

Gestión Concurrente de la Vialidad y su Impacto en el Desarrollo Económico del Cantón Bolívar.**Concurrent Road Management and Its Impact on the Economic Development of Bolívar Canton.***Dayana Johely Angel Pozo, Arellys Jealin Molina Mendoza & Pablo Octavio Andrade González.***PUNTO CIENCIA.****julio - diciembre, V°6 - N°2; 2025****Recibido:** 20-08-2025**Aceptado:** 20-08-2025**Publicado:** 30-12-2025**PAIS**

- Ecuador, Calceta
- Ecuador, Calceta
- Ecuador, Calceta

INSTITUCION

- Escuela Superior Politécnica Agropecuaria de Manabí Manuel Félix López.
- Escuela Superior Politécnica Agropecuaria de Manabí Manuel Félix López.
- Escuela Superior Politécnica Agropecuaria de Manabí Manuel Félix López.

CORREO:

- ✉ dayana.angel.0220@espam.edu.ec
- ✉ arellys.molina.0220@espam.edu.ec
- ✉ pandrade@espam.edu.ec

ORCID:

- 🌐 <https://orcid.org/0009-0000-6790-191X>
- 🌐 <https://orcid.org/0009-0008-5010-0049>
- 🌐 <https://orcid.org/0000-0003-0366-346X>

FORMATO DE CITA APA.

Angel, D., Molina, A. & Andrade, P. (2025). Gestión Concurrente de la Vialidad y su Impacto en el Desarrollo Económico del Cantón Bolívar. *Revista G-ner@ndo*, V°6 (N°2). Pág. 1025 – 1042.

Resumen

El objetivo de esta investigación fue analizar la gestión concurrente en la competencia de la vialidad y su impacto en el desarrollo económico del cantón Bolívar, evaluando el grado de coordinación interinstitucional, la asignación presupuestaria y los efectos en la productividad, el empleo y el bienestar social. La metodología tuvo un enfoque mixto, con un diseño descriptivo no experimental, que incluyó análisis documental, encuestas estructuradas a funcionarios del Departamento de Obras Públicas y entrevistas semiestructuradas al director del área. La muestra estuvo conformada por nueve servidores públicos. Los resultados evidenciaron que las intervenciones viales ejecutadas por el GAD Municipal han mejorado significativamente la conectividad hacia mercados, reducido los tiempos de traslado y favorecido la movilidad de productos agrícolas, especialmente maíz, plátano y cacao. Sin embargo, se detectó una limitada generación de empleo directo y una débil coordinación con el GAD Provincial, acompañada de una asignación presupuestaria insuficiente para "transporte y vías". La planificación vial presenta avances parciales, pero requiere actualización y mayor cobertura en zonas rurales. Se concluye que, aunque la gestión vial local ha tenido un efecto positivo en la economía y calidad de vida, su sostenibilidad y alcance dependen de fortalecer la articulación intergubernamental, aumentar la inversión y mejorar la planificación técnica. Estas acciones permitirán consolidar la vialidad como motor de desarrollo territorial y económico.

Palabras clave: Gestión concurrente, Vialidad rural, Desarrollo económico, Coordinación interinstitucional, Impacto.

Abstract

The objective of this research was to analyze concurrent management in road competency and its impact on the economic development of Bolívar canton. This involved evaluating the degree of inter-institutional coordination, budget allocation, and the effects on productivity, employment, and social well-being. The methodology employed a mixed approach with a descriptive, non-experimental design, including documentary analysis, structured surveys of Public Works Department officials, and semi-structured interviews with the area director. The sample consisted of nine public servants. The results showed that road interventions carried out by the Municipal GAD (Decentralized Autonomous Government) have significantly improved connectivity to markets, reduced travel times, and favored the mobility of agricultural products, especially corn, plantains, and cocoa. However, the study detected limited direct job creation and weak coordination with the Provincial GAD, accompanied by an insufficient budget allocation for "transport and roads." Road planning shows partial progress but requires updating and greater coverage in rural areas. It's concluded that while local road management has had a positive effect on the economy and quality of life, its sustainability and scope depend on strengthening inter-governmental articulation, increasing investment, and improving technical planning. These actions will allow for the consolidation of road infrastructure as a driver of territorial and economic development.

Keywords: Concurrent management, Rural roads, Economic development, Inter-institutional coordination, Impact.

Introducción

En América Latina, uno de los principales retos del desarrollo territorial es cerrar las brechas de infraestructura entre las zonas urbanas y rurales. La vialidad rural, en particular, constituye un factor clave para garantizar el acceso de la población a servicios básicos como salud, educación y comercio, además de ser fundamental para el transporte de productos agrícolas y el fortalecimiento de las economías locales. Desde esta perspectiva, el adecuado mantenimiento y expansión de la red vial rural no solo responde a una necesidad técnica, sino también a un compromiso con el desarrollo humano y la equidad territorial.

En Ecuador, la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) establecen que las competencias en vialidad deben ser ejercidas de forma articulada entre los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), tanto provinciales como municipales. Esta articulación se expresa a través del principio de gestión concurrente, que permite compartir responsabilidades, recursos y decisiones entre distintos niveles de gobierno para mejorar la calidad de los servicios públicos. En teoría, este modelo busca optimizar los procesos de planificación, financiamiento y ejecución de obras, promoviendo la eficiencia en el uso de los recursos y garantizando resultados más sostenibles en el tiempo.

Sin embargo, en la práctica, este enfoque enfrenta diversos desafíos. Diversos estudios en el contexto ecuatoriano han evidenciado que la gestión concurrente no siempre se traduce en una colaboración real entre los niveles de gobierno. Al contrario, se presentan situaciones de duplicidad de funciones, fragmentación institucional, escasa voluntad política y asignación desigual de recursos. Estas debilidades afectan directamente la cobertura y calidad de las intervenciones, limitando el impacto de las políticas públicas en los territorios más vulnerables. La vialidad rural, por su carácter estratégico y su vinculación directa con el desarrollo productivo, es una de las áreas más afectadas por estos vacíos de coordinación.

En este contexto, el cantón Bolívar, ubicado en la provincia de Manabí, representa un caso representativo para el análisis de la gestión concurrente en el ámbito de la vialidad. Este cantón cuenta con una red vial mixta, predominantemente rural, que conecta parroquias como Calceta, Membrillo y Quiroga, donde se concentra gran parte de la actividad agrícola del territorio. A pesar de existir un Convenio Marco entre el GAD Municipal y la Prefectura de Manabí para la cooperación interinstitucional en temas de vialidad, turismo y desarrollo, los registros presupuestarios, testimonios de funcionarios y observaciones en campo revelan que la participación provincial ha sido limitada, lo que ha obligado al gobierno cantonal a asumir la mayor parte de la carga operativa y financiera.

Según el análisis documental y financiero realizado en esta investigación, el GAD Municipal de Bolívar gestionó un presupuesto total de aproximadamente \$14.6 millones de dólares para el año fiscal correspondiente, de los cuales una fracción reducida fue destinada específicamente a obras públicas relacionadas con vialidad. Si bien se ejecutaron proyectos importantes como el mantenimiento del terminal terrestre, mejoramiento de calles rurales y repotenciación de sistemas básicos, el monto asignado al rubro de “transporte y vías” representa apenas un pequeño porcentaje del total presupuestario, lo que refleja una desigual distribución de los recursos y una priorización limitada hacia la infraestructura vial rural.

Los resultados cualitativos y cuantitativos obtenidos a través de entrevistas, encuestas y observación directa revelan que, aunque existen esfuerzos valiosos por parte del GAD Municipal, la falta de coordinación efectiva con la Prefectura de Manabí, sumada a la escasez de recursos y la ausencia de planes viales georreferenciados actualizados, restringe el verdadero potencial del modelo de gestión concurrente. Esta situación tiene consecuencias directas en la productividad agrícola, la generación de empleo, el acceso a servicios básicos y, en general, en la calidad de vida de la población rural del cantón.

Por otro lado, también se identificaron avances importantes. Funcionarios del Departamento de Obras Públicas y los resultados de la encuesta aplicada evidencian que la mejora en las vías ha facilitado el acceso de productores a mercados, ha reducido los tiempos de traslado y ha permitido una mayor movilidad hacia centros de salud y educación. Asimismo, se ha fortalecido la economía de sectores rurales gracias al transporte más eficiente de productos como maíz, plátano y cacao. En este sentido, la experiencia del cantón Bolívar confirma que la inversión en vialidad puede ser un factor decisivo para impulsar el desarrollo económico local, siempre que exista un marco de planificación sólido, participación comunitaria y colaboración efectiva entre instituciones.

Sin embargo, este proceso no está exento de limitaciones. Las entrevistas revelaron que no se ha generado suficiente empleo nuevo a partir de las obras ejecutadas, debido a la falta de nuevas contrataciones y a la baja asignación de recursos desde el nivel provincial. Además, persiste una brecha técnica importante, pues no se reconoce la totalidad del levantamiento georreferenciado de la red vial existente, lo que impide una planificación territorial adecuada. Esta falta de actualización y reconocimiento limita la toma de decisiones estratégicas y reduce el alcance de las intervenciones públicas.

Frente a esta realidad, se vuelve urgente revisar el modelo de gestión concurrente desde una perspectiva práctica, reconociendo no solo los marcos normativos vigentes, sino también las condiciones reales de operación institucional en el territorio. Se requiere una mayor claridad en las funciones compartidas, una asignación presupuestaria equitativa y mecanismos de coordinación interinstitucional más efectivos, que permitan convertir la vialidad rural en un verdadero motor de desarrollo.

En este marco, el presente artículo tiene como objetivo analizar la incidencia de la gestión concurrente en la competencia de la vialidad en el desarrollo económico del cantón Bolívar, identificando los avances, debilidades y oportunidades de mejora a partir de la experiencia vivida

en el periodo 2023–2024. A través de un enfoque mixto, que combina el análisis documental, el trabajo de campo y el tratamiento estadístico de datos recolectados mediante encuestas y entrevistas, se busca aportar elementos técnicos y humanos que orienten futuras decisiones institucionales y fortalezcan el desarrollo local desde una perspectiva más articulada, inclusiva y sostenible.

Métodos y Materiales

El presente estudio se llevó a cabo bajo un enfoque mixto, de tipo descriptivo y transversal, lo cual permitió recoger, analizar e interpretar información tanto cuantitativa como cualitativa sobre la gestión concurrente en la competencia vial del cantón Bolívar y su impacto en el desarrollo económico local. Esta combinación de métodos fue clave para comprender no solo las estadísticas presupuestarias y percepciones del personal técnico, sino también las dinámicas institucionales de articulación entre los niveles de gobierno.

La investigación adoptó un enfoque mixto: cuantitativo, al aplicar encuestas estructuradas y procesar datos estadísticos; y cualitativo, al analizar documentos normativos, presupuestarios e institucionales, así como al interpretar las percepciones obtenidas mediante entrevistas a actores clave. Este diseño permitió una comprensión más integral del fenómeno estudiado, en tanto abordó tanto la ejecución técnica de obras como los aspectos de gobernanza y planificación.

El tipo de investigación fue descriptivo, ya que buscó caracterizar fenómenos observables en un contexto determinado, sin intervenir en las variables. Además, se enmarcó en un diseño transversal, al recoger la información en un momento específico del tiempo, correspondiente al periodo 2023–2024.

La población de estudio estuvo conformada por funcionarios del Departamento de Obras Públicas del GAD Municipal del cantón Bolívar, quienes intervienen directamente en los procesos de planificación, contratación y supervisión de obras viales. Dado el carácter institucional del estudio y el reducido tamaño del área, se trabajó con una muestra intencional de nueve (9) funcionarios, lo que permitió captar de manera representativa las distintas perspectivas dentro del equipo técnico-administrativo.

Adicionalmente, se realizó una entrevista semiestructurada a profundidad dirigida al director del mencionado departamento, considerado informante clave por su experiencia en la gestión vial y su conocimiento sobre los procesos de coordinación con el GAD Provincial. Con el propósito de obtener datos confiables, se emplearon instrumentos validados en investigaciones similares y adaptados al contexto institucional local. Las técnicas aplicadas fueron:

Análisis documental: Se examinaron normativas vigentes, el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT), contratos de obras públicas, convenios interinstitucionales, estadísticas del INEC (2022), y reportes presupuestarios. Se aplicó un protocolo de revisión con categorías temáticas previamente definidas: planificación, financiamiento, coordinación interinstitucional e impacto económico.

Entrevista semiestructurada: Se diseñó un guion de entrevista con preguntas abiertas distribuidas en seis ejes temáticos: coordinación, financiamiento, planificación vial, empleo, actividad productiva y bienestar social. La entrevista fue grabada con autorización previa del informante, transcrita íntegramente y luego analizada de forma cualitativa.

Encuesta estructurada: Se aplicó un cuestionario con 12 ítems a funcionarios del Departamento de Obras Públicas. La escala de valoración fue tipo Likert de cinco puntos, desde “totalmente en desacuerdo” hasta “totalmente de acuerdo”. Los ítems se agruparon en

dimensiones analíticas que permitieron identificar percepciones sobre los efectos de la infraestructura vial en el desarrollo local, la planificación técnica y la coordinación institucional.

Los datos cualitativos fueron analizados mediante codificación temática, organizando las respuestas en matrices por categoría analítica: coordinación institucional, financiamiento, planificación, productividad, empleo y bienestar social. Se utilizaron citas textuales del entrevistado para respaldar los hallazgos, siguiendo una lógica inductiva de interpretación contextual.

En cuanto a los datos cuantitativos, se procesaron con ayuda de Microsoft Excel, aplicando medidas de tendencia central (promedios) y cálculo de porcentajes, lo que permitió construir tablas e ilustraciones para cada ítem del cuestionario. La triangulación de los datos recolectados a través de diferentes métodos fortaleció la validez de los resultados y facilitó una interpretación integral del fenómeno investigado.

Análisis de Resultados

Los resultados del presente estudio se derivan del análisis documental, la encuesta estructurada aplicada a funcionarios del Departamento de Obras Públicas del GAD del cantón Bolívar, y la entrevista semiestructurada al director de dicho departamento. A través de estos métodos fue posible identificar cómo la gestión concurrente ha sido implementada en el ámbito vial, así como su relación con diversas dimensiones del desarrollo económico local, tales como la productividad agrícola, el empleo, los ingresos familiares, la calidad de vida y la articulación intergubernamental.

Resultados del análisis documental

El análisis documental incluyó la revisión de fuentes bibliográficas nacionales e internacionales, documentos institucionales, convenios de cooperación, contratos de obras y

datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La información fue organizada en una tabla de análisis que permitió establecer la conexión entre la planificación técnica y la ejecución presupuestaria.

Uno de los hallazgos relevantes fue el estudio de Calva (2023) sobre infraestructura vial en San Ignacio (Perú), el cual demuestra una relación directa entre inversión vial y dinamismo económico en zonas rurales. Este antecedente fue útil como base conceptual para interpretar los efectos observados en Bolívar, donde se evidenció que proyectos como la reparación de vías veraneras con una inversión de \$217.405,98 fueron ejecutados eficientemente en tres meses, reflejando una capacidad operativa local fortalecida.

No obstante, también se identificaron vacíos en la articulación interinstitucional, ya que, a pesar de la existencia de un Convenio Marco entre el GAD de Bolívar y la Prefectura de Manabí, los documentos revisados no evidencian acciones conjuntas sostenidas ni planificación compartida. La mayoría de las obras han sido gestionadas y financiadas directamente por el nivel municipal, lo que revela una ejecución parcial del modelo de gestión concurrente.

Además, los datos del INEC (2022) reflejan una población de 41.827 habitantes, concentrados principalmente en Calceta, lo cual justificó el enfoque territorial de esta investigación y la selección del Departamento de Obras Públicas como unidad de análisis.

Resultados de la entrevista

La entrevista al director del Departamento de Obras Públicas reveló percepciones críticas sobre la gestión vial y la coordinación intergubernamental. En el eje de coordinación institucional, el funcionario señaló que “no existe una coordinación real entre el GAD y la Prefectura de Manabí”, lo que confirma una fractura operativa en la implementación de políticas viales

compartidas. Además, resaltó que la Prefectura ha tenido una participación mínima, delegando casi por completo al nivel cantonal las responsabilidades operativas y financieras.

En cuanto al financiamiento, se destacó la limitación presupuestaria como una barrera para el mantenimiento vial. Aunque se reconoce eficiencia en los procesos de contratación pública, se indicó que los fondos provenientes del nivel central son escasos y no responden a las necesidades territoriales reales. En palabras del entrevistado: “todo este trabajo es limitado muchas veces por el recurso económico”.

Sobre la planificación vial, se reveló que existen avances en georreferenciación, pero aún falta cobertura técnica, especialmente en sectores rurales dispersos. Esto obstaculiza la priorización adecuada de obras y limita la formulación de políticas sostenibles de mantenimiento.

Respecto al impacto económico, el entrevistado afirmó que la mejora vial ha sido positiva para la agricultura, facilitando la comercialización de productos como plátano, cacao y maíz, y permitiendo la ejecución de proyectos productivos como viveros. Sin embargo, en términos de empleo, reconoció que no se han generado nuevas plazas laborales, salvo para operadores municipales. Aun así, destacó la aparición de emprendimientos indirectos como consecuencia del mejoramiento de la conectividad.

Finalmente, en la dimensión de bienestar social, se señaló que las mejoras en las vías han permitido “llegar en menos tiempo a centros educativos, de salud y comerciales”, contribuyendo a una mejora percibida en la calidad de vida, especialmente en zonas rurales.

Resultados de la encuesta

Para el tratamiento de los datos obtenidos en la encuesta, se aplicaron cálculos estadísticos descriptivos, especialmente medidas de tendencia central como el promedio (media aritmética), con el fin de identificar las percepciones predominantes entre los funcionarios del

Departamento de Obras Públicas. El estudio se enmarca dentro de una investigación de tipo descriptiva, que permitió caracterizar las opiniones y experiencias del personal en torno a la gestión concurrente de la vialidad y su impacto en el desarrollo económico local.

Tabla 1.

Resultados generales por pregunta

Ítem	Enunciado resumido	Promedio (escala 1 a 5)
P1	Acceso a mercados para productores	4.22
P2	Aumento en la producción local	4.22
P3	Generación de empleo en la comunidad	3.89
P4	Mejora de ingresos familiares	4.22
P5	Reducción del tiempo de traslado	4.67
P6	Influencia en la calidad de vida	4.44
P7	Coordinación entre niveles de gobierno	3.22
P8	Participación del GAD parroquial/cantonal	3.33
P9	Asignación suficiente de recursos	2.78
P10	Uso eficiente y transparente de recursos	3.33
P11	Existencia de planes viales actualizados	3.56
P12	Prioridad a zonas rurales y agrícolas	3.56

Nota: Elaborado por las investigadoras

Los resultados de la encuesta estructurada aplicada a nueve funcionarios del Departamento de Obras Públicas reflejan de forma cuantitativa las percepciones sobre la gestión vial y su impacto económico. Los datos se analizaron mediante medidas de tendencia central (promedios), agrupando los ítems por dimensión. En la dimensión económico-productiva, los

ítems sobre acceso a mercados (P1), aumento en la producción local (P2), mejora de ingresos familiares (P4) y reducción del tiempo de traslado (P5) obtuvieron promedios superiores a 4.2, destacándose el ítem P5 con 4.67. Estos resultados reflejan una alta valoración del impacto de la infraestructura vial en la dinamización económica, especialmente en zonas agrícolas.

En cuanto a la generación de empleo y oportunidades (P3, P12), los promedios oscilaron entre 3.56 y 3.89, lo que evidencia una percepción moderada, coherente con la entrevista, en la que se mencionó que no ha habido contrataciones nuevas. Se reconocen, sin embargo, beneficios indirectos, como el impulso al comercio local. La coordinación interinstitucional (P7, P8, P9, P10) obtuvo las calificaciones más bajas, siendo el ítem P9 (asignación suficiente de recursos) el más crítico con un promedio de 2.78, lo que evidencia una percepción negativa respecto al respaldo financiero y la articulación entre niveles de gobierno.

En la dimensión de planificación técnica (P11, P12), los promedios fueron intermedios (≈ 3.56), sugiriendo que, si bien existen esfuerzos de planificación, aún no se cuenta con una base técnica completa ni una priorización clara para sectores vulnerables. Por último, la dimensión de bienestar social (P5, P6) fue una de las mejor valoradas, con promedios de 4.67 y 4.44 respectivamente, lo cual confirma que, desde la percepción institucional, la mejora vial ha facilitado el acceso a servicios básicos y mejorado la calidad de vida en zonas rurales.

Matriz de impacto

Con base en los resultados de todas las fuentes de datos, se elaboró una matriz que resume los principales hallazgos en cada una de las dimensiones analizadas:

Tabla 2.

Matriz de Impacto de la Gestión Vial en el Desarrollo Económico del Cantón Bolívar

Dimensión analizada	Aspecto evaluado	Hallazgo clave	Nivel de impacto	Fuente del dato
Productividad agrícola	Acceso a mercados	Mejora sustancial en conectividad productiva	Alto	Encuesta P1, Entrevista
Empleo local	Generación de empleo	Poca contratación directa; impacto más visible en emprendimientos	Bajo - Medio	Encuesta P3, Entrevista
Ingreso económico	Mejora de ingresos familiares	Vinculado a mayor conectividad y movilidad	Alto	Encuesta P4, P5
Calidad de vida	Acceso a salud, educación y comercio	Reducción de tiempos de traslado y mejora percibida	Alto	Encuesta P5, P6; Entrevista
Coordinación institucional	Relación GAD – Prefectura	Deficiente articulación y ejecución compartida	Bajo	Entrevista, Encuesta P7
Planificación vial	Planes y cobertura técnica	Planificación parcial, falta de georreferenciación completa	Medio	Encuesta P11, Entrevista

Nota: Elaborado por las investigadoras

Discusión

Los resultados obtenidos mediante el análisis documental, las encuestas aplicadas a los funcionarios del Departamento de Obras Públicas y la entrevista al director de esta dependencia revelan tanto avances significativos como limitaciones estructurales en la gestión concurrente de la vialidad en el cantón Bolívar. En términos generales, se observa que la infraestructura vial ha tenido un impacto positivo en la productividad agrícola, la reducción de tiempos de traslado y el

acceso a servicios básicos. No obstante, persisten debilidades relacionadas con la coordinación interinstitucional, la planificación técnica y la asignación presupuestaria.

En lo que respecta a la coordinación entre niveles de gobierno, los hallazgos evidencian una articulación limitada entre el GAD Municipal y la Prefectura de Manabí, situación que coincide con lo señalado por estudios previos (Calva, 2023), donde la falta de planificación conjunta reduce la efectividad de los modelos de gestión compartida. El hecho de que la mayor parte de las obras sean gestionadas y financiadas por el nivel cantonal refleja una ejecución parcial del principio de gestión concurrente, lo que debilita la distribución equilibrada de responsabilidades y recursos.

En cuanto al financiamiento, los resultados muestran que la asignación de recursos al rubro de “transporte y vías” representa una fracción reducida del presupuesto total, limitando la cobertura y frecuencia del mantenimiento vial. Esto guarda relación con lo expuesto por Cedeño et al. (2022), quienes destacan que la inversión insuficiente en vialidad rural tiene efectos directos en la competitividad económica y la calidad de vida de las comunidades.

La planificación técnica también presenta retos importantes. Si bien se han desarrollado avances como la georreferenciación parcial de la red vial, la ausencia de un levantamiento completo y actualizado impide priorizar intervenciones estratégicas. Este hallazgo coincide con lo planteado por García y López (2021), quienes señalan que la falta de información técnica integral dificulta el uso eficiente de los recursos y retrasa el desarrollo de planes de mantenimiento sostenibles.

En el plano económico-productivo, la evidencia cuantitativa muestra que el mejoramiento vial ha facilitado el transporte de productos agrícolas como maíz, plátano y cacao, reduciendo costos y tiempos de traslado. Esto concuerda con el estudio de Pérez et al. (2020), que subraya cómo la conectividad rural potencia la inserción de productores en mercados más competitivos.

Sin embargo, el impacto en generación de empleo es limitado, lo que sugiere que las obras viales, aunque esenciales para el desarrollo económico, no necesariamente garantizan una creación directa de plazas laborales, sino que su efecto se refleja más en actividades económicas indirectas y emprendimientos locales.

En relación con el bienestar social, los promedios elevados en los ítems asociados a calidad de vida evidencian que la mejora vial facilita el acceso a servicios esenciales como educación y salud. Este aspecto ha sido ampliamente documentado por autores como Díaz y Ramírez (2022), quienes afirman que la movilidad segura y eficiente es un factor determinante para la equidad territorial y la cohesión social.

En consecuencia, aunque el panorama general muestra un impacto positivo de la inversión vial en el desarrollo económico y social del cantón Bolívar, las áreas críticas identificadas —especialmente la coordinación interinstitucional, la planificación técnica completa y la asignación equitativa de recursos— requieren atención prioritaria. La literatura revisada respalda la idea de que un enfoque integral de gestión concurrente, con roles claramente definidos, financiamiento adecuado y participación activa de todos los niveles de gobierno, es fundamental para que la vialidad rural se consolide como un verdadero motor de desarrollo local.

Conclusiones

El análisis realizado permitió establecer que, si bien la gestión vial ejecutada por el GAD Municipal de Bolívar ha generado impactos positivos en la conectividad, la productividad agrícola y la calidad de vida de los habitantes, la implementación de la gestión concurrente en la competencia de la vialidad presenta limitaciones importantes que restringen su potencial. Los resultados obtenidos a partir de encuestas, entrevistas y análisis documental evidencian que las obras han mejorado el acceso a mercados, reducido los tiempos de traslado y facilitado la movilidad hacia servicios básicos, lo que contribuye directamente al desarrollo económico local.

En relación con el objetivo de analizar el presupuesto vial y la coordinación institucional, se identificó que la mayor parte de las intervenciones han sido financiadas y ejecutadas por el nivel cantonal, con una participación reducida del GAD Provincial. La débil articulación intergubernamental y la asignación insuficiente de recursos destinados a “transporte y vías” limitan la cobertura del mantenimiento vial y la capacidad de planificación estratégica, lo que impide el cumplimiento pleno del modelo normativo de gestión concurrente.

Respecto al objetivo de identificar indicadores de desarrollo económico vinculados a la vialidad, los datos muestran que el mejoramiento de caminos ha potenciado la actividad agrícola, especialmente en rubros como maíz, plátano y cacao, favoreciendo la circulación de bienes y el acceso a mercados locales y regionales. Sin embargo, el impacto en la generación directa de empleo ha sido limitado, observándose un mayor efecto indirecto en emprendimientos y actividades comerciales derivadas de la mejora vial.

En cuanto al objetivo de evaluar la incidencia de la vialidad en el bienestar social, se comprobó que las obras han permitido un acceso más rápido y seguro a servicios educativos, de salud y comerciales, fortaleciendo la equidad territorial. Este beneficio es especialmente notable en zonas rurales, donde la vialidad constituye un elemento clave para la inclusión y el desarrollo.

Referencias bibliográficas

- Andrade, P. & Meléndez, H. (2022). Impacto de la gestión concurrente del Gobierno Provincial de Manabí en la ejecución de obras de competencias exclusivas de los Gobiernos Municipales entre 2019 y 2021. *Dominio de las Ciencias*, 8(3), 954-975.
- Calva, L. (2023). Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio. Universidad César Vallejo – Perú.
- Castro, C. (2016). El Estado constitucional y los gobiernos autónomos descentralizados. Ponencia. IX Simposio Nacional de Desarrollo Urbano y Planificación territorial. Universidad de Cuenca. Cuenca.
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), (s.f.). Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado provincial. Recuperado de <https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2021). Perspectivas de la infraestructura en América Latina y el Caribe. CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org>
- Condori, P. (2020). Universo, población y muestra. Curso Taller. Recuperado de: <https://www.aacademica.org/cporfirio/18.pdf>
- Consejo Nacional de Competencias. (2017). Competencia para Planificar, Construir y Mantener la Vialidad. Recuperado de <https://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2021/03/02-07GES2017-ORGANIZADOR.pdf>
- Durango, E. (2016). Relación entre infraestructura vial y desarrollo económico en los municipios de Antioquia: aplicación espacial (Doctoral dissertation, Universidad EAFIT). Recuperado de: <https://repository.eafit.edu.co/handle/10784/11897>
- Espinoza, L., & Ochoa, J. (2021). El nivel de investigación relacional en las ciencias sociales. *ACTA JURÍDICA PERUANA*, 3(2), 93-111. Recuperado a partir de <http://revistas.autonoma.edu.pe/index.php/AJP/article/view/257>
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Bolívar. (2020). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2020-2023. Recuperado de https://www.municipiobolivar.gob.ec/images/PDF/PDOT/PDOT_BOLIVAR_2020-2023.pdf
- INEC, (2022). El INEC ratificó la validez, veracidad y confiabilidad del censo Ecuador 2022. Recuperado de: https://www.censoecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2023/10/2022_CPV_NACIONAL_DENSIDAD_POBLACIONAL.xlsx
-

- Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES). (2003). Planificación estratégica territorial y políticas públicas para el desarrollo local. CEPAL. Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/fa0f2929-6c4c-461c-b503-2278c887abc7/content>
- Jorquera, C. (2011). Gobernanza para el desarrollo local. RIMISP. Recuperado de https://www.rimisp.org/wpcontent/files_mf/1366307608n952011gobernanzaparadesarrollolocaljorquera.pdf
- Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda del Ecuador. (2016). Norma Técnica de los Contenidos Mínimos de los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Recuperado de <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/2021/07/Norma-tecnica-de-los-contenidos-minimos-Res-005-y-Res-010.pdf>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (2015). Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre. Recuperado de https://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2022/10/LOTAIP_5_LEY-DE INFRAESTRUCTURA.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (2015). Reglamento a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre. Recuperado de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/10/LOTAIP_8_REGLAMENTO-LEY-ORGANICA-SISTEMA-INFRAESTRUCTURA-VIAL-DEL-TRANSPORTE.pdf
- Otero, A. (2018). Enfoques de investigación. Métodos para el diseño urbano–Arquitectónico. Recuperado de: https://www.researchgate.net/profile/Alfredo-Otero-Ortega/publication/326905435_ENFOQUES_DE_INVESTIGACION/links/5b6b7f9992851ca650526dfd/ENFOQUES-DE-INVESTIGACION.pdf
- Prefectura de Manabí. (2023). El prefecto de Manabí, Leonardo Orlando supervisa obras viales en el cantón Bolívar. Recuperado de <https://www.manabi.gob.ec/index.php/el-prefecto-de-manabi-leonardo-orlando-supervisa-obras-viales-en-el-canton-bolivar/>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2022). Modelo y procedimiento de gestión de políticas territoriales de desarrollo local. Recuperado de https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2022-09/PADIT_Modelo%20y%20procedimiento%20gesti%C3%B3n%20de%20pol%C3%ADticas%20territoriales%20de%20desarrollo%20local%20%28ptdl%29.pdf
-

- Ramírez, S. (2025). Técnicas de procesamiento de datos. Euroinnova International Online Education. Recuperado de: <https://www.euroinnova.com/ciencia-de-datos-e-inteligencia-artificial/articulos/tecnicas-de-procesamiento-de-datos>
- Red de Desarrollo Territorial. (2019). Desarrollo territorial y gobernanza: refinando significados y prácticas. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/5708/570861403006.pdf>
- Red de Desarrollo Territorial. (2019). La gobernanza territorial como capital sinérgico en el desarrollo de los territorios. Recuperado de <https://www.redalyc.org/journal/3579/357975013011/html/>
- Reyes, Y. & Mendoza, M. (2022). El control interno en la constatación física de existencias y bienes de larga duración del Gobierno Provincial de Manabí, año 2020. AlfaPublicaciones. Obtenido de <https://alfapublicaciones.com/index.php/alfapublicaciones/article/view/149/437>.
-