantes para garantizar el aporte del cumplimiento de los ODS, debido a que se estima que el 65% de las metas de los ODS no pueden alcanzarse sin la participación de los gobiernos subnacionales (ONU, 2024). En la mayoría de los países, los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) son responsables de coordinar y brindar servicios básicos elementales para garantizar el bienestar y el desarrollo socioeconómico de los habitantes dentro de su jurisdicción.

Los gobiernos subnacionales con apoyo de la Secretaría Nacional de Planificación (SNP), y en la mayoría de las ocasiones con asistencia por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), elaboran los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) para establecer estrategias y políticas que promuevan el desarrollo sostenible y la gestión integral de su territorio, conforme las necesidades específicas y las oportunidades de desarrollo para sus habitantes. Este instrumento asegura una planificación

alineada al Plan Nacional de Desarrollo (PND) y a la Agenda 2030, con la finalidad de aportar al cumplimiento de las metas de los ODS garantizando la integración de los principios de sostenibilidad, equidad e inclusión en los procesos de desarrollo territorial, en concordancia con las prioridades nacionales e internacionales .

Esta investigación estará enfocada en Manabí, la cual es la tercera provincia más poblada en el Ecuador con 1.592.840 de habitantes, solamente por debajo de Guayas con 4.391.923 de habitantes y Pichincha con 3.089.473 de habitantes, conforme el Censo de Población y Vivienda 2022 realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC). La provincia de Manabí, situada en la región Costa, está conformada por 22 cantones, teniendo como capital a la ciudad de Portoviejo. Además, conforme la planificación territorial determinada por la SNP, en su calidad de ente rector de la planificación, las provincias de Manabí y Santo Domingo de los Tsáchilas pertenecen a la zona 4 dentro del territorio ecuatoriano.

Manabí se caracteriza por su enfoque en actividades agropecuarias, el desarrollo industrial y manufacturero, así como por una destacada participación en el sector de la construcción. Sin embargo, la provincia cuenta con brechas sociales, que se agravan entre la urbano y lo rural, según datos del censo 2022 el acceso a servicios básicos como agua, electricidad y alcantarillado, las zonas rurales poseen un 84,9%, 98,2% y 72,4% respectivamente de acceso en sus hogares, en contraste con las zonas rurales, que tienen 29,2% en acceso a agua, 93,6% en acceso a electricidad y 5,1% equipamiento de alcantarillado, es decir hay una brecha de más de 55% en acceso a agua, de 5% en acceso a electricidad y 67% en equipamiento a alcantarillado.

Así también se tiene prevalencia de brechas en salud, educación y acceso a TICs en la misma o parecida a cuantía a la de equipamiento a servicios básicos, lo que se puede

remediar mediante una conectividad inclusiva que tenga en cuenta y fortalezca los vínculos urbanos-rurales como lo formula la Agenda Hábitat III de la ONU.

En cuanto a producción a 2023 (dato más reciente disponible en el BCE) tuvo un Valor Agregado Bruto (VAB) de 5,9 mil millones USD, según los datos de las cuentas regionales reportadas por el Banco Central del Ecuador (BCE) (2023), representando 4,87% de la producción no petrolera del país, siendo la tercera provincia con mayor producción del país. Producido alrededor de 776 millones en actividades agropecuarias, 311 millones en actividades del sector construcción, y el sector comercio siendo el sector con mayor producción en el 2023 para la provincia, alcanzo los 1.100 millones USD.

El empleo en Manabí a 2024, según los datos de la Encuesta de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU) anual se ubica en 97,4% para la población económicamente activa que busca trabajo, de los cuales el 31,5% del mismo es empleo adecuado, 27,3% es subempleo, 4,6% empleo no remunerado y el restante (34,2%) clasificado como empleo no pleno. El ingreso promedio en la provincia es de 404,9 USD, que se encuentra por debajo del salario básico y además de la canasta básica.

En cuanto a otros indicadores socioeconómicos como la pobreza multidimensional, según la (ENEMDU) anual, en 2018, Manabí ocupaba el puesto número 12 con un 50,2% de personas pobres, y el 22,2% en condiciones de pobreza extrema (Personas que viven con menos de 1,60 dólares diarios).

Y para el año 2024, se tiene que Manabí sigue estando en el puesto 12 con un 43,8% de personas pobres de manera multidimensional, es decir, se ha conservado en el puesto de su ranking, pero ha disminuido en alrededor de 7 puntos porcentuales la pobreza multidimensional. Así también, en el caso de la pobreza extrema a 2024 situada en 14,1%, una reducción de más de 8 puntos porcentuales en comparación a 2018.

En cuanto a la desigualdad en la distribución del ingreso, la provincia de Manabí ocupó, en 2024, el quinto lugar a nivel nacional, con un Índice de Gini de 0,41, lo que refleja un nivel moderado de desigualdad en comparación con otras provincias del país. (INEC, 2024).

En Ecuador, la Prefectura es la máxima autoridad del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial. Esta es una entidad pública con autonomía política, administrativa y financiera, encargada de planificar, administrar y ejecutar obras y servicios públicos en la provincia (Prefectura de Manabí, 2019).

La Prefectura es encabezada por un Prefecto o Prefecta, quien es elegido mediante voto popular para gobernar por un período de cuatro años. Actualmente, el cargo de Prefecto de la provincia de Manabí lo ocupa el magíster José Leonardo Orlando Arteaga, quien desempeñó su primer mandato desde 2019 hasta 2023. Posteriormente, fue reelegido de manera democrática en las elecciones seccionales de febrero de 2023, lo cual le permitirá continuar en sus funciones hasta 2027 (Rodríguez, 2023).

Con respecto a las políticas y estrategias implementadas en la provincia durante el 2019-2023, para esta investigación, se analizó específicamente la gestión sobre la infraestructura vial de Manabí. La intervención del GAD provincial con respecto a la ejecución de proyectos de inversión para la construcción y/o modernización del sector vial y de puentes, durante el primer periodo de gobernanza del prefecto, tiene su contribución al cumplimiento del ODS 9 “Industria, innovación e infraestructura” y a la meta 9.1 “Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluyendo infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial énfasis en el acceso asequible y equitativo para todos.”

1.2. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA Y RELEVANCIA

Históricamente, Manabí ha enfrentado desafíos significativos en relación con la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial; siendo una de las provincias del Ecuador con mayor extensión de red vial estatal en el país, varias de sus carreteras y puentes presentan condiciones deficientes que afectan la conectividad, seguridad y desarrollo económico del territorio. El deterioro continuo y acelerado de las vías es una consecuencia directa de la ausencia de un plan de mantenimiento preventivo y correctivo. Según el ingeniero Gustavo Yáñez, docente de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, indicó que: “(...) el paso del tiempo, la erosión causada por las condiciones climáticas y el intenso tráfico generan un deterioro progresivo en las carreteras.”.

Una de las principales causas, se relaciona a la inadecuada planificación y escaso control, monitoreo y evaluación del uso de los recursos otorgados al Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial con respecto a la ejecución de proyectos viales y la generación de beneficios sociales en pro de los habitantes manabitas. Adicionalmente, la baja calidad de los insumos y materiales para la construcción y/o modernización de obras en infraestructura vial genera una corta duración estimada de la vida útil del proyecto de inversión.

A partir de estos antecedentes, se evidencia que una infraestructura vial en mal estado provoca efectos negativos, entre los que destacan el aumento de accidentes de tránsito ocasionados por irregularidades en la calzada y la ausencia de señalización adecuada. Además, esta situación provoca el aislamiento de diversas comunidades, restringiendo su acceso a servicios esenciales, espacios de comercialización, empleo y al desarrollo de sus actividades productivas, lo que repercute directamente en la economía de los habitantes de Manabí.

Además, en la provincia de Manabí, según los resultados de su Índice de Prosperidad Territorial (IPT) 2021, se tiene una brecha mayor en la dimensión de infraestructura establecidas por el terremoto ocurrido en abril del 2016 (ONU Hábitat, 2021), dónde se afectó gravemente la infraestructura vial, incluyendo vías y puentes, de la zona rural y urbana. Cabe recalcar que en la zona rural, aún se evidencia los daños provocados por las inundaciones relacionadas al fenómeno del niño durante esta última década.

En este contexto, el análisis de la inversión pública en infraestructura vial de la Provincia de Manabí es relevante debido a que indicará si se está cumpliendo la planificación de las metas internacionales, en relación con la Agenda 2030, nacionales, con respecto al PND, y locales, en relación con el PDOT, durante el periodo de gestión de la Prefectura, con la finalidad de lograr una mejora en el bienestar humano y desarrollo económico, con énfasis en el acceso equitativo, considerando las brechas establecidas entre el territorio urbano y rural. Cabe recalcar, que el ODS 9 “Industria, innovación e infraestructura” tiene un enfoque transversal, por lo que si se realizan acciones basadas en la infraestructura vial, aportará de forma directa e indirecta al cumplimiento de otros ODS relacionados con el acceso a servicios de salud (ODS 3), educación (ODS 4), trabajo decente (ODS 8) y reducción de desigualdades (ODS 10).

1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

La infraestructura vial es un componente elemental para el desarrollo económico y social de cualquier territorio. En el caso de la provincia de Manabí, la conectividad vial adecuada es fundamental a fin de garantizar el acceso equitativo a servicios básicos, mercados, oportunidades de empleo y el desarrollo de actividades productivas. Según la Prefectura de Manabí, entre el 2019 y 2023, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de

Estadística y Censos (INEC), Manabí se posicionó como la provincia con mayor inversión en proyectos de vías y puentes, con un monto aproximado de \$171 millones, alcanzando la edificación de 144 viaductos y una inversión superior a los \$26 millones de dólares, lo que representa 1,7 veces más que la inversión realizada por Pastaza, que ocupó el segundo lugar con más de \$15 millones, y casi cinco veces más que el promedio invertido por el resto de provincias del país (Prefectura de Manabí, 2024).

Para Ciambra (2020) al menos el 65% del cumplimiento de las metas planteadas en la Agenda 2030, no pueden cumplirse sin la intervención de los gobiernos subnacionales, debido a su cercanía directa con los ciudadanos en la provisión de servicios básicos y generación de medios de vida para el desarrollo de sus actividades. En Ecuador, se reconoce la descentralización y autonomía de los gobiernos subnacionales en la Constitución de la República y en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

En referencia a la gestión del Gobierno Autónomo Descentralizado de Manabí, y la importancia de la infraestructura vial evidencia en número de proyectos viales como en monto invertido, se delimita este estudio para realizar una evaluación de resultados respecto a la planificación y ejecución de metas físicas para el 2019 al 2023. Este ejercicio es fundamental para determinar los niveles de aporte a nivel nacional e internacional, en lo que respecta al desarrollo de infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad.

La construcción o dotación de infraestructuras eficientes y accesibles promueven el comercio, la inversión y la generación de empleo. Según, el informe anual del Banco Mundial (2020) se estima que si mejora la calidad de las infraestructuras en un 1% puede aumentar el Producto Interno Bruto (PIB) de un país en desarrollo hasta en un 0.8%.

La optimización de la infraestructura vial, a través de la construcción de carreteras eficientes, favorece la descongestión del tránsito vehicular, lo que se traduce en una disminución significativa de los tiempos de desplazamiento y los costos operativos para los usuarios (Banco Mundial, 2020). En este marco, y en concordancia con sus atribuciones en la zona urbana, la Prefectura de Manabí orienta su gestión hacia la promoción del desarrollo territorial equitativo. Para ello, prioriza intervenciones en infraestructura en las parroquias de los cantones con mayores niveles de pobreza estructural, localizados predominantemente en el sur de la provincia. Según el censo poblacional de 2022, entre los territorios con mayor incidencia de Pobreza por Necesidades Básicas se encuentran los cantones de Olmedo y Paján, que se encuentran en 93,6% y 89% respectivamente, muy por encima del promedio provincial ubicado en 60,1%.

La inversión en infraestructura vial constituye un factor determinante en el fortalecimiento de la accesibilidad y la conectividad territorial, incidiendo de manera directa en la articulación de los espacios provinciales y en el acceso equitativo a servicios fundamentales como educación, salud y empleo, con especial relevancia en contextos rurales (CEPAL, 2021). En este sentido, *Banister* y *Berechman* (2001) evidencian que la modernización del sistema vial y del transporte conlleva una reducción de los costos y tiempos de desplazamiento, lo cual amplía las posibilidades de integración económica y social de la población al facilitar su vinculación con mercados, instituciones educativas, servicios sanitarios y fuentes de empleo. Esta mejora en la conectividad física también promueve la cohesión social al propiciar la interacción entre comunidades previamente marginadas, fortaleciendo los lazos culturales y contribuyendo a una mayor integración territorial.

Desde una perspectiva comercial y productiva, la infraestructura vial eficiente actúa como un catalizador del crecimiento económico. *Ciccone y Hall* (1996) demostraron la correlación positiva entre la densidad de la infraestructura de transporte y la productividad de las empresas, al facilitar el movimiento de bienes, materias primas y trabajadores. Una red vial optimizada reduce los costos de logística, amplía los mercados potenciales para los productores locales y atrae nuevas inversiones al hacer la provincia más competitiva. Esta dinamización de la actividad económica genera nuevas oportunidades de empleo y aumenta los ingresos de las familias.

En consecuencia, el mejoramiento de la accesibilidad y conectividad impulsado por la inversión en infraestructura vial se traduce directamente en un mayor bienestar socioeconómico para las familias. El informe anual del Banco Mundial (2018) destaca que las inversiones en infraestructura de transporte tienen un impacto significativo en la reducción de la pobreza y la mejora de los indicadores de desarrollo humano, al facilitar el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas.

Finalmente, es importante destacar que los beneficios de la inversión en infraestructura vial trascienden lo económico. Según *Ingram* (1998), una mejor conectividad también puede fortalecer la cohesión territorial y reducir las desigualdades territoriales dentro de una provincia. Al facilitar la integración de áreas rurales y urbanas, se promueve una distribución más equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo, contribuyendo a un bienestar socioeconómico más inclusivo y sostenible para todas las familias de la provincia.

Por ello, se vuelve crucial realizar una evaluación de resultados integral de las intervenciones en infraestructura vial realizadas por la Prefectura de Manabí durante el periodo 2019-2023, la cual permita medir el cumplimiento sobre lo planificado a nivel

nacional y provincial, así como el aporte a la consecución a la Meta 9.1 de la Agenda 2030. Adicionalmente, la investigación permitirá identificar si la ejecución de estos proyectos viales tuvo un impacto en la mejora de las condiciones socioeconómicas de las familias manabitas.

1.4.PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

¿En qué medida la inversión pública en infraestructura realizada por la Prefectura de Manabí, durante el período 2019-2023, ha contribuido al cumplimiento de la Meta 9.1 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible? ¿Cuáles son los beneficios socioeconómicos que han tenido las familias de la provincia de Manabí con los proyectos viales construidos por la prefectura durante el período 2019-2023?

1.5.OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN

1.5.1. OBJETIVO GENERAL

Evaluar los resultados de la inversión pública en infraestructura de conectividad y accesibilidad vial en la provincia de Manabí, para el mejoramiento de la integración social, comercial y productiva, durante el periodo 2019-2023.

1.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Examinar el marco normativo legal de la política pública de inversión en infraestructura vial de la Prefectura de Manabí.

Analizar los niveles de inversión pública en infraestructura vial, indicadores socioeconómicos de la provincia y percepción del bienestar de la población.

Analizar el grado de cumplimiento de las metas planteadas en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) “Manabí 5i” en relación con la infraestructura vial.

Determinar el nivel de aporte de la inversión pública vial al cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9 y su meta 9.1, vinculada a la infraestructura resiliente y el desarrollo inclusivo.

2. REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA

El desarrollo sostenible se ha consolidado como un eje estratégico esencial para el avance económico y social en el contexto del siglo XXI. En un entorno global caracterizado por una creciente interdependencia y una mayor conciencia frente a problemáticas como el cambio climático, las desigualdades estructurales y la limitada disponibilidad de recursos, la inversión pública se posiciona como un instrumento fundamental para la materialización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Barboza et al., 2025).

La inversión pública en infraestructura es un componente estratégico para el crecimiento económico y la reducción de desigualdades territoriales, al permitir la provisión de servicios básicos y la mejora de las condiciones de vida. La infraestructura no solo genera empleos directos durante su construcción, sino que también impulsa la productividad a largo plazo al reducir los costos de operación para las empresas y facilitar el acceso de la población a bienes y servicios fundamentales (Calderón & Servén, 2014).

Aunque la infraestructura abarca múltiples tipos, esta investigación delimita su enfoque a la infraestructura vial, considerada un elemento estratégico para garantizar la articulación y accesibilidad dentro del territorio. En el contexto ecuatoriano, este tipo de infraestructura comprende las redes de transporte terrestre y sus estructuras complementarias, concebidas para facilitar el desplazamiento eficiente de personas y mercancías a lo largo del país (Flores et al., 2020)

2.2. AGENDA 2030

En 1983, la comisión de *Brundtland* definió, de manera generalizada, al desarrollo sostenible como “(...) la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.” (Gudynas, 2002, p. 48). En este contexto, el desarrollo sostenible se entiende como un proceso integral que abarca la economía, sociedad y el planeta.

Las raíces de la Agenda 2030 se remontan a los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), adoptados en el año 2000. Si bien los ODM lograron avances significativos en la reducción de la pobreza extrema y otras áreas, también revelaron la necesidad de un enfoque más integrado y ambicioso para abordar los desafíos globales interconectados (CEPAL, 2015).

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), adoptados por las Naciones Unidas en 2015, ofrecen una visión más detallada y actualizada del desarrollo sostenible. Este programa establece 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas interrelacionadas, con el propósito de mejorar las condiciones de vida de los seres humanos para el 2030 (Naciones Unidas, 2015).

La Agenda 2030 plantea que la eliminación de la pobreza y la atención a los desafíos estructurales del desarrollo deben abordarse mediante enfoques integrales que articulen mejoras en los sistemas de salud y educación, la reducción de las desigualdades sociales, y la promoción de un crecimiento económico inclusivo y sostenido, sin dejar de lado la acción frente al cambio climático y la protección de los ecosistemas.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Río+20), celebrada en 2012, constituyó un hito fundamental en la formulación de la Agenda 2030. En esta conferencia, los líderes mundiales reconocieron la necesidad de establecer un marco actualizado de objetivos de desarrollo sostenible, caracterizado por su enfoque inclusivo, transformador e integral que responda a los desafíos globales del siglo XXI (Naciones Unidas, 2012).

El proceso de elaboración de la Agenda 2030 fue el más participativo de la historia de las Naciones Unidas, involucrando a actores gubernamentales, sociedad civil, sector privado y academia. El resultado fue un acuerdo histórico que refleja un consenso mundial sobre los desafíos y oportunidades del desarrollo sostenible en el contexto del siglo XXI (CEPAL, 2017).



Figura 1 - Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Tomado de: (Naciones Unidas, 2015)

La Agenda 2030 y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, adoptados en 2015, se fundamentan en los principios del Informe Brundtland, en torno a cinco dimensiones estratégicas, conocidas como las 5P (Personas, Prosperidad, Planeta, Paz y Pactos, para garantizar un desarrollo inclusivo y equitativo que no excluya a ningún grupo social (ONU, 2015). Los ODS reconocen la interdependencia entre los aspectos ambientales, sociales y

económicos del desarrollo sostenible, y destacan la necesidad de establecer alianzas colaborativas que potencien esa integración sistémica.



Figura 2 - Interrelación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Tomado de: (Montoya, 2024)

A continuación, se detalla la delimitación sobre las tres dimensiones principales para lograr el desarrollo sostenible conforme lo establecido en la Agenda 2030:

- **Ambiental:** Protección del planeta, lucha contra el cambio climático, gestión sostenible de los recursos naturales.
- **Social:** Erradicación de la pobreza, mejora de la salud, educación de calidad, igualdad de género.
- **Económica:** Crecimiento económico inclusivo y sostenible, empleo, innovación.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible constituyen un sistema integral e interrelacionado, en el que cada objetivo influye y, a su vez, se ve influenciado por los demás. El abordaje de estos objetivos, desde las dimensiones ambiental, social y económica, facilita una comprensión más holística de sus interdependencias, permitiendo identificar sinergias y potenciales efectos cruzados en la implementación de políticas públicas orientadas al desarrollo sostenible (Council of Scientific Unions, 2021).

En el contexto ecuatoriano, la planificación y ejecución de proyectos de inversión pública por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales se rige por las competencias asignadas en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD). Entre dichas competencias se encuentra la responsabilidad de desarrollar y mantener infraestructura vial, con énfasis en las zonas rurales. Esta función institucional se vincula directamente con el cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible 9, orientado al desarrollo de infraestructuras resilientes, así como con las metas estratégicas definidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

En este contexto, el principal desafío para los gobiernos subnacionales radica en adaptar la Agenda 2030 a sus realidades locales, un proceso que implica considerar las particularidades de cada territorio para alcanzar los objetivos globales establecidos. Este enfoque brinda una oportunidad para revisar y ajustar las prioridades y necesidades locales, así como para fortalecer las dinámicas de desarrollo territorial (PNUD, 2020). Según Ciambra (2020), al menos el 65% de las 169 metas propuestas en los 17 ODS de la Agenda 2030 no podrán ser alcanzadas sin la participación de los gobiernos subnacionales, dado su vínculo directo con la ciudadanía, su responsabilidad en la provisión de servicios esenciales y su capacidad para generar condiciones propicias para el desarrollo de actividades productivas. En consecuencia, el marco legal ecuatoriano, a través de la Constitución de la República y el COOTAD, reconoce y garantiza la descentralización y autonomía de los gobiernos subnacionales.

El Objetivo de Desarrollo Sostenible 9 se centra en construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. Este ODS funciona como un elemento dinamizador que puede impulsar el avance de toda la Agenda 2030, dado su vínculo estrecho con otros ODS, como ha sido evidenciado en

diversas investigaciones. Por ejemplo, un estudio del *Stockholm Environment Institute* (2018) destaca cómo la inversión en infraestructura, especialmente en áreas rurales, puede mejorar el acceso a servicios básicos como agua potable y saneamiento, contribuyendo así al ODS 6. Además, la industrialización sostenible puede generar empleos de calidad, reduciendo la pobreza y la desigualdad, tal como lo enfatiza el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en su Informe de Desarrollo Humano 2020.

Aunque el ODS 9 representa importantes oportunidades, también implica retos significativos. Según el Banco Mundial (2019) es fundamental enfrentar las brechas en el acceso a la tecnología y los mercados, con el fin de asegurar una distribución equitativa de los beneficios derivados de la industrialización. De igual manera, el progreso hacia una economía más sostenible requiere la implementación de políticas públicas coherentes y una colaboración efectiva entre los sectores público y privado.

El ODS 9 consta de 8 metas a ser alcanzadas a 2030 a nivel mundial, y según el informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible del 2023 publicado por las Naciones Unidas, se evidencia que los progresos han sido limitados tras la pandemia, especialmente en áreas como la creación de empleo y la reactivación industrial, mientras que las emisiones de CO2 derivadas de procesos industriales han registrado un incremento del 0,9%.

2.3. EVALUACIÓN DE RESULTADOS DE POLÍTICA PÚBLICA

Una evaluación de resultados de política pública es un análisis sistemático y objetivo que busca determinar en qué medida una intervención gubernamental ha logrado los efectos deseados y si estos son atribuibles a la política implementada (Rossi et al., 2019). Este tipo de evaluación se centra en la medición y valoración de los cambios producidos en la población o el entorno como consecuencia directa o indirecta de la política, diferenciándose

de las evaluaciones de diseño o de proceso que analizan la formulación o la implementación de la intervención (Vedung, 2017). El objetivo principal es ofrecer información rigurosa y basada en evidencia sobre el impacto real de las políticas públicas.

La principal finalidad de la evaluación de resultados es contribuir al fortalecimiento de la toma de decisiones en el sector público, basado en datos concretos sobre la efectividad de las políticas (Patton, 2018). Esta información es crucial para ajustar y/o rediseñar políticas con mayor probabilidad de éxito así como, reasignar eficientemente los limitados recursos estatales, logrando que se evidencie una gestión pública más transparente y orientada a resultados (Bamberger et al., 2016).

Asimismo, la evaluación de resultados desempeña un rol esencial en la rendición de cuentas hacia la ciudadanía, al permitir evidenciar tanto los avances como las limitaciones de las políticas ejecutadas. A través de este proceso, los gobiernos pueden legitimar el uso de los recursos públicos y consolidar la confianza ciudadana en la gestión institucional (Wholey et al., 2010). La divulgación de los resultados de la evaluación facilita que la ciudadanía y los actores interesados comprendan los efectos de las intervenciones del gobierno, promoviendo una participación más informada en el debate público sobre las políticas implementadas.

En ese sentido, la evaluación de resultados contribuye al aprendizaje organizacional y a la mejora continua de la administración pública (Preskill & Torres, 2015). Al analizar los factores que influyen en el éxito o el fracaso de una política, se generan conocimientos valiosos que pueden ser aplicados en el diseño e implementación de futuras intervenciones.

Este proceso de retroalimentación basado en la evidencia permite a las organizaciones gubernamentales desarrollar una cultura de evaluación y mejorar su capacidad para abordar los desafíos sociales de manera más efectiva y eficiente.

2.4.CONTEXTO DE UN GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO PROVINCIAL EN ECUADOR

En Ecuador, los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Provinciales, también conocido como prefecturas, son entidades públicas que gozan de autonomía política, administrativa y financiera, según lo establecido en la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD). Su conformación se basa en la elección popular de un prefecto y un consejo provincial, quienes representan los intereses de la provincia y ejercen sus funciones en el ámbito territorial definido por ley.

Las atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales comprenden ámbitos como la planificación territorial, el desarrollo de infraestructura, la gestión ambiental, el fomento a la innovación, entre otros. Para lograr el desarrollo de proyectos, enmarcados en las competencias, se distribuye y asigna de recursos a estas entidades provinciales conforme lo establece el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y en el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPLAFIP), los cuales establecen los lineamientos para una gestión financiera descentralizada y equitativa. Ambos cuerpos legales establecen los mecanismos y criterios para garantizar una distribución equitativa y transparente de los recursos entre los diferentes niveles de gobierno.

De igual manera, el COOTAD establece como principios fundamentales, para la asignación de recursos a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales, la equidad territorial, subsidiariedad y solidaridad. Para operativizar estos principios, se contemplan mecanismos como el Modelo de Equidad Territorial (MET), las transferencias específicas y la participación en las rentas nacionales.

La Prefectura de Manabí, en el ejercicio de sus competencias en materia de vialidad, se encuentra enmarcada en un conjunto de normas y disposiciones legales que regulan la planificación, programación, ejecución y control de la inversión pública en este sector (Prefectura de Manabí, 2021). Estas se incluyen dentro de su Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) denominado Manabí 5i, en el cual se plasma la visión de la autoridad en su propuesta a través de 5 ejes (Integrado, Sostenible, Humano, Articulado y Vivo), en el caso de las acciones para solventar las necesidades en materia de vialidad se encuentran enmarcadas en el eje Manabí Conectado.

Este instrumento de planificación plantea, a través de sus líneas estratégicas de acción, una respuesta integral a las necesidades de infraestructura vial en la provincia, priorizando criterios de conectividad y accesibilidad que aseguren la articulación entre los centros poblados y las áreas de actividad productiva (Prefectura de Manabí, 2021). Asimismo, se orienta a fortalecer la cobertura y eficiencia de los sistemas de riego y drenaje, con el objetivo de asegurar la disponibilidad del recurso hídrico necesario para el desarrollo agrícola local.

En concordancia con la actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial ‘Manabí 2030’, se establecen lineamientos y acciones integrales sustentadas en el análisis de las limitaciones y potencialidades del Sistema Vial Provincial, así como de los Sistemas de Riego y Drenaje. La propuesta se articula en torno a un objetivo general y nueve

objetivos estratégicos, complementados por cuatro programas integrales de intervención vial. Estos componentes están alineados con las competencias exclusivas asignadas al gobierno provincial, el Plan de Gobierno, el Plan Nacional de Desarrollo y los lineamientos de la Agenda 2030 para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Prefectura de Manabí, 2021).

Con respecto a la intervención vial, y de acuerdo con el objetivo estratégico ‘4.1. Garantizar que los sistemas de infraestructura del territorio ya sean enfocados al transporte o al riego, provean de cobertura y calidad el desarrollo socioeconómico local’, se establece como meta de resultados para el año 2023 la intervención anual de al menos 11.800,00 km de la Red Vial Provincial (RVP) (Prefectura de Manabí, 2021). Esta meta se estructura conforme a los programas definidos, los cuales se detallan a continuación:

1. Intervenir anualmente en vías que contribuyan a la integración vial provincial en al menos 70 Km.
2. Intervenir anualmente en el mejoramiento de la materialidad de la RVP en al menos 1.000 Km
3. Intervenir anualmente en el mejoramiento del estado de la RVP en al menos 800 Km
4. Intervenir anualmente caminos veraneros provinciales en al menos 10,000 Km
5. Mejorar anualmente la accesibilidad mediante la intervención de al menos 30 puentes.

3. METODOLOGÍA

3.1. ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO

Para la presente investigación, se utilizó un enfoque cualitativo a fin de comprender, interpretar y analizar el contenido de normativa legal vigente vinculada a la inversión en infraestructura vial.

Respecto al primer objetivo estratégico, se realizó un proceso investigativo basado en el análisis documental apalancado en la revisión del marco normativo, cuerpo legal que regula las acciones de las instituciones de diferentes poderes y niveles del estado.

Por otra parte, se empleó un diseño no experimental y transversal debido a que no se manipularon variables, sino que se analizaron documentos existentes durante el período 2019–2023 para comprender el contexto de la planificación, gestión y ejecución de políticas públicas relacionadas a la infraestructura vial de la provincia de Manabí. Además, se utilizó la técnica de análisis documental, en base a información primaria proveniente de normas jurídicas y, para complementar, los instrumentos de planificación a nivel nacional e internacional, específicamente de los apartados alineados a la infraestructura vial.

A continuación, se presentan los documentos normativos de carácter primario cuyos artículos serán objeto de análisis, en función de su vinculación con la gestión de la infraestructura vial y las competencias conferidas a los gobiernos autónomos descentralizados de nivel provincial.

Normativa: Constitución de la República, Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS) y su reglamento, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) con su reglamento y

Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPLAFIP) con su reglamento, Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa, entre otros.

Instrumentos de Planificación: Plan Nacional de Desarrollo, Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Manabí.

Cabe señalar que, para el proceso de análisis documental, se aplicaron ciertos criterios de exclusión, entre los cuales se encuentran la normativa que ha sido derogada, documentos que carecen de carácter oficial, así como aquellos que no están vigentes y/o no guardan una relación directa con la infraestructura vial o la inversión pública.

3.2. ANÁLISIS DE LOS NIVELES DE INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL, INDICADORES SOCIOECONÓMICOS DE LA PROVINCIA Y PERCEPCIÓN DEL BIENESTAR DE LA POBLACIÓN

Para desarrollar el segundo objetivo específico de la investigación, se consideró un enfoque mixto que contiene un análisis cuantitativo, para procesar la información acerca de la inversión pública en infraestructura vial y los indicadores socioeconómicos (como niveles de pobreza e índice de Gini) de Manabí durante el 2019 al 2023, y un análisis cualitativo, para levantar información y analizar la percepción de la población objetivo sobre el impacto de los proyectos de infraestructura vial en relación a la mejora de sus condiciones de vida.

Al igual que en el apartado anterior, se empleó un diseño no experimental y transversal debido a que no se manipularon variables, sino que se observaron y analizaron los datos relacionados a los niveles de inversión pública en infraestructura vial, indicadores socioeconómicos y la percepción de la ciudadanía de la provincia de Manabí para detallar el contexto socioeconómico del territorio, con el propósito de caracterizar el contexto territorial en función de los resultados obtenidos.

Análisis Cuantitativo

Para el análisis de los niveles de inversión pública en infraestructura vial y los indicadores socioeconómicos de la provincia de Manabí durante el 2019 al 2023, se analizó información primaria proveniente de las bases de datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Para ambos casos, se realizó la interpretación descriptiva con respecto a los resultados anuales y su evolución, representada en series de tiempo con respecto al periodo de análisis.

Por un lado, para el análisis de los niveles de inversión pública sobre la infraestructura vial de Manabí, considerando el número de proyectos durante el 2019 al 2023, se utilizó los datos emitidos anualmente por el INEC a través del Censo Económico y Ambiental de GAD Provinciales del Ecuador. En este instrumento oficial, que se reporta desde el 2010 por parte de las Prefecturas, se encontró información respecto a la vialidad, fomento productivo, ambiente, riesgos, turismo y de riego y drenaje, enmarcadas en las competencias asignadas. Para esta investigación, se extrajo datos relacionados al monto invertido en vías y puentes, así como el número de proyectos de infraestructura vial construidos y/o modernizados.

Por otra parte, para el desarrollo del análisis cuantitativo de los indicadores socioeconómicos, como el índice de pobreza multidimensional y el coeficiente de Gini, se llevó a cabo una revisión conceptual de dichos indicadores, así como la identificación de las fuentes oficiales que proporcionan la información estadística necesaria para su estudio.

Para el caso de Ecuador, el INEC, a través de la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU), levanta la información socioeconómica sobre los hogares y personas del Ecuador. Para esta investigación, se decidió extraer información

anual, con representatividad provincial de 2018 a 2023, sobre los 2 indicadores previamente descrito a fin de analizar su serie histórica de los indicadores.

a. Índice de Pobreza Multidimensional

Según el INEC, el Índice de Pobreza Multidimensional (IPM) es un indicador que mide la pobreza no solo por ingresos, sino por el acceso efectivo a derechos fundamentales en múltiples dimensiones del bienestar. Este enfoque reconoce que una persona puede no ser pobre en términos monetarios, pero sí enfrentar privaciones en áreas clave de su vida cotidiana.

El índice de Pobreza multidimensional tiene un enfoque basado sobre la privación de capacidades básicas, como la salud, la educación y la libertad, que son un aspecto fundamental de la pobreza (Sen, 1970).

Para el caso de Ecuador, la construcción de este índice está a cargo del INEC, el cuál considera 4 dimensiones fundamentales (Educación; Trabajo y Seguridad Social; Salud Agua y Alimentación y Hábitat, Vivienda y Ambiente Sano, los cuáles contienen 12 indicadores (INEC, 2015)

b. Coeficiente de Gini

El coeficiente de Gini es un indicador que mide el grado de desigualdad en la distribución del ingreso dentro de una población. Su valor oscila entre 0 y 1, donde 0 representa una distribución completamente equitativa y 1 refleja el nivel más alto de desigualdad posible (Gini, 1912).

Este indicador se calcula como la razón entre el área entre la línea de igualdad perfecta y la curva de Lorenz y el área total bajo la línea de igualdad perfecta (Medina, 2001).

Análisis Cualitativo

Se aplicarán encuestas dirigidas a actores vinculados a la ejecución de obras de construcción de puentes, con el fin de recabar testimonios sobre el impacto generado por dichas intervenciones viales en la provincia. En este sentido, se contemplan tres grupos de encuestados:

- i) Beneficiarios directos de las obras (10 personas),
- ii) Contratistas responsables de la construcción de los puentes (5 representantes),
- iii) Presidentes de juntas parroquiales (5 autoridades locales).

La técnica de muestreo empleada fue no probabilística por juicio, dado que la selección de los participantes fue realizada de manera intencionada por el investigador, en función de su conocimiento sobre los actores clave que poseen información relevante respecto a los efectos de las intervenciones viales evaluadas. En este sentido, no se busca obtener representatividad estadística, pero si una referencia de los beneficiarios más cercanos a las obras viales para describir los beneficios en acceso a servicios, comercialización de sus productos y traslados.

Con respecto a los beneficiarios directos de las obras, se seleccionó a jefes de hogar residentes en parroquias rurales, con el propósito de reflejar las necesidades del núcleo familiar y su nivel de satisfacción respecto a la intervención. La encuesta está estructurada en tres secciones: la primera aborda aspectos sociodemográficos, la segunda indaga sobre la situación previa a la ejecución de la obra, y la tercera analiza las condiciones posteriores a la intervención. La encuesta incluye preguntas abiertas y cerradas, orientadas a identificar posibles mejoras en ingresos familiares como la accesibilidad a servicios de salud y educación.

Por otro lado, los contratistas responsables de la construcción de los puentes y presidentes de juntas parroquiales se les aplicó diferentes encuestas, dependiendo el grupo, para complementar la percepción de los beneficiarios sobre el impacto de las infraestructuras viales. Para los contratistas, la encuesta está estructurada para levantar información respecto a su experiencia en cuánto al ahorro generado, asistencia técnica del personal de la Prefectura y su incidencia en la dinamización de las economías de las comunidades beneficiarias. Mientras que, para los presidentes de las juntas parroquiales, la encuesta se enfoca sobre la satisfacción de la gestión realizada por la prefectura y el impacto de los proyectos viales, en relación con el desarrollo socioeconómico del territorio.

Dentro del presente estudio, específicamente en este apartado, se identificaron ciertas limitaciones metodológicas que deben ser consideradas al momento de interpretar los resultados. En primer lugar, se evidenció la posible falta de desagregación en los datos oficiales disponibles, lo que podría restringir un análisis más detallado a nivel territorial. Asimismo, se presentaron dificultades logísticas para la aplicación de encuestas en sectores rurales de difícil acceso geográfico, lo que pudo afectar la representatividad territorial en la recolección de percepciones ciudadanas. Finalmente, se reconoce que la evaluación del bienestar percibido, a través de la encuesta estructurada, conlleva un componente subjetivo debido a la posible variabilidad de las respuestas de los encuestados, acorde a factores individuales y contextuales.

3.3. ANÁLISIS DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS METAS PLANTEADAS EN EL PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL (PDOT) “MANABÍ 5I” EN RELACIÓN CON LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Para los indicadores de resultados de la planificación del PDOT en ejecución vial, se revisó la información de los informes anuales de rendición de cuentas de la prefectura de

Manabí, se identificó los indicadores relacionados a la infraestructura vial y se comparó las metas planificadas de los indicadores con su ejecución al 31 de diciembre del periodo fiscal analizado para determinar el porcentaje de cumplimiento anual y agregado hasta el 2023, año que culmina la vigencia del Plan.

Para lo cual, como insumos principales, se recopiló información de los indicadores de resultados de las 5 metas por programa de conectividad vial enmarcadas en el PDOT 2019-2023, que aportan a la meta global de resultados al 2023 ‘Intervención anual de al menos 11.800,00 km de la Red Vial Provincial (RVP)’ del objetivo estratégico ‘4.1. Garantizar que los sistemas de infraestructura del territorio ya sean enfocados al transporte o al riego, provean de cobertura y calidad el desarrollo socioeconómico local’. A continuación, se detallan los indicadores, relacionados con la infraestructura vial, con sus metas conforme el siguiente detalle:

1. Indicador V39: Número de km de vías intervenidas que contribuyan a la integración vial provincial.

a. Meta V39: Intervenir anualmente en vías que contribuyan a la integración vial provincial en al menos 70 km

2. Indicador V40: Número de km de vías mejoradas en su estado.

a. Meta V40: Intervenir anualmente en el mejoramiento de estado de la RVP en al menos 1.000 km.

3. Indicador V41: Número de km de vías mejoradas en su materialidad.

a. Meta V41: Intervenir anualmente en el mejoramiento de la materialidad de la RVP en al menos 800 km.

4. **Indicador V42:** Número de km de caminos veraneros intervenidos.

a. **Meta V42:** Intervenir anualmente caminos veraneros provinciales en al menos 10.000 km.

5. **Indicador V43:** Número de Puentes intervenidos

a. **Meta V43:** Mejorar anualmente la accesibilidad mediante la intervención de al menos 30 puentes y su indicador de resultado.

El Instituto para la Evaluación de Políticas Públicas define los criterios de evaluación como las diversas perspectivas o enfoques fundamentados en evidencias que se aplican al objeto de estudio para facilitar su valoración. Estos criterios comprenden condiciones, reglas y, además, "principios, normas o ideas de valoración, en relación con los cuales se emite un juicio valorativo sobre el objeto evaluado" (García Sánchez, 2010).

Estos criterios sirven como directrices para la formulación de interrogantes y la orientación de la evaluación, proporcionando una estructura que "cubre el campo o las dimensiones que se desean evaluar de un programa o política pública. De hecho, las propias preguntas suelen corresponder a diferentes familias de criterios" (AEVAL, 2015). En esencia, los criterios delimitan el marco conceptual desde el cual se examinará y juzgará la política pública en cuestión.

Para este análisis se utilizará la metodología "Matriz de Evaluación" basada en criterios de eficacia bajo la perspectiva del cumplimiento de metas propuestas o planificadas en un período de tiempo. La Matriz de Evaluación es una herramienta de análisis utilizada para identificar, evaluar y clasificar los impactos potenciales de un proyecto o actividad en

el medio ambiente y la sociedad (Instituto para la Evaluación de Políticas Públicas del Gobierno de España, 2020).

3.4.DETERMINACIÓN DEL NIVEL DE APORTE DE LA INVERSIÓN PÚBLICA VIAL AL CUMPLIMIENTO DEL OBJETIVO DE DESARROLLO (ODS) 9 Y META 9.1, VINCULADA A LA INFRAESTRUCTURA RESILIENTE Y EL DESARROLLO INCLUSIVO

Por último, para la construcción de la evaluación de resultados, se recopiló información de los indicadores de resultados de las 5 metas por programa de conectividad vial enmarcadas en el PDOT 2019-2023, que aportan al cumplimiento la meta 9.1 de los ODS. Además, en el reporte se encontró un tablero dinámico con los resultados enfocados en los ODS de la Prefectura de Manabí y, con la finalidad de complementar, se utilizó los datos de los informes de rendición de cuentas, durante el periodo de análisis, de la prefectura para medir el cumplimiento del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial.

Además, se definió el uso del criterio de eficacia, con el enfoque descrito, debido a la alineación del PDOT de Manabí hacia el cumplimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, y la dotación de infraestructura vial directamente ligado con el cumplimiento y/o aporte a la meta 9.1.

El criterio de eficacia se asocia con el porcentaje de cumplimiento de objetivos estratégicos y operativos, basado en la ejecución sobre lo planificado dentro de los plazos establecidos. Para identificar el nivel de cumplimiento de lo establecido en el PDOT, relacionado a la construcción de infraestructura vial, se consideraron los indicadores y metas de infraestructura vial, que aportan a la meta global del Programa ‘Manabí Conectado’ sobre la intervención anual de la Red Vial Provincial (RVP) en al menos 11.800 km.

Con base en los resultados anuales y acumulados obtenidos, durante el 2019 al 2023, de los indicadores de infraestructura vial, se adoptó la escala de cumplimiento de acuerdo con la presentada dentro del Informe Local Voluntario Manabí (Sabando et al, 2022) que se construye a partir de los resultados del Índice de Prosperidad Territorial (ONU Hábitat, 2021).

Cabe recalcar que, para el cálculo del aporte de los indicadores a la meta 9.1, se deberá extrapolar y medir el avance hasta el 2023 y, posterior a ello según la disponibilidad de datos, proyectar hasta el 2030, fecha de cumplimiento para la Agenda de Desarrollo Sostenible vigente.

Finalmente, se procede a multiplicar la meta anual desde el año subsiguiente al año base, es decir, proyectar la meta a 10 años. Esto, con la finalidad de proyectar el cumplimiento y por ende el aporte a la Agenda 2030, al final de su horizonte en 2030, concluyendo si el camino que se está siguiendo con estas metas está siendo adecuado y se lograrán cumplir los objetivos a 2030, caso contrario dar una evidencia para la toma de decisiones y realización de planes de acción.

4. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

4.1. MARCO NORMATIVO

El análisis del marco normativo vigente, respecto a la inversión pública en infraestructura vial, permitió identificar las disposiciones legales y reglamentarias que rigen desde el procedo de planificación hasta la ejecución de recursos por parte de los diferentes niveles de gobierno. Esta revisión normativa constituye un insumo esencial para comprender el entorno jurídico que condiciona la implementación de proyectos de infraestructura vial y su contribución al cumplimiento de la Meta 9.1 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

A continuación, se detallan los cuerpos legales con el análisis de los artículos:

1. Constitución de la República del Ecuador

En sus artículos 1 y 225, la Constitución consagra la descentralización del poder como un principio fundamental, otorgando a los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) competencias para gestionar sus propios recursos y ejecutar proyectos de desarrollo.

En sus artículos 3, 11 y 66, establece el deber del Estado de garantizar el bienestar común, lo que incluye el acceso a infraestructura básica y servicios públicos de calidad.

En su artículo 14, se establece el derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia. Esto implica la necesidad de contar con infraestructura vial y de transporte que permita la movilidad de las personas entre diferentes puntos del país.

En su artículo 267, en el inciso 2, se define que el gobierno provincial tiene entre sus competencias “*Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas*” Con este antecedente, se determina que la vialidad provincial debe enfocarse en carreteras rurales o secundarias más no en las áreas urbanas.

En su artículo 280, se establece al Plan Nacional de Desarrollo como el marco de referencia para todas las políticas y proyectos del Estado, asegurando la coherencia y coordinación entre los diferentes niveles de gobierno.

2. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS)

En su artículo 9, se establece la obligatoriedad de la planificación del ordenamiento territorial para todos los niveles de gobierno a fin de promover una gestión coherente y articulada del territorio.

En su artículo 41, se define a los planes de desarrollo y ordenamiento territorial como instrumentos clave para la planificación estratégica del territorio, permitiendo una gestión coordinada entre los diferentes niveles de gobierno.

3. Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública

De manera general, regula los procesos de contratación pública, estableciendo los principios de transparencia, eficiencia y competencia.

En su artículo 1, se define la regulación de los procesos de contratación pública para la ejecución de obras públicas, incluyendo las obras viales.

En su artículo 22, se establece la obligación de las entidades contratantes de formular un Plan Anual de Contratación, incluyendo la ejecución de obras de infraestructura vial, que esté alineado con el Plan Nacional de Desarrollo y los presupuestos del Estado.

4. Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre

En su artículo 12 se establece la obligación de integrar la infraestructura vial en los planes de ordenamiento territorial, asegurando una planificación coherente y sostenible. Adicionalmente, se determina que el ministerio rector aprobará el plan sectorial de infraestructura vial. Cuando los gobiernos autónomos descentralizados sean responsables de la infraestructura vial, deberán incluir su planificación dentro de sus herramientas de ordenamiento territorial.

Por otra parte, en el artículo 16 se reconoce la autonomía de los gobiernos locales en la gestión de la infraestructura vial dentro de sus jurisdicciones, promoviendo la descentralización y la gestión local.

5. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD):

En su artículo 42, se define las competencias exclusivas y concurrentes de las prefecturas, entre las que se encuentran la planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, turística y productiva. Así también, establece la obligatoriedad de elaborar y ejecutar planes de desarrollo y ordenamiento territorial, siendo complementado por la Ley Orgánica de Gestión y Uso del Suelo (LOGTUS).

En el artículo 129, se establece claramente las competencias de cada nivel de gobierno en relación con la infraestructura vial, promoviendo una gestión descentralizada y coordinada.

6. Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPLAFIP)

En su artículo 12, se determina que la responsabilidad de planificar el desarrollo y ordenar el territorio recae en los gobiernos autónomos descentralizados dentro de sus respectivas jurisdicciones. Esta función se lleva a cabo mediante sus propios planes e instrumentos, en coordinación y articulación con los distintos niveles de gobierno, como parte del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa

En sus artículos 41 y 42, se establece que los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial son herramientas de planificación que recogen las orientaciones fundamentales de los Gobiernos Autónomos Descentralizados en cuanto a sus decisiones estratégicas de desarrollo, facilitando una gestión coordinada y conjunta del territorio. Estos instrumentos deberán contener, mínimamente, el diagnóstico, propuesta y modelo de gestión.

En el artículo 11, además de lo previsto en el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas y otras disposiciones legales, la planificación del ordenamiento territorial de los GAD provinciales debe integrar el componente de ordenamiento territorial de los cantones que forman parte de su territorio, en función del modelo económico productivo, de infraestructura y de conectividad de la provincia.

En el reglamento del COPLAFIP, en su artículo 22 se indica que los planes de desarrollo y ordenamiento territorial son herramientas de planificación que se complementan mutuamente y deben elaborarse mediante un único proceso participativo.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados deben elaborar y ejecutar sus propios planes de desarrollo y ordenamiento territorial, alineados con el Plan Nacional de Desarrollo vigente. En el caso de Manabí, el PDOT Manabí 5i desarrollado por la prefectura, durante del período 2019-2023, contiene las necesidades y oportunidades de desarrollo de la provincia.

El marco legal ecuatoriano otorga a la prefectura de Manabí amplias competencias para planificar y ejecutar proyectos de infraestructura vial, como la construcción de puentes. Sin embargo, la aplicación práctica de estas competencias implica un proceso complejo que involucra múltiples actores y etapas.

En primer lugar, la prefectura debe realizar un diagnóstico detallado de las necesidades de la provincia, identificando las zonas que requieren mayor conectividad y las características técnicas de los proyectos a ejecutar. Posteriormente, se procede a la elaboración de estudios técnicos y diseños detallados, los cuales deben ser aprobados por las instancias correspondientes.

Una vez que se cuenta con los estudios y diseños, la prefectura puede iniciar los procesos de contratación, los cuales deben cumplir con los requisitos establecidos en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. Esto implica la realización de concursos públicos o invitaciones a concurso, en los que participarán diferentes empresas constructoras.

Durante la ejecución de las obras, la prefectura debe realizar un seguimiento constante de los avances y garantizar el cumplimiento de los plazos y los estándares de calidad establecidos. Asimismo, es fundamental que se promueva la participación ciudadana en todas las etapas del proyecto, a través de mecanismos como las consultas públicas y las reuniones informativas.

La participación ciudadana es fundamental para garantizar que los proyectos de infraestructura respondan a las necesidades de la población y cuenten con su apoyo. Al promover la participación ciudadana, se logra una mayor legitimidad de los proyectos, se reduce la conflictividad social y se aumenta la probabilidad de éxito de las obras.

4.2. INVERSIÓN DE LA PREFECTURA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y ANÁLISIS DE EVOLUCIÓN DE INDICADORES SOCIOECONÓMICOS

La inversión en infraestructura vial por parte de la Prefectura representa un componente estratégico dentro del desarrollo territorial, al incidir directamente en la conectividad, el acceso a servicios y la dinamización de las economías locales. En este contexto, el análisis de la inversión realizada en obras viales y puentes permite no solo dimensionar el esfuerzo financiero ejecutado, sino también evaluar su impacto en indicadores socioeconómicos como el empleo, la movilidad y la equidad territorial. Este apartado examina la evolución de dicha inversión entre 2019 y 2023, así como su relación con los principales indicadores de desarrollo, con el objetivo de identificar tendencias, eficiencias y desafíos en la gestión pública provincial.

El Censo Económico y Ambiental de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Provinciales, llevado a cabo por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) de Ecuador, es una investigación estadística que busca recopilar, analizar y difundir información detallada sobre la gestión ambiental y económica de los 23 gobiernos provinciales del país, incluyendo el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (INEC, 2023).

Tabla 1 - Inversión Total en proyectos viales y puentes construidos 2019-2023

Periodo	INVERSION INFRAESTRUCTURA VIAL GLOBAL**			FUENTES DE EMPLEO
	Vias	Puentes	Total Global	
2019	\$39.215.204,9	\$20.859.206,1	\$60.074.411,0	37
2020	\$72.534.608,4	\$4.025.998,7	\$76.560.607,1	140
2021	\$33.093.081,8	\$4.212.083,6	\$37.305.165,4	448
2022	\$30.385.268,0	\$12.786.892,0	\$43.172.160,0	380
2023	\$24.999.315,9	\$4.607.554,9	\$29.606.870,8	376
	\$200.227.479,1	\$46.491.735,2	\$246.719.214,2	1381

Fuente: Censo de Información Ambiental Económica en GAD Provincial del 2019 al 2023

Elaborado por: Autor

Nota: ** Incluye todas las fuentes de financiamiento: GAD + BEDE + Gobierno Central, etc.

Según la Tabla 1, entre 2019 y 2023, la Prefectura de Manabí destinó un total de \$246,7 millones a proyectos de infraestructura vial, priorizando ampliamente la construcción y mantenimiento de vías (81,1% del total del presupuesto) sobre puentes (18,9% del total del presupuesto). El total de la inversión generó 1.381 fuentes de empleo a lo largo del período, con una eficiencia variable: mientras en 2020 se registró la mayor inversión (\$76,5 millones), fue en 2021 donde se alcanzó el mayor número de empleos (448), lo que sugiere diferencias en el tipo de obra o modalidad de ejecución.

Indicadores Socioeconómicos

a) Índice de Gini

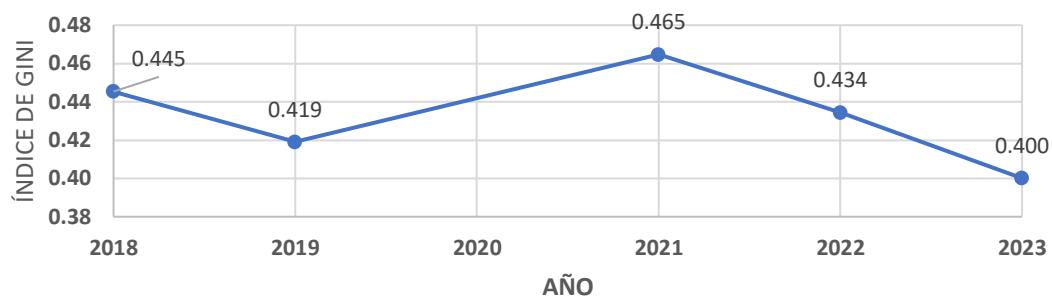


Figura 1 - Evolución del Índice de Gini en Manabí durante el 2018 al 2023.

Fuente: INEC-ENEMDU

Elaboración: Autor

Entre 2018 y 2023, el índice de Gini en la provincia de Manabí descendió de 0,44 a 0,40, lo que representa una mejoría en la equidad en la distribución del ingreso. Este cambio implica que la desigualdad económica se redujo en ese período, acercando a la provincia hacia una estructura social más equilibrada. Esta evolución puede estar vinculada a inversiones públicas estratégicas, como las ejecutadas por la Prefectura en infraestructura vial, las cuales no solo mejoran la conectividad territorial, sino que también generan empleo local, estimulan la economía rural y facilitan el acceso a servicios básicos.

Cabe recalcar que, los datos revelan una tendencia hacia la reducción de las desigualdades en la provincia a partir de 2019, tomando como referencia el año 2018. Sin embargo, en 2021 se observa un aumento temporal atribuible a los efectos persistentes de la pandemia. A partir de 2022, conforme al incremento de inversión en infraestructura, especialmente en la construcción de puentes, se aprecia una nueva disminución de las desigualdades, la cual se consolida en 2023.

b) Pobreza Multidimensional



Figura 3 - Evolución de la Pobreza Multidimensional en Manabí.

Fuente: INEC-ENEMDU

Elaboración: Autor

La Figura 9 refleja una reducción considerable de la pobreza multidimensional en la Manabí, al descender del 50,2% en 2018 al 39,4% en 2023. Esta disminución de aproximadamente 11 puntos porcentuales evidencia una mejoría sustancial en las condiciones de vida de la población, considerando múltiples dimensiones como educación, salud, empleo, vivienda y acceso a servicios básicos. La reducción de esta forma de pobreza sugiere que no solo mejoraron los ingresos, sino también el acceso a derechos fundamentales. Entre los factores que podrían haber contribuido a este avance están las inversiones públicas provinciales en infraestructura vial, que han favorecido la integración de comunidades rurales, mejorado la movilidad y estimulado economías locales, permitiendo una mayor equidad territorial y acceso a oportunidades.

Por otro lado, al analizar los indicadores socioeconómicos tales como el índice de Gini y la pobreza multidimensional, se observa una mejora en la distribución de los ingresos de la provincia dada la reducción del Índice de Gini, y una reducción del porcentaje de personas en condiciones de pobreza en la provincia.

PRINCIPALES INSIGHTS DE LAS ENCUESTAS

Como complemento de la información levantada, se llevaron a cabo encuestas a 10 beneficiarios de la construcción de los puentes en las parroquias Junín, Rocafuerte, Barraganete, Convento y Puerto López, a quienes se les realizó preguntas sobre su desarrollo

socioeconómico antes y después de las soluciones viables de interconexión como los puentes.

Para la selección de estos 5 puentes se consideró criterios como montos mayores de inversión, años de espera de construcción de la obra y por ser, en algunos casos, el primer puente que construyó la administración 2019-2023 en la parroquia o su respectivo cantón.

El 70% de los encuestados responde que la construcción del puente ha mejorado la situación económica (o de ingresos de su familia), indicando los siguientes efectos positivos:

- La parroquia ha incrementado su producción agrícola.
- El transporte de los productos se ha optimizado, permitiendo a nuevos mercados.
- Las familias ahora reducen sus gastos en transporte, ya que pueden movilizarse directamente sin necesidad de hacer trasbordos.
- El valor de los terrenos en la parroquia ha incrementado, lo cual se refleja en precios de venta más altos, evidenciando un aumento en la plusvalía del sector.

Por otra parte, se encuestó a los 5 contratistas de los puentes que se tomaron de muestra. El monto referencial que se iba a destinar para los 5 puentes de estudio era un total de \$1.646.978,42 y el monto ejecutado finalmente por estos puentes fue de \$1.595.361,12 resultado un ahorro de \$51.617,30.

Los 5 contratistas coinciden en que las obras entregadas han contribuido y continúan contribuyendo a la dinamización de la economía local, la equidad en la distribución de recursos y el aumento del empleo en la zona. Además, los contratistas señalaron que se llevó a cabo la contratación directa de 78 personas de la comunidad, lo que generó empleo local para la construcción de los 5 puentes.

Finalmente, se encuestó a 5 presidentes de juntas parroquiales correspondientes a Junín, Rocafuerte, Barraganete, Convento y Puerto López, a quienes se les consultó sobre el

progreso del desarrollo socioeconómico del territorio a fin de complementar con lo expuesto por los beneficiarios y contratistas de puentes.

Los 5 presidentes de las juntas parroquiales reportaron que los puentes construidos han sido priorizados e incluidos en el Plan Operativo Anual (POA) de la prefectura de Manabí, por medio del presupuesto participativo. Asimismo, informaron que el sector agrícola es el que más se beneficia de la obra, seguido por el de la construcción, gracias a la contratación de mano de obra local.

4.3. RESULTADOS SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LAS METAS PLANTEADAS EN EL PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL (PDOT) “MANABÍ 5I” EN RELACIÓN CON LA INFRAESTRUCTURA VIAL

En este apartado se presentan los resultados obtenidos sobre el cumplimiento de las metas establecidas en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) ‘Manabí 5I’, específicamente en lo que respecta a la infraestructura vial. A través de un análisis detallado, se detallan los avances en la implementación de proyectos viales en la provincia de Manabí, con el objetivo de mejorar la conectividad, la seguridad y la calidad de las vías en el territorio. Los resultados permiten conocer el grado de efectividad de las políticas públicas y las acciones ejecutadas en relación con las metas trazadas, proporcionando una visión integral del impacto de la infraestructura vial en el desarrollo regional.

Tabla 2 – Planificación y Ejecución de la meta global “*V38 = Intervenir anualmente la RVP en al menos 11.800,00 km*”, en Infraestructura Vial de Manabí, según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (Manabí 5i)

Periodo					Metas
Anual	2020	2021	2022	2023	
Planificado	Línea Base	Ejecutado			
11.800	11.557,7	11.511,3	12.033,3	10.003,2	V38 = Intervenir anualmente la RVP en al menos 11.800,00 km / (V38=V40+V41+V42)

70	59,2	108,7	140,9	142,7	V39 = Intervenir anualmente en vías que contribuyan a la integración vial provincial en al menos 70 Km
1.000	796,0	1.424,6	1.206,9	1.653,6	V40 = Intervenir anualmente en el mejoramiento de la materialidad de la RVP en al menos 1.000 Km
800	747,9	679,3	520,6	152,9	V41 = Intervenir anualmente en el mejoramiento del estado de la RVP en al menos 800 Km
10.000	10.013,9	9.407,5	10.305,8	8.196,6	V42 = Intervenir anualmente caminos veraneros provinciales en al menos 10.000 Km
30	20	30	59	23	V43 = Mejorar anualmente la accesibilidad mediante la intervención de al menos 30 puentes

Fuente: Informe de Rendición de Cuentas del GAD Provincial de Manabí del 2020 al 2023

Elaborado por: Autor

Para la definición de la línea base en 2020, así como para lo ejecutado entre 2021 y 2023, se utilizó la información contenida en el Informe de Rendición de Cuentas del GAD Provincial de Manabí correspondiente al período 2020-2023. En relación con lo indicado en la Tabla 2, se determina si se cumplió lo estipulado en la meta general y por cada programa.

Acorde a lo establecido en el PDOT de Manabí, la meta global “*Intervenir anualmente la RVP en al menos 11.800,00 km*” está conformado por las siguientes 3 metas específicas: “*Intervenir anualmente en el mejoramiento de la materialidad de la RVP en al menos 1.000 Km*”, “*Intervenir anualmente en el mejoramiento del estado de la RVP en al menos 800 Km*” y “*Intervenir anualmente caminos veraneros provinciales en al menos 10.000 Km*”. En base a la información registrada, se indica el siguiente detalle de cumplimiento:

Tabla 3 – Porcentaje de cumplimiento de la meta global “*V38 = Intervenir anualmente la RVP en al menos 11.800,00 km*”, en Infraestructura Vial de Manabí, según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (Manabí 5i)

Año	Ejecución Anual	Meta Anual	Porcentaje de Cumplimiento
2020 (Línea Base)	11.557,7	Intervenir anualmente la RVP en al menos 11.800,00 km	97,95%
2021	11.511,3		97,55%

2022	12.033,3		101,98%
2023	10.003,2		84,77%

Fuente: Informe de Rendición de Cuentas del GAD Provincial de Manabí del 2020 al 2023

Elaborado por: Autor

En la Tabla 3, se muestra el desempeño anual en relación con la meta establecida para la intervención de la Red Vial Provincial (RVP). En 2020, como línea base, se ejecutaron 11.557,7 km, alcanzando un cumplimiento del 97,95% de la meta anual, que era intervenir al menos 11.800 km. En 2021, la ejecución fue de 11.511,3 km, logrando un cumplimiento del 97,55%. En 2022, se superó la meta con una intervención de 12.033,3 km, lo que representó un 101,98% de cumplimiento. Sin embargo, en 2023, la ejecución fue de 10.003,2 km, lo que resultó en un porcentaje de cumplimiento de solo el 84,77%.

Tabla 4 – Porcentaje de cumplimiento de la meta específica “*Intervenir anualmente en vías que contribuyan a la integración vial provincial en al menos 70 Km*”, en Infraestructura Vial de Manabí, según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (Manabí 5i)

Año	Ejecución Anual	Meta Anual	Porcentaje de Cumplimiento
2020 (Línea Base)	59,2	Intervenir anualmente en vías que contribuyan a la integración vial provincial en al menos 70 Km	84,57%
2021	108,7		155,29%
2022	140,9		201,29%
2023	142,7		203,86%

Fuente: Informe de Rendición de Cuentas del GAD Provincial de Manabí del 2020 al 2023

Elaborado por: Autor

Para la Tabla 4, se presenta el porcentaje de cumplimiento de la meta específica de intervenir anualmente en vías que contribuyan a la integración vial provincial, con una ejecución de al menos 70 km al año, según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (Manabí 5i). En 2020, como línea base, se ejecutaron 59,2 km, lo que representó un

cumplimiento del 84,57% de la meta anual. En los años siguientes, el cumplimiento superó ampliamente la meta establecida: en 2021 se ejecutaron 108,7 km, alcanzando un 155,29% de cumplimiento; en 2022, 140,9 km, lo que implicó un 201,29% de cumplimiento; y en 2023, 142,7 km, con un 203,86% de cumplimiento. Posterior al 2020, los resultados reflejan una subplanificación de la meta de infraestructura vial con respecto a la capacidad operativa y asignación presupuestaria de la prefectura de Manabí por lo que no hubo una planificación adecuada.

Tabla 5 – Porcentaje de cumplimiento de la meta específica “*Intervenir anualmente en el mejoramiento de la materialidad de la RVP en al menos 1.000 Km*”, en Infraestructura Vial de Manabí, según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (Manabí 5i)

Año	Ejecución Anual	Meta Anual	Porcentaje de Cumplimiento
2020 (Línea Base)	796,0	Intervenir anualmente en el mejoramiento de la materialidad de la RVP en al menos 1.000 Km	79,60%
2021	1.424,6		142,46%
2022	1.206,9		120,69%
2023	1.653,6		165,36%

Fuente: Informe de Rendición de Cuentas del GAD Provincial de Manabí del 2020 al 2023
Elaborado por: Autor

Con respecto a la Tabla 5, se evidencia el porcentaje de cumplimiento la ejecución física con respecto a la meta de intervenir al menos 1.000 km anuales en el mejoramiento de la materialidad de la Red Vial Provincial (RVP). En 2020, como línea base, se ejecutaron 796,0 km, alcanzando un cumplimiento del 79,60% de la meta establecida. Del 2021 al 2023, se muestra un sobrecumplimiento de acuerdo al siguiente detalle:

En 2021 se ejecutaron 1.424,6 km, lo que resultó en un cumplimiento del 142,46%; en 2022, 1.206,9 km, alcanzando un 120,69% de cumplimiento; y en 2023, 1.653,6 km, con un destacado cumplimiento del 165,36%. Al igual que la meta anteriormente descrita, se

reflejan una subplanificación respecto a la capacidad operativa y asignación presupuestaria de la prefectura de Manabí.

Tabla 6 – Porcentaje de cumplimiento de la meta específica “*Intervenir anualmente en el mejoramiento del estado de la RVP en al menos 800 Km*”, en Infraestructura Vial de Manabí, según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (Manabí 5i)

Año	Ejecución Anual	Meta Anual	Porcentaje de Cumplimiento
2020 (Línea Base)	747,9	Intervenir anualmente en el mejoramiento del estado de la RVP en al menos 800 Km	93,49%
2021	679,3		84,91%
2022	520,6		65,08%
2023	152,9		19,11%

Fuente: Informe de Rendición de Cuentas del GAD Provincial de Manabí del 2020 al 2023

Elaborado por: Autor

Para la tabla 6, se refleja los avances anuales en relación con la meta de intervenir al menos 800 km anuales en el mejoramiento del estado de la Red Vial Provincial (RVP). En 2020, como línea base, se ejecutaron 747,9 km, alcanzando un cumplimiento del 93,49% de la meta anual establecida. Sin embargo, en los años siguientes, el cumplimiento de la meta disminuyó considerablemente. En 2021 se ejecutaron 679,3 km, lo que resultó en un 84,91% de cumplimiento; en 2022, 520,6 km, alcanzando solo un 65,08% de la meta; y en 2023, la ejecución fue de 152,9 km, lo que representó un 19,11% de cumplimiento. Estos resultados evidencian una reducción en el avance hacia la mejora del estado de la infraestructura vial provincial en los últimos años; el incumplimiento de esta meta repercute en el nivel de cumplimiento de la meta global durante todo el periodo de análisis.

Tabla 8 – Porcentaje de cumplimiento de la meta específica “*Intervenir anualmente caminos veraneros provinciales en al menos 10.000 Km*”, en Infraestructura Vial de Manabí, según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (Manabí 5i)

Año	Ejecución Anual	Meta Anual	Porcentaje de Cumplimiento
2020 (Línea Base)	10.013,9		100,14%

2021	9.407,5	Intervenir anualmente caminos veraneros provinciales en al menos 10.000 Km	94,08%
2022	10.305,8		103,06%
2023	8.196,6		81,97%

Fuente: Informe de Rendición de Cuentas del GAD Provincial de Manabí del 2020 al 2023

Elaborado por: Autor

Respecto a la Tabla 8, se refleja el porcentaje de cumplimiento de la meta específica de intervenir anualmente en al menos 10.000 km de vías de comunicación que unen zonas rurales o de producción dentro de una provincia, según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (Manabí 5i). En 2020, como línea base, se ejecutaron 10.013,9 km, logrando un cumplimiento del 100,14% de la meta anual. En 2021, la ejecución fue de 9.407,5 km, alcanzando un 94,08% de cumplimiento. En 2022, se superó la meta con 10.305,8 km, logrando un cumplimiento del 103,06%. Sin embargo, en 2023, la ejecución disminuyó a 8.196,6 km, resultando en un cumplimiento del 81,97%. En resumen, refleja un desempeño variable, logrando el cumplimiento en 2020 y 2022, pero una caída en 2021 y 2023, respecto a la meta establecida.

Tabla 9 – Porcentaje de cumplimiento de la meta específica “*Mejorar anualmente la accesibilidad mediante la intervención de al menos 30 puentes*”, en Infraestructura Vial de Manabí, según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (Manabí 5i)

Año	Ejecución Anual	Meta Anual	Porcentaje de Cumplimiento
2020 (Línea Base)	20	Mejorar anualmente la accesibilidad mediante la intervención de al menos 30 puentes	66,67%
2021	30		100,00%
2022	59		196,67%
2023	23		76,67%

Fuente: Informe de Rendición de Cuentas del GAD Provincial de Manabí del 2020 al 2023

Elaborado por: Autor

Finalmente, en la Tabla 9, se presenta el porcentaje de cumplimiento de la meta de mejorar anualmente la accesibilidad mediante la intervención de al menos 30 puentes. En

2020, como línea base, se intervinieron 20 puentes, lo que representó un cumplimiento del 66,67% de la meta establecida. En 2021, la ejecución alcanzó los 30 puentes, logrando el 100% de cumplimiento. En 2022, se superó significativamente la meta con la intervención de 59 puentes, lo que resultó en un cumplimiento del 196,67%, con este resultado se evidencia un sobrecumplimiento respecto a la planificación anual. Sin embargo, en 2023, el panorama cambia drásticamente debido a que la prefectura de Manabí intervino en 23 puentes, lo que se traduce en un cumplimiento del 76,67% de la meta anual, reflejando una disminución representativa en comparación con el 2022.

Con base en estos resultados, se constató el cumplimiento de las metas establecidas por la Prefectura de Manabí en cuanto a la construcción de puentes, con el objetivo de construir al menos 30 puentes anualmente. Además, se evidenció la incidencia territorial que buscaba reducir desigualdades en la provincia, combatir la pobreza y mejorar las condiciones de vida, conforme a sus objetivos para el 2030 dentro del PDOT. La iniciativa de construcción de puentes está alineada directamente con la meta 9.1 del ODS 9, lo que demuestra que esta inversión contribuye al cumplimiento de la Agenda 2030 en la provincia.

4.4. MATRIZ DE EVALUACIÓN DE RESULTADOS

El criterio de eficacia se asocia con el porcentaje de cumplimiento de objetivos estratégicos y operativos. Se seleccionó este indicador debido ya que se alinean con los indicadores del PDOT de construcción de infraestructura vial representados por los indicadores V39, V40, V41, V42 y V43, mismo que insumen a la meta global del Programa Manabí Conectado de Intervenir anualmente la RVP en al menos 11.800 km con línea base 2019 de 11.557,52 km.

Estos indicadores serán evaluados de manera relativa, en relación del cumplimiento acumulado por el periodo del 2020 al 2023, respecto a lo planificado por 10 años para el cumplimiento de la meta 9.1 de los ODS al 2030.

Tabla 10 – Planificación y Ejecución de la meta global y metas específicas de programas, en Infraestructura Vial de Manabí, según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (Manabí 5i)

Periodo		Porcentaje de Cumplimiento	Metas Anuales
2020 - 2030 (10 años - ODS)	2020 – 2023 (4 años – Gestión Prefectura)		
Planificado	Ejecutado		
118.000	45.105,5	38,23%	V38 = Intervenir anualmente la RVP en al menos 11.800,00 km / (V38=V40+V41+V42)
700	451,5	64,50%	V39 = Intervenir anualmente en vías que contribuyan a la integración vial provincial en al menos 70 Km
10.000	5.081,1	50,81%	V40 = Intervenir anualmente en el mejoramiento de la materialidad de la RVP en al menos 1.000 Km
8.000	2.100,7	26,26%	V41 = Intervenir anualmente en el mejoramiento del estado de la RVP en al menos 800 Km
100.000	37.923,8	37,92%	V42 = Intervenir anualmente caminos veraneros provinciales en al menos 10.000 Km
300	132	44,00%	V43 = Mejorar anualmente la accesibilidad mediante la intervención de al menos 30 puentes

Fuente: Informe de Rendición de Cuentas del GAD Provincial de Manabí del 2020 al 2023

Elaborado por: Autor

Durante el período 2020–2023, correspondiente a la actual gestión de la prefectura, se observa un cumplimiento parcial en las metas trazadas dentro del marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para el decenio 2020–2030. El indicador agregado V38, que agrupa la intervención en la Red Vial Provincial (RVP) en distintos aspectos, presenta un cumplimiento del 38,23%, lo que refleja una ejecución significativamente menor respecto a lo planificado. Este porcentaje sugiere que, aunque se han realizado intervenciones, existe

un rezago considerable en el ritmo de avance necesario para alcanzar las metas al cierre del decenio.

Al desglosar los componentes de V38, se evidencia que la mayor ejecución se ha logrado en la intervención de vías de integración vial provincial (V39), con un cumplimiento del 64,5%. Le siguen las intervenciones para mejorar la materialidad de la RVP (V40) con un 50,81% de cumplimiento.

En contraste, los componentes V41 y V42, relacionados con el mejoramiento del estado general de la RVP y los caminos veraneros provinciales respectivamente, presentan los niveles más bajos de cumplimiento, con apenas un 26,26% y 37,92%. Esta disparidad sugiere que las intervenciones se han concentrado en ciertos aspectos de la red vial, mientras que otros han sido postergados, posiblemente por limitaciones presupuestarias, logísticas o de priorización política.

Además, la meta relacionada con la accesibilidad mediante puentes (V43) también se encuentra por debajo del 50%, con un cumplimiento del 44%, lo cual puede incidir negativamente en la conectividad y desarrollo rural.

No obstante, con el fin de mostrar el grado de cumplimiento correspondiente a los cuatro años de gestión de la prefectura en relación con las metas globales y específicas planteadas, se expone la Tabla 11:

Tabla 11 – Planificación y Ejecución de la meta global y metas específicas de programas, en Infraestructura Vial de Manabí, durante los 4 años de gestión de la Prefectura (Manabí 5i)

Periodo		Porcentaje de Cumplimiento	Metas Anuales
2020 - 2023 (4 años - ODS)	2020 – 2023 (4 años – Gestión Prefectura)		
Planificado	Ejecutado		

47.200	45.105,5	95,56%	V38 = Intervenir anualmente la RVP en al menos 11.800,00 km / (V38=V40+V41+V42)
280	451,5	161,25%	V39 = Intervenir anualmente en vías que contribuyan a la integración vial provincial en al menos 70 Km
4.000	5.081,1	127,03%	V40 = Intervenir anualmente en el mejoramiento de la materialidad de la RVP en al menos 1.000 Km
3.200	2.100,7	65,65%	V41 = Intervenir anualmente en el mejoramiento del estado de la RVP en al menos 800 Km
40.000	37.923,8	94,81%	V42 = Intervenir anualmente caminos veraneros provinciales en al menos 10.000 Km
120	132	110,00%	V43 = Mejorar anualmente la accesibilidad mediante la intervención de al menos 30 puentes

Fuente: Informe de Rendición de Cuentas del GAD Provincial de Manabí del 2020 al 2023

Elaborado por: Autor

Durante el 2020 al 2023, correspondiente tanto al primer periodo de gestión de la prefectura como a una fracción representativa del decenio de los ODS (2020–2030), se observa un desempeño notablemente positivo en la ejecución de las metas global y específicas por programa planificadas. El indicador V38, que agrupa las intervenciones en la Red Vial Provincial (RVP), alcanzó un cumplimiento del 95,56%, lo que evidencia una ejecución casi total de lo previsto para este subperiodo, lo cual se alinea con los temas prioritarios de movilidad y conectividad territorial.

El análisis desagregado de los indicadores muestra que algunas metas incluso fueron ampliamente cumplidas respecto a la planificación inicial de la Prefectura de Manabí. Por ejemplo, la intervención en vías de integración vial provincial (V39) registró un cumplimiento del 161,25%, y la mejora de la materialidad de la RVP (V40) alcanzó el 127,03%. Estas cifras indican una priorización en la ejecución de dichas metas para la mejora de la red vial. También destaca el cumplimiento superior al 100% en la intervención de puentes (V43), lo que mejora la accesibilidad y conectividad.

Por otro lado, aunque el indicador V41 (mejoramiento del estado general de la RVP) presenta un menor avance relativo (65,65%), y V42 (caminos veraneros) se queda ligeramente por debajo del 100% (94,81%), ambos aún reflejan niveles significativos de ejecución. En conjunto, los resultados sugieren que la gestión ha sido proactiva, superando varias metas clave en el periodo evaluado.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

Durante el 2019 al 2023, según datos del INEC, la Prefectura de Manabí se posicionó como la provincia con mayor inversión en infraestructura vial a nivel nacional, reflejada en la construcción y mantenimiento de carreteras, puentes y caminos vecinales, con énfasis en zonas rurales y de difícil acceso, con la finalidad de mejorar la conectividad territorial, dinamizar la economía rural, reducir las desigualdades en el acceso a servicios básicos, entre otros. Asimismo, es la que más contribuye a reducir las desigualdades y la pobreza dentro de su territorio. En este contexto, se refuerzan los hallazgos de Keynes (1936), Kuznets (1955) y Stiglitz (2013), quienes relacionan la inversión pública con la reactivación económica y la mejora de las condiciones de vida.

Se observa el impacto favorable de la inversión realizada por la Prefectura de Manabí en infraestructura vial, especialmente en puentes, sobre los habitantes de la provincia, mejorando sus condiciones de vida según los resultados de la encuesta realizada. En cuanto al empleo, el 60% indicó que mejoró su situación laboral o la de su familia, el 70% reportó un aumento en sus ingresos, el 50% notó mejoras en el acceso a la educación y el 30% en el acceso a la salud.

La Prefectura de Manabí está contribuyendo, dentro de sus competencias, al cumplimiento de la Agenda 2030, especialmente al ODS 9 y su meta 9.1. Según su Informe Voluntario, en 2022 aportó un 78.86% al ODS 9 y su meta 9.1, y en 2023 alcanzó un 64.46%. Además, la prefectura es pionera en la presentación de su informe sobre el cumplimiento de la Agenda 2030 mediante su visualizador.

Finalmente, al proyectar hacia 2030 lo planificado en el PDOT 2019-2023 y evaluar los avances acumulados en relación con la meta a 2030, se concluye que la gestión de la Prefectura de Manabí ha cumplido con altos niveles de ejecución, alcanzando e incluso superando varias de las metas viales planificadas dentro del marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Estos resultados reflejan una planificación efectiva y una capacidad operativa destacada, aunque también revelan áreas específicas que requieren mayor atención para asegurar el cumplimiento integral de los objetivos al 2030.

5.2.RECOMENDACIONES

Para futuras intervenciones de la Prefectura de Manabí, se recomienda fortalecer la planificación con enfoque en sostenibilidad y equidad territorial garantizando que las zonas rurales y marginadas de la provincia también puedan acceder por infraestructura vial de calidad, tal como lo plantea la Meta 9.1 de los ODS. Además, el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial deberá revisar y ajustar la planificación de ciertas metas estratégicas, de acuerdo con la capacidad operativa de la prefectura, con el objetivo de evitar resultados con incumplimiento o cumplimiento excesivo.

El modelo de la Prefectura de Manabí debería ser destacado a nivel nacional, para ser adaptado y replicado en diversos niveles de gobierno dentro de sus planes de desarrollo y ordenamiento territorial. Asimismo, la formulación de políticas públicas debe enfocarse en

reducir las desigualdades en sus territorios, teniendo en cuenta los posibles beneficios sociales para sus habitantes.

La alineación de los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial con la Agenda 2030 requiere una guía metodológica más clara por parte del gobierno central y de la Secretaría Nacional de Planificación, en su calidad de ente rector de la planificación nacional. De este modo, se podrá ajustar de manera más eficaz las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados respecto al cumplimiento de las metas de los 17 Objetivo de Desarrollo Sostenible.

6. BIBLIOGRAFÍA

Apergis, A., Basu, J., & Chakrabarti, S. (2018). Infrastructure and economic growth: A panel data analysis of 120 countries. *Journal of Infrastructure Economics*, 17(2), 245-267.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador* (Número de la Constitución). [Constitución].

Atkinson, A. B. (2007). Measuring inequality. In S. N. Durlauf & D. T. Lindauer (Eds.), *The new Palgrave dictionary of economics* (4th ed., Vol. 3, pp. 259-265).

Palgrave Macmillan. Baldacci, E., Clements, B., Gupta, S., Cui, Q. (2008). Social spending, human capital, and growth in developing countries. *World development*, 36(8), 1317-1341.

Banco Mundial. (2016). Infraestructura resiliente para un futuro sostenible. Washington, DC: Banco Mundial.

Banco Mundial. (2018). Informe Anual 2018: Intervenir para generar oportunidades. Washington, DC: Banco Mundial.

Recuperado de:
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/598221538161162261/pdf/The-World-Bank-Annual-Report-2018.pdf>

Banco Mundial. (2020). Informe sobre el Desarrollo Mundial 2020: El comercio al servicio del desarrollo en la era de las cadenas de valor mundiales. Washintong, DC: Banco Mundial.

Banerjee, A. Duflo, E. “Repensar la pobreza. Un giro radical en la lucha contra la desigualdad global”. Primera edición. Editora Aguilar. 2012.

Barboza et al. (2025). Desarrollo Sostenible, proyectos de inversión pública y desarrollo económico. Primera edición. Editora CID – Centro de Investigación y Desarrollo. 2025.

Bokser Misses-Liverant, J. (2016). Pensar a la sociedad y al espacio público: inclusión y democracia. Revista mexicana de ciencias políticas y sociales, 61(227), 9-30.

Calderón, C., & Servén, L. (2014). Infrastructure, growth, and inequality: An overview (World Bank Policy Research Working Paper No. 7034). World Bank. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-7034>

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización [COOTAD]. 19 de octubre de 2010. Registro Oficial Suplemento 303 (Ecuador). Actualizado 31 de diciembre de 2019.

Cypher, J. M., y Alfaro, Y. (2016). Triángulo del neo-desarrollismo en Ecuador. Problemas del Desarrollo, 47(185), 163-186.

Fan, S., Li, Y., & He, J. (2020). Infrastructure and rural development: A meta-analytical review. World Development, 132, 105087.

Giuliano, P., & O'Connell, P. J. (2012). Roads and development. *Journal of Economic Literature*, 50(2), 383-428.

Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí. (2021). Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la provincia de Manabí al 2030. Recuperado de: https://www.manabi.gob.ec/wp-content/uploads/2021/09/I_PDOT_Manabi_2030_compressed.pdf

Flores et al. (2020). Una mirada a la planificación de las infraestructuras niales de transporte terrestre en las cercanías al centro urbano de Cuenca Ecuador. QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos, núm. 14, 239-268.

Granger, C. (1988). Causality, cointegration, and control. *Journal of Economic Dynamics and Control*, 12(2-3), 551-559.

Gudynas, E. (2002). Una mirada histórica al desarrollo sustentable. Ecología, economía y ética del Desarrollo Sostenible, 45-59.

Instituto para la Evaluación de Políticas Públicas. (2020). Guía de evaluación de resultados de políticas públicas. [SNIPPET]. Recuperado de https://funcionpublica.digital.gob.es/dam/es/portalsefp/evaluacion-politicas-publicas/Documentos/Metodologias/Guia_de_Evaluacion_de_Resultados.pdf

OCDE. (2001). *Handbook on constructing composite indicators: Methodology and user guide*. Paris: OECD.

ONU. (03 de Abril de 2024). El Cuaderno de la Coordinadora Residente: los gobiernos locales y la Agenda 2030. Obtenido de <https://ecuador.un.org/es/265049-el-cuaderno-de-la-coordinadora-residente-los-gobiernos-locales-y-la-agenda-2030>

Pérez, M., Rojas, J., & Ordoñez, C. (2016). *Desarrollo Sostenible: Principios, enfoques y lineamientos de política para Colombia*. Cali: Programa Editorial Universidad del Valle.

Pierri, N. (2005). Historia del concepto de desarrollo sustentable. En: ¿Sustentabilidad? Desacuerdos sobre el desarrollo sustentable. *Colección América Latina y el Nuevo Orden Mundial*. México, 27-81.

ONU Habitat. (2021). Medición de Índice de Prosperidad Territorial de la Provincia de Manabí: Documento Metodológico. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos- ONU Habitat Países Andinos.

Prefectura de Manabí. (24 de Noviembre de 2021). Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial ‘Manabí 2030’, 274-279.

Prefectura de Manabí. (01 de Agosto de 2024). Manabí lidera inversión en proyectos de fomento y desarrollo productivo, puentes y vías en el 2023, según el INEC. Obtenido de <https://www.manabi.gob.ec/index.php/manabi-lidera-inversion-en-proyectos-de-fomento-y-desarrollo-productivo-puentes-y-vias-en-el-2023-segun-el-inec/>

Rodríguez, M. (2023). Leonardo Orlando reelegido como Prefecto de Manabí. *El Diario*, 5(2), 12-15.

Rosenberg, M., & Princen, T. (Eds.). (2003). *Handbook of environmental policy and evaluation*. Island Press.

Sabando, F., Guanoluisa, A., Mora, Carlos., Zapata, D., Quiroz, M., Proaño, M. (2023). Informe Local Voluntario Manabí 2022. Portoviejo: Prefectura de Manabí.

Sabando, F., Guanoluisa, A., y Zapata, D. (2024). Metodología de Cálculo de la Contribución de la Prefectura de Manabí y Avances en la Provincia a la Agenda 2030 de los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible). Portoviejo: Prefectura de Manabí.

Sachs, W. (1996). La anatomía política del desarrollo sostenible”. En: La gallina de los huevos de oro: debate sobre el concepto de desarrollo sostenible. *CEREC*, 15-41.

Gobierno de Santa Fe. (2019). Evaluación de Proyectos de Infraestructura Vial. Santa Fe: Gobierno de Santa Fe.

Sen, A. (1997). *On economic inequality*. Oxford University Press. Sen, Amartya. Capacidad y bienestar.¿La calidad de vida?. México, FCE, 1998. Sen, Amartya. Sobre ética y economía. Madrid, Alianza Universidad, 1989.

Sen, A. (1999). *Development as freedom*. Alfred A. Knopf.

Taylor, S. J., & Bogdan, R. (2008). La entrevista en profundidad. En C. d. docencia, Métodos cuantitativos aplicados. Antología. Chihuahua.

Toolin, M. (2002). *Environmental impact assessment: A comparative study of methods and techniques*. *Environmental Impact Assessment Review*, 22(1), 1-22.

United Nations. (2015). The Sustainable Development Goals: Report of the Intergovernmental Committee of Experts on Sustainable Development. New York: United Nations.

UNPD Evaluation Office. (2002). Guidelines for Outcome Evaluators. Monitoring and Evaluation Companion Series #1.

USAID. (2010). Performance monitoring and evaluations. Selecting Performance indicators. TIPS.

*Wilkinson, R., & Pickett, K. (2009). The Spirit Level: Why Greater Equality Makes Societies Happier, Healthier, and More Successful. New York: Penguin Books. World Commission on Environment and Development. (1987). Our common future. In G. H. Brundtland (Ed.), *Our common future* (pp. 1-414). Oxford University Press.*

7. ANEXOS

7.1. ANEXO A. FORMULARIO PARA BENEFICIARIOS

Sección: Características del encuestado

1. Edad:
 - A. Entre 15 a 29 años
 - B. Entre 30 a 40 años
 - C. Entre 41 a 50 años
 - D. Entre 51 a 60 años
 - E. Más de 65 años

2. Sexo:
 - A. Masculino
 - B. Femenino
 - C. Prefiero no responder

3. Estado Civil:
 - A. Soltero/a
 - B. Casado/a
 - C. Divorciado/a
 - D. Unido/a

4. ¿Cuántos miembros tiene su hogar?
 - A. 1
 - B. 2
 - C. 3
 - D. 4 o más

5. ¿Cómo califica la atención de la Prefectura a su comunidad/parroquia en temas de obras viales?
 - A. Muy Buena
 - B. Buena

C. Neutra

D. Mala

E. Muy mala

6. ¿Cuánto tiempo espero su comunidad parroquia por esta vía/puente?

A. Más de 20 años

B. Más de 10 años

C. Más de 5 años

D. Fue por una necesidad de hace menos de 5 años

7. Como les cambia la vida contar con un puente/ vía con estas características?

A. Ha dinamizado nuestra economía

B. Ha incrementado la plusvalía de la comunidad

C. Ha acortado tiempos de viaje

D. Nos ha brindado acceso a servicios básicos

E. Ha disminuido el riesgo de perdidas en invierno

Sección: Preguntas Socioeconómicas

Ingresos

8. La situación económica (o de ingresos) de su familia, antes de la construcción del puente era:

A. Muy Buena

B. Buena

C. Neutra

D. Mala

E. Muy Mala

9. Considera usted que, ¿la construcción del puente XYZ, ha mejorado la situación económica (o de ingresos) de su familia?

A. Sí

B. No

9.1. Si contesto Sí, ¿Cuán satisfecho se encuentra con la obra vial?

A. Totalmente Satisfecho

B. Muy Satisfecho

C. Satisfecho

D. Poco satisfecho

E. Nada Satisfecho

9.2. Me podría dar un ejemplo, ¿Cómo ha mejorado su situación económica o de ingresos?

Empleo

10. Su situación laboral (o de empleo), antes de la construcción del puente era:

- A. Muy Buena
- B. Buena
- C. Un poco buena
- D. Mala
- E. Muy Mala

11. Considera usted que, ¿la construcción del puente XYZ ha mejorado sus oportunidades de empleo?

- A. Sí
- B. No

11.1 Si contesto Sí, ¿Cuán satisfecho se encuentra con la obra vial?

- A. Totalmente Satisfecho
- B. Muy Satisfecho
- C. Satisfecho
- D. Poco satisfecho
- E. Nada Satisfecho

11.2 Me podría dar un ejemplo, ¿Cuá oportunidad de empleo le facilitó la construcción del puente?

Educación

12. El acceso a la educación para su familia, antes de la construcción del puente era:

- A. Muy Buena
- B. Buena
- C. Neutra
- D. Mala
- E. Muy Mala

13. Considera usted que, ¿la construcción del puente XYZ ha facilitado o mejorado el acceso a la educación para su familia?

- A. Sí
- B. No

13.1. Si contesto Sí, ¿Cuán satisfecho se encuentra con la obra vial?

- A. Totalmente Satisfecho
- B. Muy Satisfecho
- C. Satisfecho
- D. Poco satisfecho

- E. Nada Satisfecho

13.2. Me podría dar un ejemplo, ¿Cómo ha mejorado su acceso a la educación?

Salud

14. El acceso o los servicios de salud para su familia, antes de la construcción del puente era:

- A. Muy Buena
- B. Buena
- C. Neutra
- D. Mala
- E. Muy Mala

15. Considera usted que, ¿la construcción del puente XYZ ha mejorado el acceso a los servicios de salud para su familia?

- A. Sí
- B. No

15.1. Si contesto Sí, ¿Cuán satisfecho se encuentra con la obra vial?

- A. Totalmente Satisfecho
- B. Muy Satisfecho
- C. Satisfecho
- D. Poco satisfecho
- E. Nada Satisfecho

15.2. Me podría dar un ejemplo, ¿Cómo ha mejorado el acceso a los servicios de salud para su familia?

7.2. ANEXO B. FORMULARIO PARA CONTRATISTAS

1. ¿En cuál obra participó?

2. ¿Cuánto fue el monto referencial vs el costo final de la infraestructura que construyó? ¿Existió un ahorro?

3. ¿En cuánto aumentó el tráfico promedio diario?

- A. Nada
- B. Marginalmente
- C. El doble
- D. El triple
- E. El cuádruple o más

4. ¿En cuánto tiempo (años) está previsto que dure la obra sin mantenimiento?

5. ¿Sintió el apoyo de la comunidad/parroquia durante el proceso de construcción?
 - A. Sí
 - B. No
6. Califique en una escala del 1 al 10, donde 10 es la nota más alta, el conocimiento o facilidades aportadas por la Prefectura (Técnicos, Fiscalizadores, etc) en los siguientes casos:
 - Reducción de Trámites Burocráticos 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
 - Reducción de Tiempos de Ejecución 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

7. ¿Entregó la obra a tiempo?

- i. Sí
- ii. No

7.1. En caso de que su respuesta sea No, explique las razones

8. ¿De qué manera la inversión de la prefectura en Interconexión Vial ha contribuido al desarrollo de la provincia? ¿Qué beneficios ha percibido para los habitantes de la zona?
 9. Si la obra mejoró la situación de ingresos económicos de las familias, me podría indicar ejemplos puntuales.
 10. Si la obra mejoró las oportunidades de empleo, ¿Cuántas personas locales fueron contratadas para esta obra?
 11. Si la obra mejoró el acceso a los servicios educativos, me podría indicar ejemplos puntuales.
 12. Si la obra mejoró el acceso a los servicios de salud, me podría indicar ejemplos puntuales.
-

7.3. ANEXO C. FORMULARIO PARA PRESIDENTES DE JUNTAS PARROQUIALES

1. ¿Cómo califica la atención de la Prefectura a su comunidad/parroquia en temas de obras viales?
 - E. Muy Buena
 - F. Buena
 - G. Neutra

- H. Mala
I. Muy mala
2. ¿Cómo considera la articulación de la prefectura frente a las necesidades presentadas por su junta parroquial?
A. Muy Efectiva
B. Efectiva
C. Neutra
D. Deficiente
E. Pésima
3. ¿Cree que esta obra obedece a una necesidad presentada por la parroquia a la prefectura?
A. Sí
B. No
4. ¿Qué mejora ha visto en su parroquia principalmente a partir de esta obra?
A. Buena
B. Neutra
C. Mala
5. ¿Considera usted que la construcción del puente ha mejorado el acceso a educación de su familia?
6. El acceso a salud de su familia, antes de la construcción del puente era:
A. Bueno
B. Neutro
C. Malo
7. ¿Considera usted que la construcción del puente ha mejorado el acceso a salud de su familia?
8. ¿Cuán satisfecho se encuentra con la obra vial?
9. La socialización de la obra la considera:
10. El acceso a educación de su familia, antes de la construcción del puente era:
A. Buena
B. Neutra
C. Mala
11. ¿Considera usted que la construcción del puente ha mejorado el acceso a educación de su familia?
12. El acceso a salud de su familia, antes de la construcción del puente era:

13. ¿Considera usted que la construcción del puente ha mejorado el acceso a salud de su familia?

14. ¿Cuán satisfecho se encuentra con la obra vial?

15. La obra finalizada cumplía con todas las especificaciones prometidas:

- A. Sí
- B. Parcialmente
- C. Para nada

16. Ud. se siente:

- A. Muy Satisfecho
- B. Satisfecho
- C. Neutro
- D. Poco Satisfecho
- E. Nada Satisfecho

Figura 4 - ¿Cómo les cambia la vida contar con un puente/ vía con estas características?

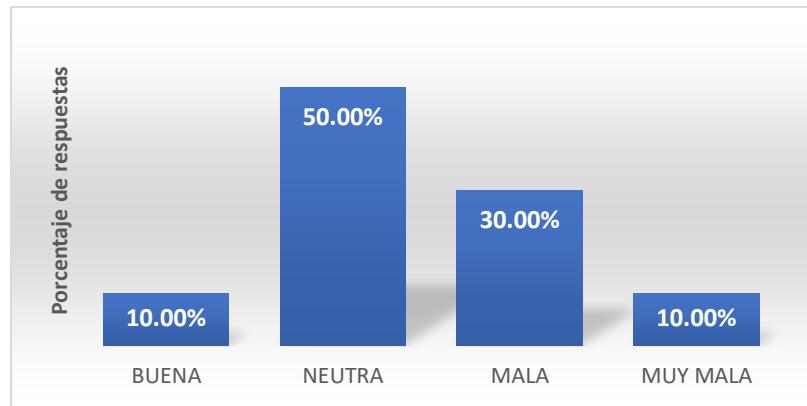


Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

Los encuestados casi en su totalidad creen que la construcción de los puentes en sus parroquias les ha cambiado la vida dinamizando su economía, brindando acceso a servicios básicos y disminuido el riesgo de pérdidas en invierno.

Figura 5 - La situación económica (o de ingresos) de su familia, antes de la construcción del puente era:

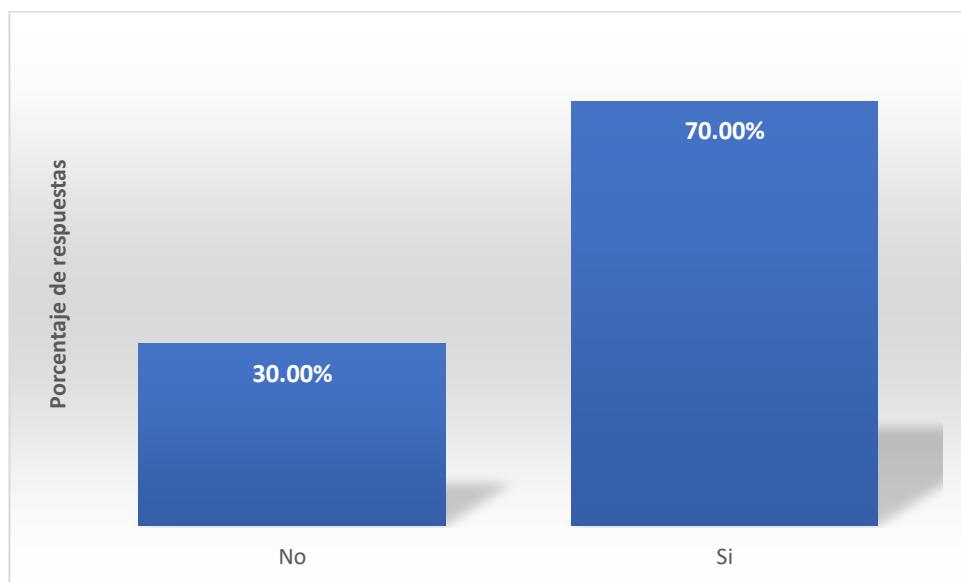


Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

Se evidencia que, en general, los encuestados reportaron una situación económica neutra y mala antes de la construcción del puente.

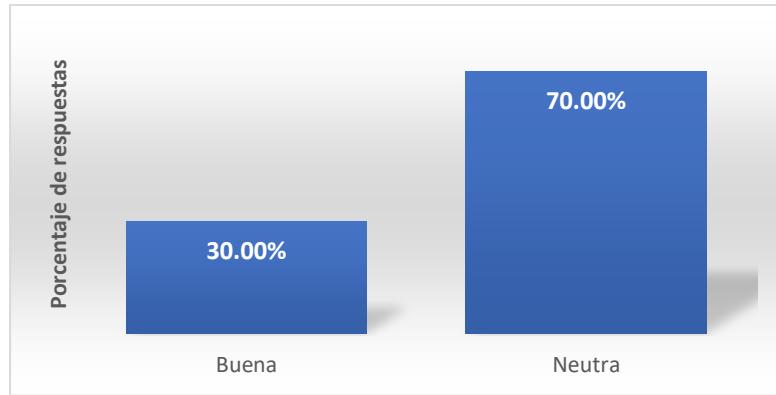
Figura 6 - ¿Considera usted que la construcción del puente ha mejorado la situación económica (o de ingresos) de su familia?



Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

Figura 7 - La situación laboral de su familia, antes de la construcción del puente era:

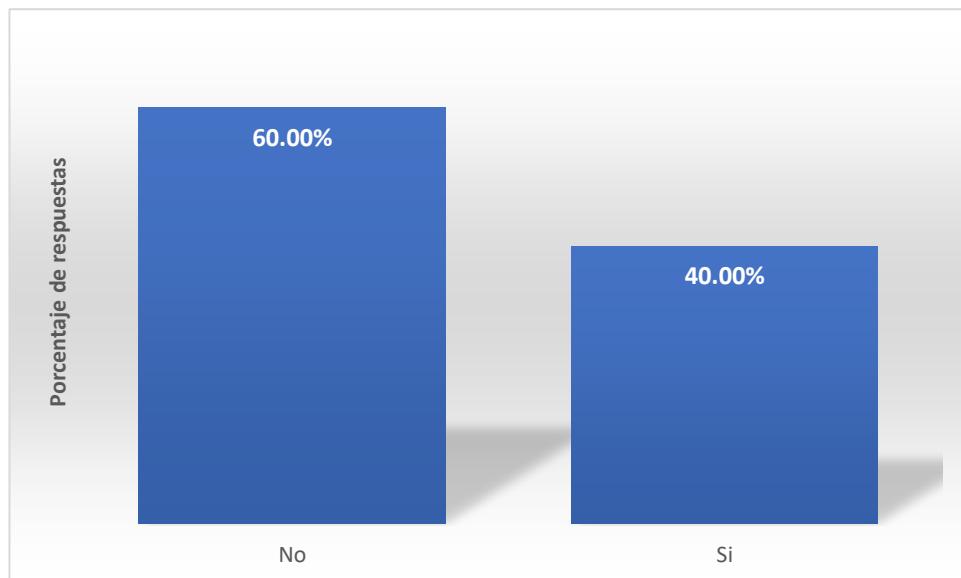


Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

El 70% de las personas encuestadas consideran que la situación laboral de su familia era neutra, y el 30% restantes dicen que era buena. Esto se puede asociar al empleo informal que se genera en la ruralidad mediante la modalidad de jornal.

Figura 8 - ¿Considera usted que la construcción del puente ha mejorado la situación laboral de su familia?



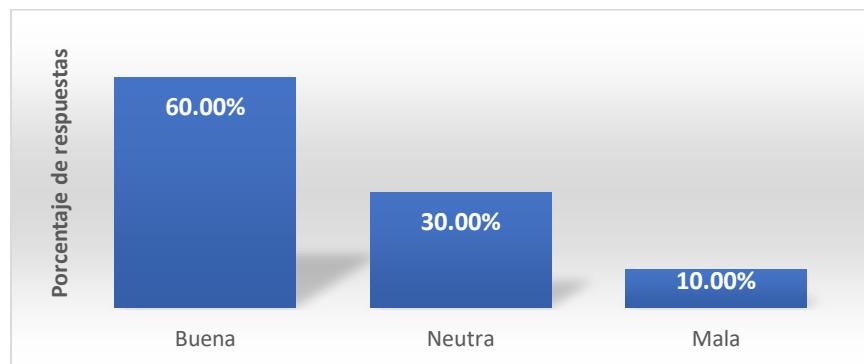
Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

El 40% de los encuestados afirmaron que su situación laboral y/o la de su familia mejoró con la construcción del puente en su parroquia. Las principales razones que mencionaron los encuestados fue:

- Se generó una mayor comercialización de la producción agrícola, y se llegaron a mercados aledaños que no se llegaban antes, es decir, ante el crecimiento de la producción por la demanda efectuada en el sector, los productos fueron comercializados en mercados parroquiales o cantonales a los que antes no comerciaban ya sea por conexión vial o por sólo tener consumo local.
- Se tuvieron más carros fletados para transportar personas.
- Se contrataron más jornaleros en este tiempo. Esto asociado a la mayor comercialización de la producción, lo que produce mayores ingresos para invertir en mano de obra para sostener este nivel de producción y ventas.

Figura 9 - El acceso a educación de su familia, antes de la construcción del puente era:

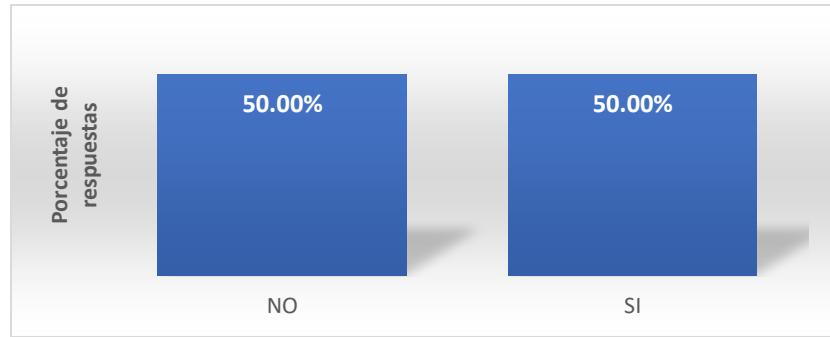


Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

El 60% de los encuestados respondieron que era buena, mientras el 30% neutra y 10% la describió como mala.

Figura 10 - ¿Considera usted que la construcción del puente ha mejorado el acceso a educación de su familia?

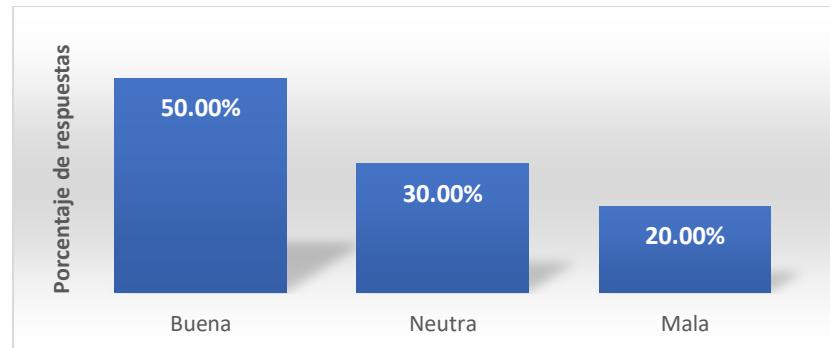


Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

El 50% de los encuestados respondieron que la construcción del puente en su parroquia ha mejorado el acceso de sus hijos a sus planteles educativos. Entre las principales razones se debe a que les toma un menor tiempo de traslado de sus casas a los planteles educativos y se evita cruzar el río y correr riesgos durante temporadas de lluvia.

Figura 11 - El acceso a salud de su familia, antes de la construcción del puente era:

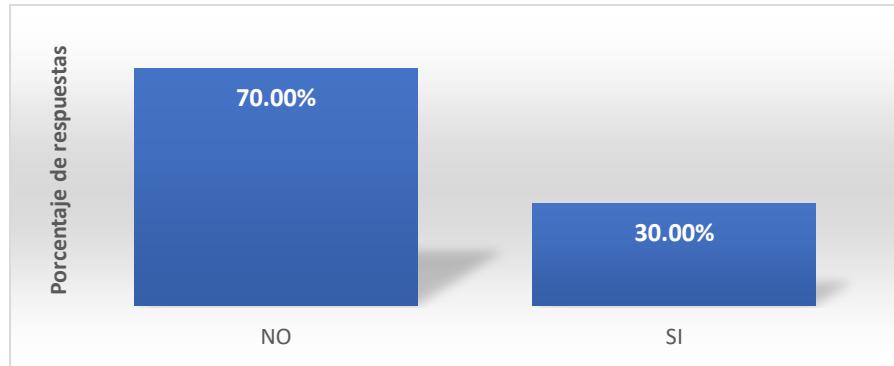


Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

El 50% de los encuestados dijeron que su acceso a salud era bueno, 30% lo calificaron como neutra, y 20% como mala antes de la construcción del puente.

Figura 12 - ¿Considera usted que la construcción del puente ha mejorado el acceso a salud de su familia?



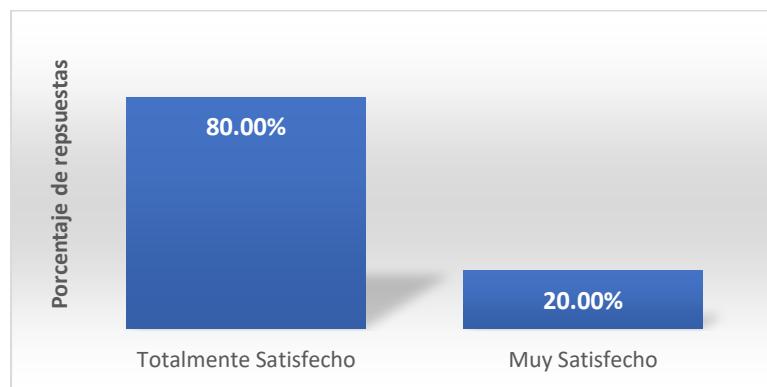
Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

El 30% de los encuestados dijeron que la construcción del puente mejoró su acceso a salud en su parroquia para su familia. Entre las principales razones expuestas por los beneficiarios fueron:

- Las brigadas médicas de la prefectura móviles y fijas estuvieron antes, durante y después de la construcción del puente dentro de las parroquias llegando a atender a todas las familias
- Hizo más cercano el recorrido a centros de salud, además de los centros de rehabilitación física o atención integral que ha implementado la prefectura.

Figura 13 - ¿Cuán satisfecho se encuentra con la obra vial?



Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

8 de 10 encuestados se sienten satisfechos de manera general con la obra entregada, en cuanto a calidad, tiempo de entrega y especificaciones prometidas.

7.5. ANEXO E. RESULTADOS DE LA ENCUESTA - CONTRATISTAS

Figura 14 - ¿En qué cuantía se aumentó el Tránsito promedio diario?



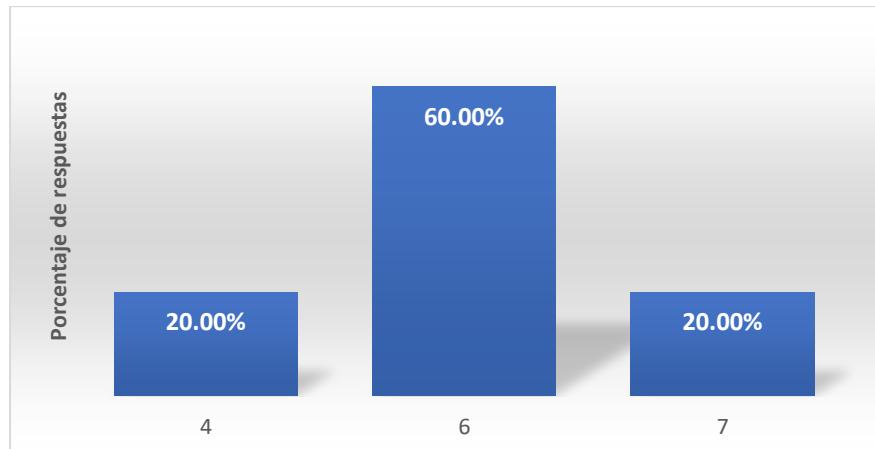
Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

Se evidencia que los puentes construidos beneficiaron a que se tenga una mayor circulación de vehículos en las comunidades beneficiadas. Reportando el 40% que se aumentó en doble y triple cuantía, y sólo el 20% que se aumentó marginalmente, es decir, una cantidad que no sobrepasa en a lo más 1.5 veces más que antes.

Los 5 contratistas reportaron que se sintieron respaldados plenamente por las comunidades beneficiarias.

Figura 15 - Califique del 1 al 10 la reducción de trámites burocráticos en que le ayudaron los técnicos de la Prefectura.

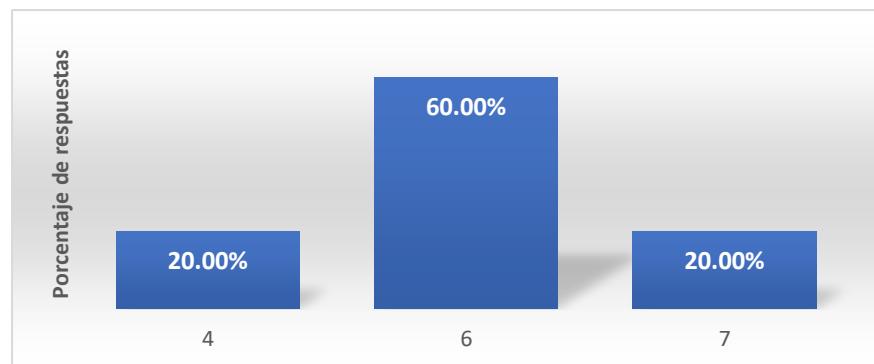


Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

En general se tiene una percepción o calificación por parte de los contratistas que asume que sintieron reducción en trámites burocráticos.

Figura 16 - Califique del 1 al 10 la reducción de tiempo de ejecución de la obra en que le ayudaron los técnicos de la Prefectura.

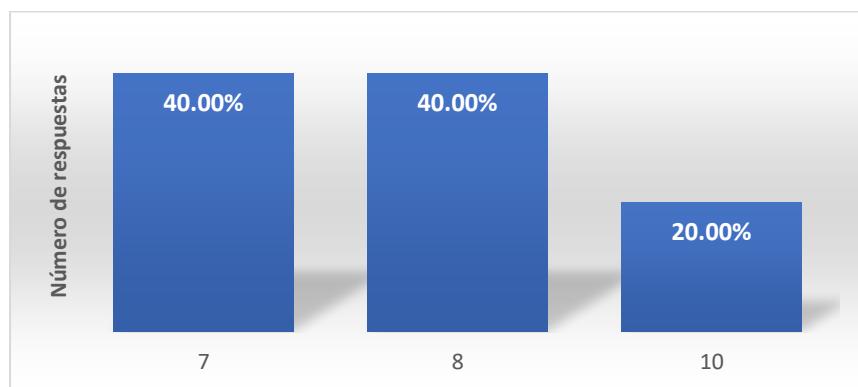


Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

En general, no se califica como una reducción marcada en tiempos de ejecución de las obras.

Figura 17 - Califique del 1 al 10 los beneficios que le trajeron el sistema de gestión de calidad ISO 9000:1 implementado por la Prefectura de Manabí en el proceso de construcción de puentes.



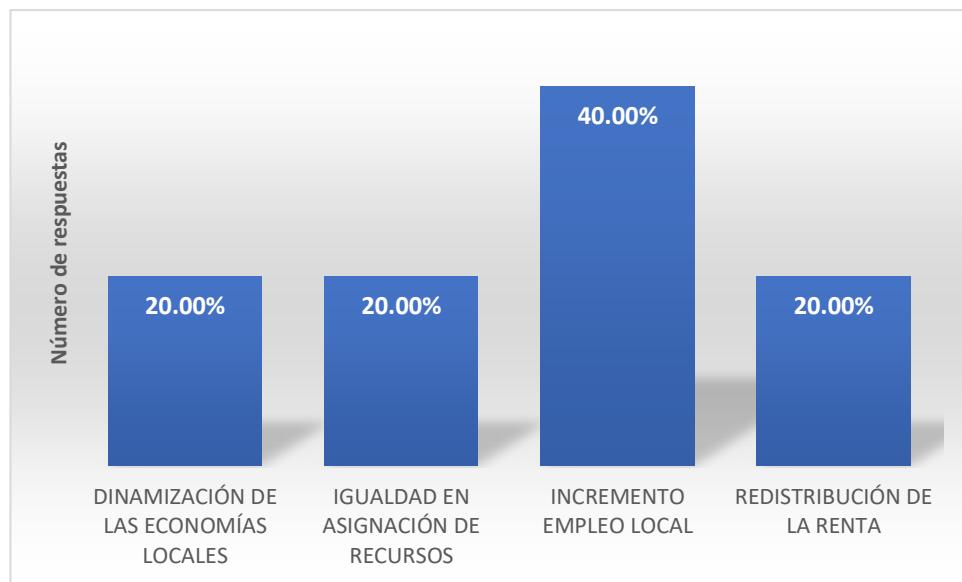
Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

En general, se evidencia una percepción y calificación alta de parte de los contratistas encuestados al sistema de gestión de calidad implementada en la prefectura.

Por otro lado, los 5 encuestados califican con 10 al sistema de gestión antisoborno implementado por la Prefectura de Manabí. Así también, los 5 reportan haber entregado las obras a tiempo.

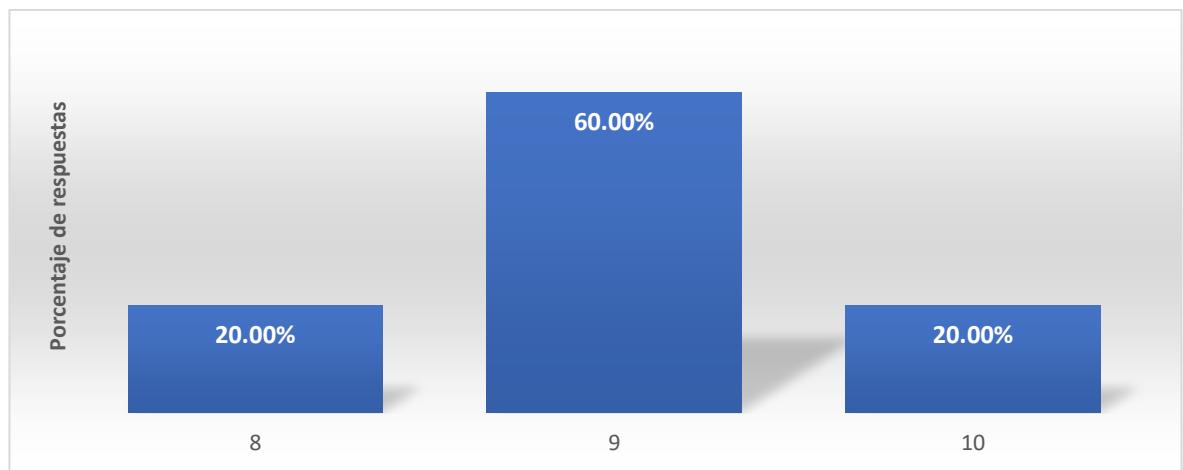
Figura 18 - Como considera que esta obra está contribuyendo al desarrollo local.



Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

Figura 19 - Del 1 al 10 como considera la atención que brinda la prefectura a su parroquia.

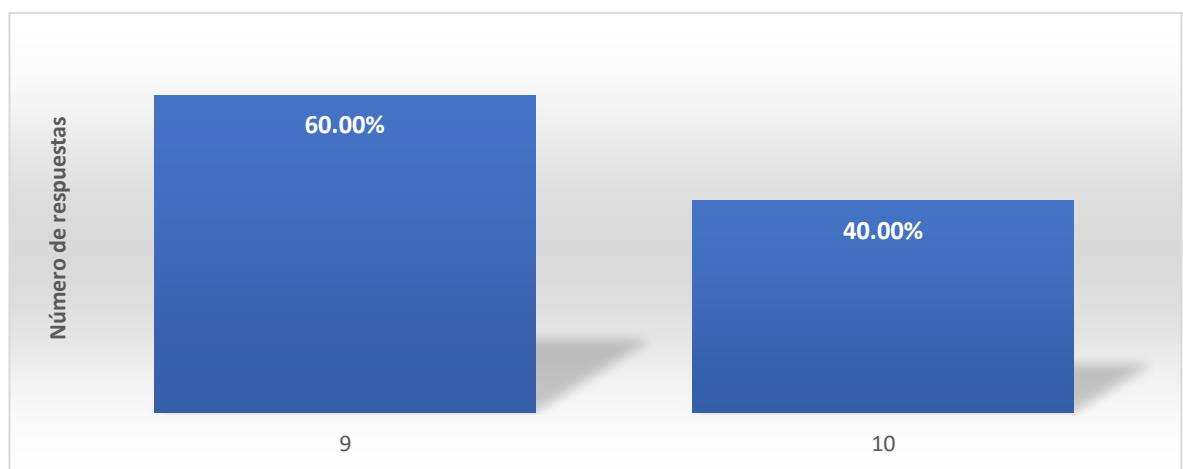


Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor

En general, los presidentes califican como muy buena y excelente la atención de la Prefectura hacia su parroquia.

Figura 20 - Del 1 al 10 como considera la articulación que ha tenido la prefectura con su parroquia.



Fuente: Encuesta (junio, 2024)

Elaboración: El autor