



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MANABÍ
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
ECONÓMICAS**

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN

TESIS DE GRADO
Previo a la obtención del título de:
INGENIERO COMERCIAL

TEMA
**ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA
DE LAS MICRO-EMPRESAS DE CONSERVACIÓN
VIAL ESTABLECIDAS EN MANABÍ.
PERÍODO 2002-2006.**

AUTORES
CRISTO DUBER ZAMBRANO PONCE
SULLY MOSERRATE RODRÍGUEZ ALCÍVAR

DIRECTOR DE TESIS
ING. JANDREE BAZURTO VINCES

PORTOVIEJO-MANABÍ-ECUADOR

2007

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
ECONÓMICAS
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN**

**TÍTULO: ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DE
LAS MICRO-EMPRESAS DE CONSERVACIÓN VIAL
ESTABLECIDAS EN MANABÍ. PERÍODO 2002-2006.**

TESIS DE GRADO

Sometida a consideración del Tribunal de Seguimiento
y Evaluación, legalizada por el Honorable Consejo
Directivo como requisito previo a la obtención del
título de:

INGENIERO COMERCIAL

APROBADA POR:

**Ing. Jorge Rosas Rodríguez
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL**

**Ing. Manuel Rivas Catagua
DOC. ADMINISTRACIÓN**

**Ing. Ramón Beltron López
MIEMBRO DE LA COMISIÓN**

CERTIFICACIÓN

ING. JANDREE BAZURTO VINCES, certifica que la Tesis de Investigación titulada “**ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DE LAS MICRO-EMPRESAS DE CONSERVACIÓN VIAL ESTABLECIDAS EN MANABÍ.PERÍODO 2002-2006**”, es trabajo original de los egresados **CRISTO DUBER ZAMBRANO PONCE** y **SULLY MOSERRATE RODRÍGUEZ ALCÍVAR**, el que ha sido realizado bajo mi dirección.

ING. JANDREE BAZURTO VINCES
DIRECTOR DE TESIS

DERECHO DEL AUTOR

CRISTO DUBER ZAMBRANO PONCE y **SULLY MOSERRATE RODRÍGUEZ ALCÍVAR**, declaramos que la presente Tesis es de total creación nuestra.

Este trabajo está protegido por las Leyes del Autor y otros Tratados Internacionales. La reproducción o distribución no autorizada de esta investigación o de cualquier parte del mismo, pueden dar lugar a responsabilidades civiles y penales que serán perseguidas por las autoridades competentes.

Su investigación y análisis, son de exclusividad de los autores.

Para constancia, firman:

Cristo Zambrano Ponce
AUTOR

Sully Rodríguez Alcívar
AUTORA

AGRADECIMIENTO

Reconocemos con todo el fervor de nuestros espíritus, a la Universidad Técnica de Manabí, a la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas y en su nombre a su Escuela de Administración, formadoras de profesionales al servicio de la sociedad.

Al Econ. Manuel Cedeño, Decano de la Facultad; al Ing. Jandree Bazurto Vinces, Director de Tesis por sus oportunas sugerencias y dirección.

A los Miembros del Tribunal examinador, conformado por el Ing. Jorge Rosas Rodríguez; Ing. Manuel Rivas Catagua e Ing. Ramón Beltron López, quienes con sus conocimientos, experiencias y buena voluntad nos guiaron e indicaron los pasos que debíamos seguir para alcanzar nuestros objetivos.

Al Ministerio de Obras Públicas por su aporte brindado con la información requerida para el desarrollo de nuestra tesis; así mismo a las microempresas de conservación vial.

A las personas que de una u otra forma colaboraron en la culminación de la presente tesis de grado.

LOS AUTORES

DEDICATORIA

Al culminar mi carrera universitaria propuesta en mi vida, dediqué esta tesis de Ingeniería Comercial como herencia eterna de mis conocimientos a mis seres queridos.

A la Lcda. Sonia Mieles Abril, la cual fue el pilar y soporte de mi vida, que sin el apoyo que me dio no hubiera podido alcanzar tantos logros, a ella que me supo inculcar valores para ser una persona de bien y responsable ante la sociedad.

A Katuska que desde el cielo me ilumina con la ayuda de Dios.

A Vivico que fue fuente de inspiración, que me sirvió como antorcha en la permanencia estudiantil y la que abrió mil horizontes nuevos.

A Inesita, Johanna, Byron, André y Andrea que siempre estuvieron a mi lado.

CRISTO ZAMBRANO PONCE

DEDICATORIA

Previa la culminación de presente trabajo investigativo, dedico este éxito educativo a las personas que forman los principales pilares de mi vida.

A mis padres; Sr. Olmedo Rodríguez y Sra. Zoila Alcívar, que son mi apoyo y quienes con sus sabios consejos y enseñanzas han sabido guiarme a través de los senderos más difíciles de mí existir.

A mis hermanos; Orley, Tito y Zoila María Rodríguez Alcívar que confiaron en mí y nunca dudaron de mis capacidades intelectuales, que siempre han estado a mi lado para darme fuerzas para seguir adelante.

A Javier Zambrano, por brindarme lo mejor de sí, por estar a mi lado luchando conmigo hombro a hombro sin dejarme abatir, sin el no hubiera podido llegar, el es mi fuerza, mi orgullo, mi aliento, mis ganas de luchar.

Este triunfo de estudio lo dedico a ellos que son y forman parte de mi vida.

SULLY RODRÍGUEZ ALCÍVAR

RESUMEN EJECUTIVO

El Programa de Microempresas se creó para realizar las labores de Mantenimiento Rutinario, en donde se implementó, previo a una capacitación de doce microempresas., encargadas de realizar actividades de conservación y mantenimiento rutinario de las vías; las cuales están conformadas por cuatro o más asociados, integrados por personas que tienen residencia cerca de la carretera para atender efectivamente la conservación rutinaria de las carreteras en la provincia de Manabí, con los siguientes nombres: Unidos por Canoa, Río Jama, Coaque, San Marcos, Mache Chindul, Unidos Trabajando, Unión Palmas Juntas, La Flor de la Azucena, Lateral de Manta, 10 de Agosto, Pile Asociados y La Ruta del Sol.

Este tipo de micro-empresas se encargan de realizar mantenimiento y conservación rutinario, una vez que la vía ha sido construida y comprende actividades como limpieza de calzada, espaldones y el derecho de vía; sello de fisuras, grietas y relleno de huecos aislados; limpieza y reparación de cunetas, alcantarillas, canales; desmonte, poda, corte y retiro de árboles y arbustos; siembra de vegetación (jardinería) y conservación de guardavías suministradas por el MOP e indicadores de conservación.

La presencia de esta actividad ha permitido que se incrementen el número de micro-empresas de conservación vial, lo que ha incidido en un aumento de mano de obra calificada y no calificada, donde la gran mayoría son trabajadores del sexo masculino con el 63,76% mientras que el 36,24% restante lo cubre el sector femenino.

THEY SUMMARIZE EXECUTIVE

The Micro empres and Administrating Vials, to carry out the works of Routine Maintenance where the program was implemented with in charge of carrying out the conservation and routine maintenance of the roads mainly and they are units conformed by four or more associate, integrated preferably with people that have residence near the highway to assist the routine conservation indeed in the county of Manabí, with the following names: United for Canoe, River Jama, Coaque, San Marcos, Mache Chindul, United Working, Union Palms Meetings, The Flower of the Lily, Lateral of Blanket, August 10, Pound Associates and The Route of the Sun.

This type of micro-companies of conservation of the environment vial, they are taken charge of carrying out maintenance and routine conservation, once the road has been built. The routine conservation of the highways understands activities; roadway cleaning, epsilons and the right of via; stamp of fissures, cracks and filler of isolated holes; cleaning and repair of gutters, sewers, channels; dismount, it prunes, court and retirement of trees and bushes; sidebar of vegetation (gardening) and signalmen's conservation given by the MOP and conservation indicators.

The presence of this activity has impacted in positive form, allowing that they are increased the number of micro-companies of conservation vial, what has impacted in an increase of qualified and not qualified manpower, where the great majority is hard-working of the masculine sex with 63,76% while 36,24% remaining% covers it the feminine sector

ÍNDICE

CONTENIDO	PAG
I. Tema	1
1.2. Introducción	1
1.3. Antecedentes y Justificación	2
1.3.1. Antecedentes	2
1.3.2. Justificación	3
1.4. Planteamiento del Problema	5
1.4.1. Descripción	5
1.4.2. Análisis	6
1.5. Objetivos	7
1.5.1. Objetivo General	7
1.5.2. Objetivos Específicos	7
II. MARCO REFERENCIAL, TEÓRICO Y CONCEPTUAL	8
2.1. MARCO REFERENCIAL	8
2.1.1. Implementación del sistema de micro-empresa vial	8
2.1.2. Capacitación y conformación de micro-empresas	10
2.1.3. Actividades de conservación y mantenimiento de las vías Por las micro-empresas viales.	12
2.1.4. Conservación rutinaria de carreteras a través de Micro-empresas viales en Manabí.	15
2.2. MARCO TEÓRICO	18
2.2.1. Organización y costos en la provincia de Manabí	18
2.2.2. Contratación de las micro-empresas	20
2.2.3. Sistema administrativo y gestión empresarial de las Micro-empresas de conservación vial establecidas en Manabí	22
2.2.4. Recursos financieros que llevan las micro-empresas de Conservación vial y apoyo de la entidades gubernamentales	30
2.2.5. Funciones que realizan las micro-empresas de conservación Vial en el manejo y mantenimiento de vías	36

2.2.6. Indicadores de conservación	43
2.2.7. Aporte al desarrollo socio económico de Manabí con la creación De estas micro-empresas.	45
2.2.8. El desenvolvimiento social en el crecimiento micro-empresarial	48
2.3. MARCO CONCEPTUAL	49
2.4. Hipótesis	51
2.5. Variables y su Operacionalización	51
III. DISEÑO METODOLÓGICO	58
3.1. Tipo de investigación	58
3.2. Modalidad de la investigación	58
3.3. Métodos	58
3.4. Técnicas	58
3.5. Población y muestra	59
3.6. Técnicas e instrumentos	59
3.7. Fuentes de información	59
3.8. Plan de procesamiento y análisis de datos	59
IV. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	60
4.1. Encuestas dirigidas a técnicos de Ministerio Transporte de Obras Públicas de Manabí.	60
4.2. Encuestas dirigidas a representantes de las micro-empresas Viales que operan en Manabí.	78
4.3. Encuestas dirigidas a chóferes que transitan en las vías Concesionadas a las empresas de conservación vial en Manabí.	92
4.4. Encuestas dirigidas a trabajadores de las micro-empresas Viales que operan en Manabí.	106
4.5. Verificación de los objetivos	118
4.6. Comprobación de los objetivos	122
V. CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES	123
5.1. Conclusiones	123
5.2. Recomendaciones	124
VI. PROPUESTA	126
VII. BIBLIOGRAFÍA	133

1. Título.

ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DE LAS MICRO-EMPRESAS DE CONSERVACIÓN VIAL ESTABLECIDAS EN MANABÍ. PERÍODO 2002-2006.

1.2. Introducción.

El Ministerio de Obras Públicas, es la entidad encargada de mantener la red vial estatal en buen estado y de la conservación permanente de esta, con la finalidad de brindar un adecuado nivel de servicio que satisfaga las necesidades del transporte en cuanto a seguridad, rapidez y economía. Sin embargo Manabí después del fenómeno de El Niño, tiene un déficit de carreteras en mal estado donde sus cinco accesos de vías terrestres se encuentran deteriorados los cuales se dirigen a lugares de atractivos turísticos.

Muchas de estas carreteras necesitan mantenimiento, que consiste en el desbroce de malezas y basuras en cunetas, rótulos en mal estado que no previenen a los turistas de cruces peligrosos y que no identifican las ciudades de destino final. Por lo que debido a la ineficiencia de los organismos viales, como el Ministerio de Obras Públicas de Manabí que no cuentan con el recurso humano necesario para ejecutar estas obras de mantenimiento rutinario de vías, se ha llegado a contratar personal particular de los sectores donde se ejecutan estas obras viales, creando micro-empresas de “Conservación Vial” por indicadores y niveles de servicio, las cuales tienen el apoyo de esta entidad estatal, permitiendo el pago oportuno a las micro-empresas por trabajos ejecutados; ya que de esta remuneración dependen las familias de los micro-empresarios que en la actualidad han logrado que se cumplan con los objetivos previstos, debido a que esta actividad se encuentra en el presupuesto del Estado.

En Manabí, se inició en el año 2002 con la contratación de nueve micro-empresas integradas cada una por 86 familias asociadas,

existiendo doce en la actualidad, encargadas del mantenimiento rutinario de las vías Manta-San Mateo-San Lorenzo-San José-Puerto Cayo. Así como la vía Portoviejo-San Plácido-Pichincha y Pedernales-San José de Chamanga, con un total de 286 participantes¹.

Nuestro objetivo general, fue el analizar el sistema de administración, financiero, gestión empresarial, funciones y aporte al desarrollo socio económico de Manabí de las micro-empresas de conservación vial y establecer el apoyo de las entidades gubernamentales en el período 2002-2006, para conservar el patrimonio vial y tener carreteras de primer orden rehabilitadas. Por lo que el tipo de estudio aplicado fue el explicativo, por cuanto se analizaron cada una de las operaciones realizadas en estas unidades; también se utilizó en esta investigación el estudio descriptivo, ya que se determinó la incidencia y los valores en que se manifiestan las variables de nuestro tema. De similar forma el método de investigación fue el inductivo y en la recolección de la información se aplicaron técnicas como, la observación de campo y encuestas a los implicados directos.

1.3. Antecedentes y justificación.

1.3.1. Antecedentes.

En el año 1995 y bajo Decreto Ejecutivo N° 134, Manabí logró la jerarquización en la toma de decisiones para ejecutar obras en la red vial de la provincia. Desde aquella época, esta entidad viene asignando y desarrollando actividades en lo relacionado a servicios viales con el otorgamiento y atribuciones de secretaría del Estado, que desde sus inicios ha propendido a la consecución de varios objetivos y metas, dentro de las cuales se citan el fomento y desarrollo

1/ Ministerio de Obras Públicas (MOP). Programa de conservación rutinaria a través de micro-empresas en Manabí. 2002.

económico-social del país, mediante la ejecución de carreteras y caminos acordes con su desarrollo productivo. Funciones para las cuales cuenta con los niveles de acción, ejecutivo, asesor, de apoyo y operativo.

Sin embargo a la falta de personal necesario para ejecutar estas labores en esta entidad, se ha recurrido al sistema de micro-empresas de conservación vial, que tiene como finalidad darle el debido mantenimiento rutinario al entorno de las vías mediante una adecuada capacitación a los componentes de las micro-empresas, pudiendo lograr un mejor aprovechamiento de los recursos presupuestarios asignados a las labores de mantenimiento vial, en la que se han reducido los costos globales de conservación, prolongar la vida útil de la red vial mediante un adecuado mantenimiento, incidiendo favorablemente en los costos de operación, tiempos de movilización vehicular y dinamización de la economía local y regional mediante la generación de fuentes de empleo.

1.3.2. Justificación.

La presente investigación, tiene como antecedente la estructuración y formulación de una propuesta de participación de micro-empresas de conservación vial y la utilización de contratos por estándares o niveles de servicio, para la conservación de carreteras a cargo del Ministerio de Obras Públicas de mantenimiento a carreteras de Manabí, vinculando a comunidades y personas de la región, contribuyendo al desarrollo socio económico de los sectores favorecidos y a la conservación del patrimonio vial y generar empleo productivo, mejorando la calidad de vida de los miembros de cada micro-empresa mediante la capacitación y una remuneración justa por su labor, lo cual conlleva a disminuir la migración del campo a la ciudad y contribuye a la creación de nuevas formas de participación comunitaria.

Es importante indicar que este tipo de micro-empresas de conservación vial, previo aún contrato se responsabilizan del mantenimiento (Correcta señalización, limpieza de cunetas, cierre de fisuras con material suelto, etc.) y de conservación rutinario, una vez que la vía ha sido construida, lo que ha permitido, mejorar el entorno ambiental de las carreteras de primer orden que están bajo cargo del MOP y cumplan con las características físicas en cuanto a seguridad.

Es de suma importancia brindar un mayor empuje a la implementación a este tipo de actividades, ya que es un sector que proporciona innumerables beneficios, principalmente el incremento en la eficiencia operativa para la conservación vial y mejorar el nivel de vida de los habitantes, por lo que la serie de recomendaciones que se plantearán al concluir esta investigación, beneficiará la operación de otras áreas interrelacionadas con este tipo contrataciones.

1.3.2.1. Interés Personal.

Permitió conocer las ventajas (Bajos costos de mantenimiento de las carreteras, empleo directo y mejoramiento del nivel de vida de los socios de las micro-empresas viales) y como desventajas (Falta de una mejor capacitación y control de las actividades que realizan las micro-empresas viales) de este tipo de contratación vial, por parte del Ministerio de Obras Públicas con las microempresas de conservación vial y en su forma práctica se aplicaron los conocimientos adquiridos durante la etapa de estudio en la Universidad Técnica de Manabí.

1.3.2.2. Relevancia Científica.

Esta investigación servirá como fuente informativa, dada su novedad, permitiendo conocer el aprovechamiento de los recursos presupuestarios, reduciendo los costos globales de conservación de mantenimiento vial.

1.3.2.3.Relevancia Contemporánea.

Contribuye aún conocimiento exhaustivo sobre un mejor aprovechamiento de los recursos presupuestarios y mejora en la parte ambiental del derecho de vía y entorno de la carretera, reduciendo los riesgos de deterioro y destrucción de las vías manabitas.

1.3.2.4.Beneficiarios.

Este proyecto prolongará la vida útil de la red vial, mejorará los tiempos de movilización vehicular y dinamizará la economía local y regional mediante la generación de fuentes de empleo a las comunidades cercanas a las vías de la provincia de Manabí.

1.4. Planteamiento del Problema.

1.4.1 Descripción.

A la falta de personal en el Ministerio de Obras Públicas, se creó el Programa de Micro-empresas Viales, la cual tiene como finalidad realizar labores de mantenimiento rutinario y efectuado en forma constante y permanente, para conservar el patrimonio vial y tener carreteras rehabilitadas permitiendo que corran el riesgo de un prematuro deterioro por falta de atención e intervención oportuna, por lo que el personal contratado y que conforman estos entes deben ser del sector en donde se efectúa este accionar.

En la actualidad el MOP, ha decidido continuar con la implementación de este sistema de conservación rutinaria de las carreteras, una vez que se decidió ampliar la cobertura del programa en 895,82 km de carreteras en Manabí, Guayas y Esmeraldas a través de este tipo de micro-empresas viales, después de haber puesto en marcha un proyecto piloto, en carreteras estatales en las provincias de Loja y Zamora, en donde se implementó el programa con 14 micro-empresas en un área de 348,5 km.

En Manabí, se inició en el año 2002 con la contratación de nueve micro-empresas encargadas de mantenimiento rutinario de las vías Manta-San Mateo-San Lorenzo-San José-Puerto Cayo. Así como la vía Portoviejo-San Plácido-Pichincha y Pedernales-San José de Chamanga.

1.4.2. Análisis.

Muchas de estas carreteras necesitan mantenimiento, por la presencia de malezas, basuras, rótulos en mal estado que no identifican los lugares de destino. Por lo que el MOP desde el año 2002 viene aplicando el sistema de contratación de micro-empresa viales las cuales están conformadas por 25 personas, con edades que fluctúan entre 20 a 45 años, con un nivel educativo primario, donde la capacitación es primordial, ya que los contratos están relacionados a capacidad de gestión y conservación de la red vial.

Esto ha permitido lograr un mejor aprovechamiento de los recursos presupuestarios asignados a las labores de mantenimiento vial, costos globales de conservación, prolongación de la vida útil de la red vial. Al mismo tiempo en el ámbito social ha permitido que este tipo de contratación incremente fuentes de trabajo y en el ámbito académico esta investigación servirá como fuente de información y consulta para futuros trabajos para estudiantes, profesionales y personas naturales.

Delimitación del Problema.

Esta investigación se ubicó en Manabí, en las micro-empresas contratadas por el Ministerio de Obras Públicas de Manabí.

Delimitación Temporal.

El presente estudio contempló un período de análisis entre los años 2002-2006 y el periodo de investigación fue de seis meses contados a

partir de la fecha de aprobación del Tribunal de Revisión y Evaluación.

Formulación del Problema.

¿De qué manera la estructura administrativa y los recursos financieros asignados para la creación de micro-empresas de conservación vial contratadas por el MOP garantizaran las actividades de mantenimiento rutinario de la red vial en Manabí?

1.5. Objetivos.

1.5.1. Objetivo General.

Realizar un análisis de la estructura administrativa y financiero de las micro-empresas de conservación vial contratadas por el Ministerio de Obras Públicas establecidas en Manabí en el período 2002-2006.

1.5.2. Objetivos Específicos.

- Indicar los recursos financieros que llevan las microempresas de conservación vial y apoyo de las entidades gubernamentales
- Determinar las funciones que realizan las microempresas de conservación vial en el manejo y mantenimiento de las vías.
- Determinar el aporte al desarrollo socio económico de Manabí con la creación de estas microempresas.
- Establecer fuentes alternas de financiamiento que fortalezcan al desarrollo tecnológico y la formación del personal que labora en este sector

II. MARCO REFERENCIAL, TEÓRICO Y CONCEPTUAL

2.1. MARCO REFERENCIAL.

2.1.1. Implementación del sistema de micro-empresa vial.

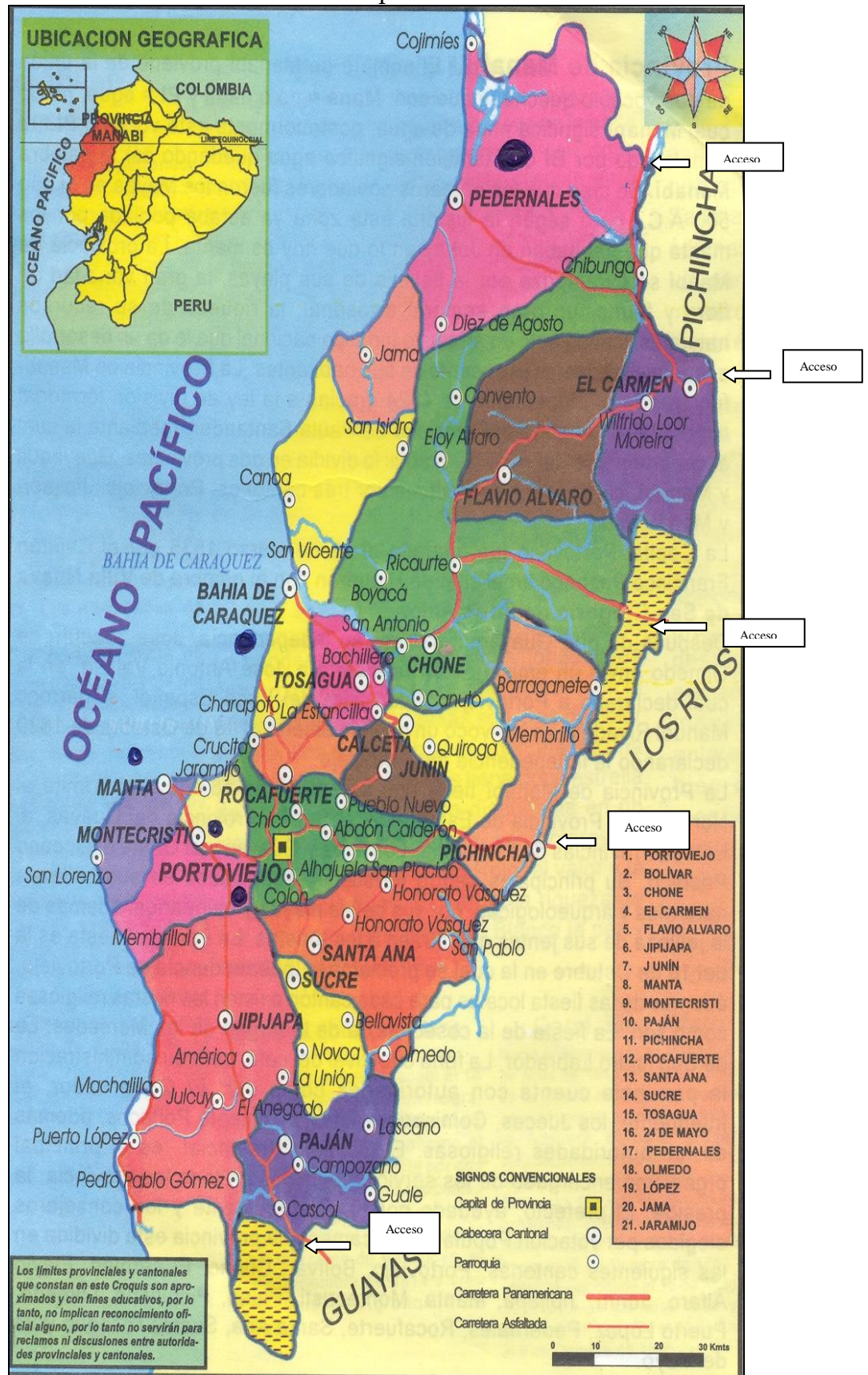
Las micro-empresas viales, son unidades conformadas desde cuatro a mas asociados, integrados preferiblemente con personas que tienen residencia cerca de la carretera, desempleados y experiencia en trabajo físico de campo, especialmente en obras viales. Para esto es necesaria la capacitación del micro-empresario, gestión de actas de constitución, estatutos y la expedición de personería jurídica, elaboración de minutas de contratos y puesta en marcha del programa¹.

Otro de los problemas, que presentan estas microempresas, es la falta de capacitación, en lo relacionado a capacidad de gestión, innovación de tecnologías de conservación. Sin embargo con una adecuada capacitación se podrá lograr un mejor aprovechamiento de los recursos presupuestarios del Ministerio de Obras Públicas asignados a las labores de mantenimiento vial, en la que se reducirán los costos globales de conservación, se prolongará la vida útil de la red vial mediante un adecuado mantenimiento preventivo, se reducirán los costos de operación y tiempos de movilización vehicular y se dinamizará y diversificará la economía local y regional.

Es importante indicar que este tipo de micro-empresas de conservación vial, son encargadas de realizar el mantenimiento y conservación rutinario del entorno de la vía, una vez que esta ha sido construida, lo que ha permitido conservar el entorno de las carreteras en buen estado, prolongar su vida útil, mejorar el entorno

1/ Ministerio de Obras Públicas (MOP). Programa de conservación rutinaria a través de micro-empresas en Manabí. 2002.

Accesos a viales a la provincia de Manabí



Fuente: Red Vial. MOP. Dirección de Planificación. Manabí, 2006.

ambiental, reducir los costos globales con mantenimientos periódicos, costos de operación y los tiempos de movilización vehicular, existiendo en Manabí 7.391,11 km de carreteras; correspondiendo a 525,94 de red primaria, 179,61 km de red secundaria, 829,17 de red terciaria, 5.856,39 de caminos vecinales².

2.1.2. Capacitación y conformación de micro-empresas.

Esta actividad comprende todo el proceso de formación y capacitación de los potenciales microempresarios y culmina con la documentación y la solicitud al Ministerio de Obras Públicas de la expedición de la personería jurídica como Asociación de Conservación Vial.



Capacitación de la microempresas “Flor de la Azucena” de conservación vial

La capacitación inicial establece temas relacionados con el valor del patrimonio vial del Ecuador, la importancia de la conservación rutinaria, las actividades de conservación, valoración humana, trabajo

2/ Conservación del patrimonio Vial; La gran opción nacional. 2001. Capacitación. Portoviejo.

en equipo, comunicación, valoración del tiempo, definición de objetivos y metas, los conceptos de la microempresa o asociación de conservación vial, administración, gestión, contratación, seguridad industrial, ética, civismo y aspectos técnicos de la conservación rutinaria³.

Como resultado del trabajo de campo se cuantifican el número definitivo de microempresas, el número de asociados y los tramos en donde le corresponde trabajar a cada una de ellas. Esta organización es el resultado del interés demostrado por las comunidades en donde se realizó la promoción de acuerdo con las necesidades de conservación en cada tramo de carretera seleccionado.



Micro-empresa vial de Manabí “Pile y Asociados”

Por la falta de personal propio del MOP, se creó el Programa de Microempresas y Administradores Viales, para realizar las labores de Mantenimiento Rutinario. Actualmente el MOP decidió continuar con la implementación de este sistema de conservación rutinaria con carreteras a su cargo, una vez que decidió ampliar la cobertura del programa en carreteras de las Provincias de Manabí, Guayas y Esmeraldas a través de microempresas, después de haber puesto en marcha el proyecto piloto, en las provincias de Loja y Zamora, en donde se implementó el programa con 14 microempresas.

3/ Conservación del patrimonio Vial; La gran opción nacional. 2001. Capacitación. Portoviejo.

Estas microempresas se encargan de realizar la conservación del entorno de la vía y del mantenimiento rutinario una vez que ha sido construida, lo que permitirá conservar el Patrimonio Vial en buen estado, prolongar su vida útil, mejorar y cuidar el entorno ambiental, reducir los costos globales de mantenimiento periódica, reparaciones, disminuir los costos de operación y los tiempos de movilización vehicular.

2.1.3. Actividades de conservación y mantenimiento de las vías por las microempresas viales.

La conservación rutinaria de las carreteras comprende las siguientes actividades;

1. Limpieza de calzada, espaldones y el derecho de vía
2. Sello de fisuras, grietas y relleno de huecos aislados
3. Limpieza y reparación de cunetas, alcantarillas y canales
4. Desmonte, poda, corte y retiro de árboles y arbustos
5. Siembra de vegetación (jardinería)
6. Remoción y limpieza con carretilla de derrumbes menores
7. Limpieza de barandas de puentes, de lechos o quebradas y ríos
8. Conservación y demarcación rutinaria de señales verticales y horizontales.
9. Conservación de guardavías suministrados por el MOP e indicadores de conservación.

2.1.3.1. Costo de la conservación vial con las microempresas.

Para el costo de operación y funcionamiento de las microempresas para la conservación rutinaria del entorno de las carreteras se tomaron en cuenta los siguientes rubros:

- ➡ Remuneración Básica
- ➡ Componentes Salariales

- ➡ Decimotercero y decimocuarto
- ➡ Alimentación y Transporte
- ➡ Herramientas y Elementos de Seguridad
- ➡ Arriendo de Oficina
- ➡ Pago por movilización Representante Legal
- ➡ Vacaciones Anuales
- ➡ Seguro de Accidentes Personales
- ➡ Asesor Administrativo y Contable
- ➡ Capacitación
- ➡ Gastos Generales y Rentabilidad
- ➡ Impuestos al Valor Agregado (IVA).

Remuneración Básica.

Se asumió el salario, teniendo en cuenta el Acuerdo No 0007, del 3 de Enero de 2002, del Ministerio de Trabajo y Recursos Humanos, el cual considera la Remuneración Básica Mínima Unificada para los Trabajadores en general de la Pequeña Industria y Agrícola de USD 104,88, más componentes salariales de USD 24,00; además, se tomaron en cuenta las remuneraciones sectoriales unificadas o mínimas legales para los trabajadores que laboran protegidos por el Código del Trabajo, en Construcción y Servicios Técnicos y Arquitectónicos en el ámbito nacional, tomando en la Estructura Ocupacional la primera categoría correspondiente a Peón, aumentando en USD 8,00, que corresponden a la fracción de los componentes salariales en proceso de incorporación a las remuneraciones y a este valor se le incrementa el 12%. Utilizando los dos conceptos anteriores se asumió como salario USD 112,00.

Componentes Salariales.

Así mismo, con el Acuerdo No.0007, del 3 de Enero de 2002, del Ministerio de Trabajo y Recursos Humanos, para el año 2002, el valor por concepto de Componentes Salariales para los

trabajadores en general, los de la Pequeña Industria y los Agrícolas, es de USD 24,00. A este valor se le debe sumar el decimotercero y decimocuarto. La decimotercera remuneración equivale a la doceava parte de las remuneraciones que hubiere recibido durante el año calendario respectivo.

Transporte y Alimentación.

Para el costo de la movilización de las personas y de las herramientas al sitio de trabajo, se toma en cuenta la distancia por recorrer de acuerdo con el centro de gravedad del tramo.

El cubrimiento de estos gastos se estima entre USD 1,00 y USD 1,20 por persona-día, durante 20 días al mes. Así mismo, se recomienda un apoyo para alimentos durante la jornada de trabajo, los cuales se estimaron en USD 1,40 por persona-día durante 20 días al mes.

Cuadro 1
Tabla de Remuneraciones de las microempresas
de conservación vial.

Cargo	Sueldo Básico	Comp. Salarial	Décimo. Tercer Sueldo	Décimo Cuarto Sueldo	Vacaciones	Transporte	Alimentación	Total
Presidente	112.00	24.00	9.33	14.07	4.67	22.00	28.00	214.17
Secretario	112.00	24.00	9.33	14.07	4.67	22.00	28.00	214.17
Tesorero	112.00	24.00	9.33	14.07	4.67	22.00	28.00	214.17
Peón	112.00	24.00	9.33	14.07	4.67	22.00	28.00	214.17

Fuente: Ministerio de Obras Publicas
Elaborado por: Autores de la Investigación

2.1.4. Conservación rutinaria de carreteras a través de micro-empresas viales en Manabí.

Actividad de Conservación	Responsabilidad de la Microempresa	Indicador de Conservación
1. Limpieza de la calzada, de los espaldones y el derecho de vía.	Remover desechos materiales, derrames de productos lubricantes, basuras o cualquier obstáculo en forma inmediata. Transportar y botar los desechos en un lugar adecuado.	La calzada, los espaldones y derecho de vía deben permanecer siempre limpias. No puede haber ningún obstáculo o material extraño por más de 24 horas en la calzada o los espaldones.
2. Sello de fisuras y grietas y relleno de huecos aislados.	Colocar la mano de obra necesaria para sellar fisuras. Se obligará a disponer de la mano de obra para tapar todos los huecos de forma inmediata con material suelto, hasta que se "realice el propio bacheo y/o parcheo, con el material asfáltico adecuado. Se obligará a informar al Administrador Vial de la existencia de huecos.	Ninguna fisura o grieta podrá permanecer sin sello. No se permitirá que haya huecos en la superficie de rodadura o los espaldones.A
3 y 4. Limpieza manual y reparación de las cunetas y zanjas de coronamiento.	Limpiar y reparar roturas en las cunetas y las zanjas de coronamiento. «	Las cunetas y las> zanjas de coronamiento deben permanecer siempre limpias.
5. Limpieza de Alcantarillas.	Inspeccionar y limpiar las alcantarillas y las obras complementarias de entrada y salida.	El conducto para el flujo de agua, y las estructuras y zanjas de entrada y salida, deben estar siempre limpios. No se permite ninguna obstrucción.
6. Limpieza de Canales.	Remover todo tipo de material, basuras, sedimentos u obstáculos, que obstruyan el libre paso del agua y, en caso necesario, disponer de la mano de obra para hacer arreglos puntuales.	Canales limpios y libres de obstrucciones. Buen estado de las estructuras: sin grietas, sin erosiones, sin daños y con juntas bien selladas.
7. Desmonte	Control de la vegetación en las zonas laterales y el separador para mejorarla visibilidad. Incluye el retiro de los residuos vegetales.	La vegetación debe permanecer por debajo de 30 cm.

8. Poda, corte y retiro de árboles y arbustos	Colocar la mano de obra cuando sea necesario podar, cortar o retirar árboles o arbustos.	Disponibilidad para la actividad.
9. Arborización	Colocar la mano de obra cuando sea necesario arborizar.	Disponibilidad para la actividad. Se contabilizará el número de árboles plantados.
10. Jardinería	En donde sea posible, sembrar y mantener cultivos de plantas ornamentales.	Áreas verdes cuidadas y jardines bien cultivados.
11. Siembra de vegetación.	Colocar la mano de obra cuando sea necesario hacer siembra con semillas o por trasplante.	Disponibilidad para la actividad. Se contabilizarán los taludes y terraplenes que hayan sido protegidos con vegetación.
12. Remoción y limpieza de derrumbes menores.	Remover los derrumbes pequeños, en forma inmediata, usando carretilla. Tener disponibilidad permanente, informar al Administrador Vial de la ocurrencia de derrumbes y participar en su remoción.	No se permiten obstrucciones de la carretera. Calzada limpia para el tránsito vehicular.
13. Limpieza y de la estructura y barandas de puentes.	Las estructuras deben estar siempre libres de vegetación y de basura para que todos sus elementos funcionen para lo que fueron diseñados (drenes, juntas, apoyos, alerones, muros, etc.). Colocar la mano de obra para limpiar barandas	Los puentes permanecerán siempre limpios. Tablero y elementos estructurales limpios, drenes sin obstrucciones y juntas bien selladas. Las barandas permanecerán siempre limpias.
14. Limpieza manual de los cauces o lechos de quebradas o ríos	Colocar la mano de obra cuando sea posible hacerlo manualmente.	Disponibilidad para la actividad. Esguerramiento libre y adecuado, 50 m aguas arriba y abajo del puente.
15. Conservación rutinaria de señales verticales.	Debe realizar la limpieza de las señales cada mes.	Todas las señales de la vía deben permanecer en perfecto estado de visibilidad y adecuada ubicación.
16. Limpieza de la demarcación o señalización horizontal.	Debe realizar inspección y limpieza en los sitios afectados.	La demarcación siempre limpia.

17. Conservación rutinaria y reposición de los mojones suministrados por el MOP.	Colocar la mano de obra cuando sea necesario reponer un mojón de referencia. Colocar la mano de obra cuando sea necesario pintar un mojón.	Disponibilidad para la actividad. La vía debe permanecer con puntos de referencia visibles al usuario y en buen estado.
18. Conservación o reposición de guardavías. Reposición de las partes dañadas de una guardavía.	Disponer de la mano de obra para efectuar la limpieza y pintura de las guardavías. Colocar la mano de obra cuando sea necesario colocar guardavía Colocar la mano de obra cuando sea necesario reponer guardavías	Disponibilidad para la actividad y para asegurar que todos las guardavías se encuentren en adecuado estado de funcionamiento y visibilidad. Los guardavías deben permanecer siempre limpios.
19. Descontaminación visual.	Retirar paneles comerciales y realizar la limpieza de los elementos de la vía y de los sitios donde se coloquen avisos, anuncios o propagandas.	Vía libre de elementos que ocasionan contaminación visual.
20. Cuidado y vigilancia de la vía, mediante información oportuna.	Vigilar la carretera y su entorno para controlar: a. Botaderos de basuras y desechos en la zona de carretera, b. Invasiones, c. Ejecución de obras no autorizadas d. Prevenir y evitar quemas, e. Evitar daños en la carretera y en los puentes.	Colaborar en la vigilancia informando oportunamente al Administrador Vial. Anotar los casos en el Libro Diario de Conservación
21. Colaboración en prevención y atención de emergencias viales para restablecimiento rápido del flujo vehicular.	Informar al Administrador vial para prevenir emergencias y colaborar en todas las acciones requeridas en caso de presentarse. Colocar la mano de obra cuando sea necesario.	Disponibilidad para la actividad.
22. Participación en las actividades de Capacitación.	Asistir a las reuniones, conferencias y cursos.	Asistir puntualmente y tomar participación activa.

Fuente: Fondos del MOP

Elaboración: Autores de la investigación

2.2. MARCO TEÓRICO.

2.2.1. Organización y Costos en la provincia de Manabí.

Para atender efectivamente la conservación rutinaria en 367,00 kilómetros de carreteras de primer orden contratadas por el Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Manabí se realizó el proceso para conformar 12 microempresas que se denominaron por sus asociados con los siguientes nombres: Unidos por Canoa, Río Jama, Coaque, San Marcos, Mache Chindul, Unidos Trabajando, Unión Palmas Juntas, La Flor de la Azucena, Lateral de Manta, 10 de Agosto, Pile Asociados y La Ruta del Sol. Se definieron las características físicas (Carpeta de rodadura en buen estado, buena visibilidad, señalización correcta, etc.) que debe presentar una carretera como elementos referenciales de una adecuada conservación y con el propósito de prestar en forma permanente un servicio vial caracterizado por una circulación lo más segura, cómoda, económica y fluida en Manabí, con un plazo inicial de tres meses para que las micro-empresas con su trabajo continuo logren que los indicadores de conservación estén dentro de las exigencias.

Para la iniciación de los trabajos de campo de las micro-empresas, San Marcos, Mache Chindul, Unidos Trabajando, Unión Palmas Juntas, La Flor de la Azucena, lateral de Manta, se efectuaron reuniones de coordinación en septiembre del 2002 al 2006 se dieron las instrucciones para el manejo del 15% del valor del contrato y el 1 de octubre del año 2002 se dio comienzo a los trabajos de ejecución de la conservación vial en las carreteras de la provincia de Manabí. Estas microempresas están integradas por un total de 117 asociados. El costo total de su contratación durante un año es de USD 492.782.00. La distribución de este presupuesto está dado a las diferentes microempresas por carretera y por tramos y el respectivo costo se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 2.
Micro-empresas de conservación vial que laboran en Manabí

Carretera	Tramo	Longitud Km	Microempresa	N° de; asociados	Valor contrato USD
San Vicente- Pedemales-San José de Chamanga	San Vicente-km40	40.00	Unidos por Canoa	12	50.143
	Km40-km80	40.00	Río Jama	12	50.164
	Km80-km110	30.00	Coaque	9	38.182
	Km110-km140	30.00	San Marcos	9	38.182
	Km140-km166.5	26.50	Mache-Chindul	9	38.194
Lorenzo-San José-Puerto Cayo	Y de San Mateo-Entrada a San Lorenzo	23.50	10 de Agosto	7	30.048
	Entrada a San Lorenzo- Entrada a San José	24,00	Pile Asociados	8	34.066
	Entrada a San José- Puerto Cayo	19.80	Ruta del Sol	7	30.048
Paso Lateral de Manta (Doble Calzada)	Redondel Universidad de Manta-Redondel entrada a Aeropuerto	31.20	Lateral de Manta	10	41 .407
Portoviejo - San Placido - Pichincha	Portoviejo-Monumento San Cristóbal	33.00	Unidos Trabajando	11	46.111
	Monumento San Cristóbal-Entrada a San Sebastián	33.00	Unión Palmas Juntas	12	50.089
	Entrada a San Sebastián-Pichincha	36,00	La Flor de la Azucena	11	46.148

Fuente: Subsecretaría del MOP. Manabí. 2006.

Elaboración: Autores de la investigación.

2.2.2. Contratación de las micro-empresas.

Las causas por las cuales se ha llegado a esta condición de contratar microempresas, es la ineficiencia de los organismos viales y la escasez de los recursos financieros que están ligadas a la deficiente utilización de los escasos recursos financieros y con el uso deficiente de la tecnología. Todos estos aspectos están ligados por su origen con la indebida injerencia política.

Los aspectos a considerarse para la contratación de las microempresas son los siguientes:

- Debe ser de contratación directa.
- Actividades, por indicadores o estándares.
- Anticipo, de un valor hasta el 20% del valor total del contrato para la compra de herramientas y elementos de señalización temporal y además, para la subsistencia de los miembros de la micro-empresa durante el primer mes.
- Plazo, es a partir de un año desde la fecha de inicio.
- Forma de pago, es quincenal y el pago se lo hace los primeros días de cada mes.



Micro-empresa de conservación vial “10 de Agosto” en labores de mantenimiento

2.2.2.1. Puesta en marcha y consolidación del programa.

Se inicia con la contratación, por parte del Ministerio de Obras Públicas de las microempresas formadas en la etapa de

establecimiento. La consolidación usualmente alcanza en los primeros meses del año durante el período de ejecución de los contratos de mantenimiento rutinario. En todo este lapso se debe continuar con la capacitación administrativa y técnica de las microempresas para poder asegurar su sostenibilidad y permanencia.

La contratación de las microempresas ayuda a:

- Bajar los costos de conservación vial.
- Mejorar la transparencia y rendición de cuentas
- Ayuda a mejorar las condiciones de las redes viales
- Bajar los costos de operación vehicular y evitar reparaciones

Para la iniciación de los trabajos de campo de las micro-empresas, San Marcos, Mache Chindul, Unidos Trabajando, Unión Palmas Juntas, La Flor de la Azucena, lateral de Manta, se efectuaron reuniones de coordinación en septiembre del 2002 y se dieron las instrucciones para el manejo del 15% del valor del contrato y el 1 de octubre del mismo año se dio comienzo a los trabajos de ejecución de la conservación vial en las carreteras de la provincia de Manabí.



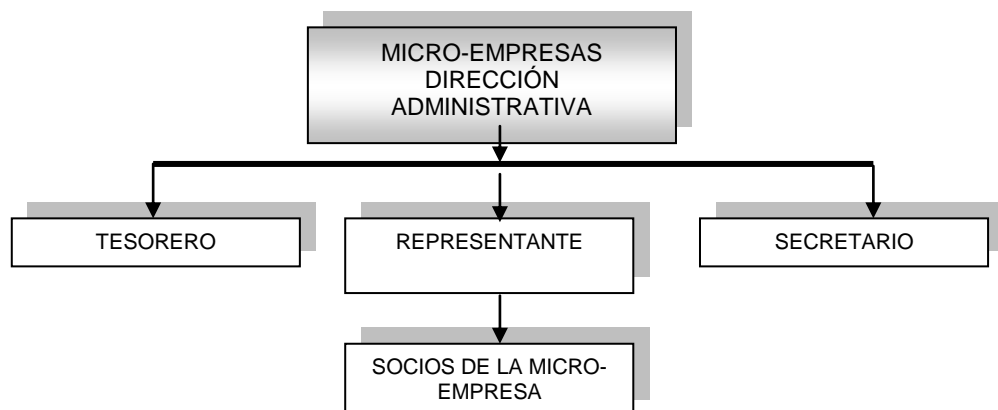
Personal de la micro-empresa vial “Ruta del Sol”

El Ministerio de Obras Públicas y las micro-empresas viales, tienen como objetivo mantener la red vial y su entorno en buen estado y que, con una adecuada, oportuna, eficiente y eficaz conservación puedan brindar un buen nivel de servicio, que satisfaga las necesidades de los usuarios con comodidad, rapidez, seguridad y economía en el transporte de cargas y pasajeros.

2.2.3. Sistema de administración y gestión empresarial de las micro-empresas de conservación vial establecidas en Manabí.

En el ámbito administrativo se consta por la presente Acta Constitutiva, la creación de la Asociación de Mantenimiento vial, denominada **"MICROEMPRESA DE CONSERVACIÓN VIAL"** dentro de las cuales se encuentran las diferentes microempresas establecidas en Manabí como entidad privada sin ánimo de lucro, amparada por lo previsto en los numerales 17,18 y 19 del artículo 23 de la Constitución Política del Ecuador al igual que en los artículos 583 los cuales manifiestan que las entidades del Estado pueden contratar los servicios de comunidades agrupadas en micro-empresas, sociedades sin fines de lucro con la finalidad de un bien común de acuerdo al Código Civil, con las firmas y rúbricas de los asociados.

Cuadro 3.
Estructura administrativa de las micro-empresas de
De conservación vial en Manabí.



Fuente: Subsecretaría del MOP. Manabí. 2006.
Elaboración: Autores de la investigación.

2.2.3.1. Cláusulas del acta constitutiva:

Primera: Son partes de la presente Acta, las personas naturales que intervienen y firman (Representante del Ministerio de Obras Públicas y el representante de cada una de las microempresas) detallando sus nombres y apellidos completos, No. de cédula de ciudadanía, estado civil y domicilio, todos ellos mayores de edad, hábiles por derecho.

- Verificar los registros financieros que llevan las microempresas de conservación vial y apoyo de las entidades gubernamentales.
- Determinar las funciones que realizan las microempresas de conservación vial en el manejo y mantenimiento de las vías.
- Determinar el aporte al desarrollo socio económico de Manabí con la creación de estas microempresas.
- Proponer fuentes alternas de financiamiento que fortalezcan al desarrollo tecnológico y la formación del personal que labora en este sector.

Segunda: La Asociación de Conservación Vial tendrá por objeto principal la conservación rutinaria de carreteras y actividades afines.

Tercera: El domicilio de la Asociación se constituye en el sitio Parroquia, Cantón, Provincia de, en el domicilio de los asociados.

Cuarta: la organización y funcionamiento de la Asociación de Conservación Vial, **MICROEMPRESA DE CONSERVACIÓN VIAL**, se registrará por los estatutos anexos a la presente, los cuales fueron aprobados por unanimidad en la reunión de creación de la Asociación.

Quinta: La dirección y administración de la Asociación, será ejercida por una Directiva de la Asociación integrada por un Representante, un Secretario y un Tesorero.

Sexta: Las partes manifiestan su conformidad con todas y cada una de las cláusulas precedentes obligándose a su fiel y estricto cumplimiento firmando al pie del presente documento, en el sitio, Parroquia, Cantón, Provincia de, a los días del mes.

2.2.3.2. Estatutos de las microempresas de Conservación Vial (Denominación, naturaleza, domicilio, fines y duración.

Artículo.1. Bajo la denominación de" MICROEMPRESA DE CONSERVACIÓN VIAL" se constituye la Asociación de Conservación Vial, como un organismo privado, amparado por lo previsto en los numerales 17, 18, 19 del Artículo 23 de la Constitución Política del Ecuador, al igual que los Artículos 583 y siguientes del Código Civil.

Artículo. 2. Para todos los efectos legales, el domicilio de esta Asociación es el sitio, parroquia, cantón, Provincia , República del Ecuador.

Artículo. 3. Son objetivos de la Asociación los siguientes:

- Generar empleo sostenible entre sus asociados, mejorando las condiciones económicas de sus familias, especialmente mediante la conservación vial rutinaria y como tal, tendrá la facultad y capacidad legal para celebrar actos, convenios y contratos con entidades gubernamentales y con otras organizaciones cuando así lo solicitaren.
- Fomentar y capacitar a los miembros y asociados en actividades micro-empresariales vinculadas a la conservación vial.

Artículo. 4. La Asociación tendrá una duración de 10 años contados a partir de la fecha de la concesión de personería jurídica por parte del Ministerio de Obras Públicas; sin embargo, este plazo podrá prorrogarse o disminuirse por resolución adoptada en la Asamblea de Socios.

2.2.3.3. De los asociados.

Artículo. 5. Calidad del Asociado. Tienen Calidad de asociados aquellas personas naturales que han suscrito el Acta Constitutiva y los que sean, previa petición escrita, admitidos como tales por la Asamblea de Socios a propuesta de la Directiva. La condición de socios es indelegable, tanto en su participación en la Asamblea de

Socios como en las diferentes comisiones y actividades que desarrolle la Asociación.

Artículo. 6. Procedimientos y Requisitos. El procedimiento y demás requisitos para ser asociados serán establecidos en el Reglamento Interno de la Asociación.

Artículo. 7. Derechos de los asociados. Son derechos de los Asociados activos:

- a. Participar con voz y voto en las deliberaciones y decisiones de las Asambleas de Socios;
- b. Elegir y ser elegido para desempeñar cargos directivos en la Asociación;
- c. Recibir información sobre la situación de la Asociación;
- d. Integrar los equipos de trabajo o comisiones especializadas que establezca la Directiva o la Asamblea.
- e. Vigilar el cumplimiento del Estatuto, así como la gestión social, durante las Asambleas de Socios;
- f. Mantener el prestigio y buen nombre de la asociación; y,
- g. Los demás que se deriven de la presente actividad de la Asociación que apruebe la Asamblea de Socios.

Artículo. 8. Deberes de los asociados. Son deberes de los asociados:

- a. Colaborar al logro del objetivo social;
- b. Trabajar y cumplir a cabalidad con las actividades que se le encomienden, derivadas de actos, convenios o contratos que celebre la Asociación.
- c. Asistir a las Asambleas de Socios;
- d. Cumplir con las disposiciones Estatutarias y las emanadas de la Asamblea de Socios y del Directorio;
- e. Aceptar cargos y comisiones que la Asamblea de Socios y la Directiva encomienden;

- f. Aportar oportunamente con las contribuciones ordinarias y extraordinarias que fije la Asamblea General, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento Interno; y,
- g. Cualquier otro que se derive del presente estatuto, de las leyes o reglamentos aplicables o que fuere decidido por la Asamblea de Socios.

Artículo. 9. Son asociados inhábiles:

- a. Quienes no estén el día en el pago de sus obligaciones;
- b. Quienes se ausenten de la vida institucional por más de un mes sin contar con el conocimiento autorización de la Directiva; y
- c. Quienes estén suspendidos temporalmente del ejercicio de sus derechos.

Artículo. 10. El incumplimiento de las obligaciones estatutarias dará lugar, según la gravedad de la falta y de acuerdo con el Reglamento Interno, a las siguientes sanciones;

- a. Amonestación
- b. Multa
- c. Suspensión definitiva y
- d. Exclusión que será resuelta por decisión mayoritaria de la Asamblea de Socios convocada expresamente para el efecto, reconociéndose en todo caso el derecho a la defensa. Compete a la Directiva decidir la procedencia o no de una sanción y proponerla ante la Asamblea de Socios.
- e. Cualesquiera de los asociados podrán solicitar la aplicación de sanciones ante la Directiva, previa denuncia documentada y comprobada;

Artículo. 11. La calidad de asociado se pierde por cualquiera de las siguientes causas:

- Renuncia voluntaria escrita;
- Fallecimiento; y,
- Exclusión, acordada por la Asamblea de Socios por mayoría simple de votos, después de haber oído al socio afectado.

- Se consideran causales de exclusión: El incumplimiento en los trabajos derivados de los compromisos contractuales de la Asociación, las fallas graves de incumplimiento a las disposiciones estatutarias que afecten al objeto de la Asociación y el incumplimiento injustificado en el pago de sus obligaciones o la inasistencia injustificada a tres Asambleas de Socios consecutivas. En todo caso se garantiza el derecho de defensa del socio afectado.

2.2.3.4. Asamblea de los socios.

Artículo. 12. La Asamblea de socios, es la máxima autoridad de la Asociación y está integrada por todos los asociados activos. Sus acuerdos son obligatorios para los asociados y sus funciones serán las siguientes:

- a. Definir políticas y lineamientos generales de desarrollo de la Asociación y de elaboración de programas de trabajo, planes y proyectos en cumplimiento de su objeto social;
- b. Aprobar la gestión social, incluida la celebración de los actos, convenios y contratos;
- c. Conocer y aprobar el balance general y el estado de resultados;
- d. Aprobar el plan anual y presupuesto para el ejercicio económico;
- e. Elegir y posesionar a los miembros del Directorio y removerlos, cuando el caso lo amerite, llenando las vacantes que se produjeran, total o parcialmente;
- f. Resolver sobre la disolución y liquidación de la Asociación en concordancia con la ley y este estatuto;
- g. Resolver sobre la fiscalización del manejo económico de la Asociación en cada ejercicio.
- h. Admitir a nuevos asociados que en ningún caso podrán exceder de quince (15) personas.

Artículo. 13. Habrá Asamblea de Socios Ordinaria cada trimestre. Cada primer sábado de los meses de Enero, Abril, Julio y Octubre. Corresponde a la Asamblea Ordinaria:

- a. Aprobar la gestión social y el balance general;
- b. Aprobar el plan anual y el presupuesto para el siguiente ejercicio económico;
- c. Elegir a los miembros de la Directiva;
- d. Aprobar la repartición de ganancias y beneficios a los asociados, así como asumir colectivamente las eventuales pérdidas; y,
- e. Tratar los demás asuntos que le sean propios conforme a este Estatuto.

Artículo. 14. La convocatoria a Asamblea Ordinaria se hará con por lo menos 10 días de anticipación; para la Asamblea extraordinaria podrá hacerse cuando convoque el Representante, la Directiva o a petición escrita de por lo menos la tercera parte de los socios activos.

Artículo. 15. Para reunirse por primera convocatoria será necesario la presencia de la mitad mas uno del total de asociados. En la segunda convocatoria será necesaria la presencia de la tercera parte de los asociados. Los acuerdos se adoptarán con el voto de más de la mitad de los miembros concurrentes.

Artículo. 16. Las sesiones de la Asamblea de socios y los Acuerdos adoptados en ella, deben constar en un Libro de Actas, el que será firmado, además, del Representante y Secretario, por los asociados presentes.

2.2.3.5. Dirección Administrativa.

Artículo. 17. La Directiva es el órgano responsable de la dirección y administración de la Asociación. Para ser miembro de la Directiva se requiere ser asociado activo.

Artículo. 18. La Directiva estará constituido por el Representante, el Secretario y el Tesorero quienes durarán un año en el ejercicio de sus funciones. Las sesiones del Directiva así como los acuerdos y resoluciones adoptados en ellas, deberán constar en un libro de Actas, el mismo que deberá ser firmado por los miembros asistentes.

Artículo. 19. La Directiva se reunirá ordinariamente cuando menos una vez al mes y extraordinariamente en cualquier momento, cuando lo convoque el Representante, o cuando menos la tercera parte de los asociados activos.

Artículo. 20. La directiva adoptará acuerdos con el voto de más de la mitad de sus miembros presentes. En caso de empate el Representante tendrá el voto dirimente.

Artículo. 21. Son obligaciones de la Directiva:

- a. Formular el Reglamento Interno de la Asociación para que sea aprobado en la Asamblea de Socios;
- b. Cumplir y hacer cumplir el Estatuto, el Reglamento y las Resoluciones que emanen de la Asamblea de Socios y de la mismo Directiva:
- c. Por intermedio de su Representante, convocar y presidir la Asamblea de Socios;
- d. Organizar y dirigir el desarrollo de la Asociación, de acuerdo con su objeto social;
- e. Autorizar al Representante la celebración de aquellos contratos que por su naturaleza comprometan a toda la asociación;
- f. Someter a consideración de la Asamblea de Socios el Presupuesto Anual General de la Asociación y definir las normas básicas para su ejecución;

2.2.3.6. Del Representante.

Artículo. 22. Son deberes y atribuciones del Representante Legal los siguientes:

- a. Convocar a las sesiones de la Directiva;
- b. Instalar y presidir las Asambleas de socios y sesiones de la Directiva;
- c. Ejercer la representación legal, jurídica y extrajudicial de la Asociación, ante las autoridades judiciales, políticas, administrativas, provinciales, municipales y policiales, con las facultades inherentes a la representación legal de la Asociación.

- d. Proponer, administrar, una vez aprobadas por la Directiva, las políticas de intervención de la asociación;
- e. Planificar, organizar, monitorear, coordinar y controlar el conjunto de actividades de la Asociación, de acuerdo a los objetivos fijados por la Directiva;
- f. Conjuntamente con el Tesorero, administrar el patrimonio y asegurar el funcionamiento administrativo de la asociación;

Artículo. 23. Con la firma conjunta del Representante y del Tesorero, se realizarán las siguientes actividades;

- a. Abrir, transferir, operar y cancelar cuantas corrientes y de ahorros;
- b. Girar y endosar cheques, sobre depósitos en cuenta bancaria, sobre créditos concedidos en cuenta bancaria y en sobregiros;
- c. Acordar y verificar operaciones de crédito;
- d. Ejercer cualquier otra atribución que le confiera la Directiva;
- e. Celebrar contratos de crédito autorizados por la Asamblea de Socios;
- f. Previa autorización de la Asamblea de Socios, afianzar, prestar aval, solicitar garantías, avales fianzas, endosar certificados, pólizas, de almacenes generales y en general cualquier clase de documentos mercantiles o civiles; y,
- g. Previa autorización de la Asamblea de Socios, celebrar contratos de mutuo, activa y pasivamente con garantía, fijando las estipulaciones correspondientes.

2.2.4. Recursos financieros que llevan las micro-empresas de conservación vial y apoyo de las entidades gubernamentales.

La estructura financiera permite considerar las relaciones de tipo estructural en las microempresas de conservación vial. Puede describirse de varias formas, dependiendo de los objetivos que se persigan. Así, se utiliza como una herramienta de previsión de situaciones y resultados financieros futuros. Se puede utilizar como proceso de diagnóstico de áreas con problemas de gestión, de producción o de otro tipo.

Cuadro 4.
Micro-empresas viales que laboran en Manabí (2002-2003)

MICROEMPRESA	LUGAR	TRAMO	ABSCISAS	LONGITUD (Km.)	# PERSONAS	VALOR CONTRATO INCLUIDO IVA
1. UNIDOS TRABAJANDO Localización: KO+000:Portoviejo	Calderón(K1 5+300)	Portoviejo- Monumento San Cristóbal) K33)	KO+000-K33+000	33	11	46.111,00
2. UNION PALMAS JUNTAS	Palmas Juntas(K47+000)	Monumento(K33)- Entrada a San Sebastián(K66)	K33+000-K66+000	33	12	50.089,00
3.LA FLOR DE LA AZUCENA	Azucena(K73+000)	San Sebastián(K66) Pichincha(K102)	K66+000-K1 02+000	36	11	46.148,00
		TOTAL	KO+000-K102+000	102	34	142.348,00

Fuente:MOP

Elaboración: Autores de la investigación

**Cuadro 5.
Micro-empresas viales que laboran en Manabí (2004-2005)**

MICROEMPRESA	LUGAR	TRAMO	ABSCISAS	LONGITUD (km)	#PERSONAS	VALOR CONTRATO INCLUIDO IVA
1. LATERAL DE MANTA	Urbirios-Tarqui- Manta	^Redondel(Universidad}- Redondel (Terminación paso lateral vía a Crucita)	Doble calzada	31,2	10	41.407,00
2. 10 DE AGOSTO Localización:KO+000:San Mateo	San Lorenzo (K23+500)	San Mateo(KCH000) - Entrada San Lorenzo (K23+500)	KO+000-K23+500	23,5	7	30.048,00
3. PILE ASOCIADOS	Pile (K40+000)	Kilómetro 23,5 - Entrada San José (K47+500)	K23+500-K47+500	24	8	34.066,00
4. LA RUTA DEL SOL	Puerto Cayo(K67+000)	San José (K 47.5)- Puerto Cayo(Ye de Jipijapa K67+300)	K47+500-K67+300	19,8	7	30.048,00
		TOTAL		98,5	32	135.569,00

Fuente: MOP

Elaboración: Autores de la investigación

Cuadro 6.
Micro-empresas viales que laboran en Manabí (2006)

MICROEMPRESA	LUGAR	TRAMO	ABSCISAS	LONGITUD (km)	# PERSONAS	VALOR CONTRATO INCLUIDO IVA
1. UNIDOS POR CANOA Localización+000:San Vicente	Canoa(K1 7+600)	San Vicente-K40	KO+000-K40+000	40	12	50.143,00
2. RIO JAMA	Jama(K57+500)	Kilómetro 40 - Kilómetro 80	K40+000-K80+000	40	12	50.164,00
3. CUAQUE	Coaque(K100+000)	K80 - K110	K80+000-K1 10+000	30	9	38.182,00
4.SAN MARCOS	Marco(K121+600)	K110+K140	K110+000-K140+000	30	9	38.182,00
5.CHINDUL	Mache Chindul(K142+50(K140-k166,5	K140+000-K166+500	26,5	9	38.194,00
		TOTAL	KO+000-K1 66+500	166,5	51	214.865,00

Fuente: MOP

Elaboración: Autores de la investigación

Cuadro 7.
Valor total de las micro-empresas viales que laboran en Manabí (USD)

CARRETERA	LONGITUD	No. MICROEMPRESAS	No. DE PERSONAS	VALOR	VALOR PROMEDIO
	(km)			USD/año	USD/ km/ año
Portoviejo-San Placido-Pichincha	102	3	34	142.348,00	1.396
San Mateo-San Lorenzo- Puerto Cayo	67,3	3	22	94.162,00	1.399
Paso Lateral de Manta(Doble vía) Calzada}	31,2	1	10	41.407,00	1.327
San Vicente-Pedernales-San José José de Chamanga	166,5	5	51	214.865,00	1.291
Total	367	12	117	492.782,00	1.343

Fuente: MOP

Elaboración: Autores de la investigación

Puede servir en la evaluación de la gestión por encima; por esta razón una adecuada estructura financiera reduce la dependencia de conjeturas e intuiciones, de la misma forma disminuye las inevitables áreas de incertidumbre que acompañan a todo proceso de toma de decisiones.

Las micro-empresas constituyen un sistema organizado que tiene como propósito el incentivar el desarrollo local de sectores donde se dan los respectivos mantenimientos a las carreteras, y está formado por un micro administración empresarial que la conforman departamentos, oficinas e instrumentos administrativos de gestión, como sistemas de procedimientos, métodos que son analizados según su urgencia, como unidades sociales, económicas y jurídicas. Son una expresión de propia expansión y dinamismo que experimenta el sector de la auto-gestión, por la captación de recursos. Los balances de situación indican que sus activos y pasivos, los cuales en estas entidades se reportaron resultados variables, es así que en el año 2002-2003 el total patrimonial fue de USD 142.348,00 debido a que se comenzó con tramos y su área de trabajo fue reducida (Cuadro 4) y USD 135.569 en los años 2004-2005 (Cuadro 5) y USD 214.865 en el año 2006, tal como lo determina el cuadro 6.

Así mismo se pudo determinar el valor pagado a las micro-empresas viales que laboran en Manabí, de acuerdo al mantenimiento con respecto a la longitud o tramos de carreteras que correspondió a la carretera Portoviejo-San Plácido que tiene una extensión de 102 km y laboraron tres empresas de Conservación Vial con 34 personas, lo cual equivalió a USD 1.396 el km/año. Por su parte la carretera San Mateo-San Lorenzo y Puerto Cayo, con 67,30 km, estuvo mantenida por tres micro-empresas con 22 personas registrando USD 1.399 km/año. Mientras que en el paso lateral de Manta con 31,20 km laboró en su conservación vial una micro-empresa registrando USD 1.327 km/año. En tanto que en las vías San Vicente –Pedernales- San

José de Chamanga, con 166,50 km mantuvo la participación de cinco micro-empresas con 51 socios, estableciendo USD 1.291km/año, registrando un total de USD 492.782,00 en el los años 2002-2006, como se observa en el cuadro 7.

2.2.5. Funciones que realizan las micro-empresas de conservación vial en el manejo y mantenimiento de las vías.

Entre las funciones principales de las micro-empresas de conservación vial, esta la colaboración en la prevención y atención de emergencias viales, mediante información y apoyo con la mano de obra; participación en las actividades de capacitación; las demás actividades de la misma o similar naturaleza que le sean indicadas mediante órdenes e instrucciones impartidas por el Ministerio de Obras Públicas de Manabí y para esto se consideraron factores geográficos y se analizó la región, categoría de carretera, clima y población. De igual forma se establecieron aspectos demográficos donde influyó la edad, sexo, tamaño y composición familiar de cada uno de los socios de las micro-empresas. También se consideró importante el nivel socio económico, en la cual se evaluó su nivel de educación, religión y clase social de que gozan los socios (Cuadro 8)

Cuadro 8.
Principales factores considerados para el funcionamiento de
De las micro-empresas de conservación vial.

GEOGRÁFICOS	DEMOGRÁFICOS	SOCIO-ECONÓMICOS
Región	Edad	Nivel económico
Categoría	Sexo	Educación
Clima	Tamaño Familiar	Religión
Población	Ciclo de vida	Raza
	Composición familiar	Clase social
		Categoría socio-profesional

Fuente: MOP

Elaboración: Autores de la investigación.

2.2.5.1 Limpieza de calzada, espaldones y derecho de vía.

Esta actividad tiene como propósito mantener la carretera y su entorno libre de basuras y desechos de materiales. La labor consiste en eliminar de la calzada y de los espaldones todo tipo de obstáculos y además, recoger toda clase de basuras.

2.2.5.2 .Sello de fisuras y grietas, y relleno de huecos aislados.

Esta labor comprende la limpieza y posterior relleno de grietas (mayor de 3 mm) con material asfáltico y protección con arena fina. En caso de fisuras (menor de 3 mm) se trata de limpieza y relleno con material asfáltico. El relleno de huecos aislados consiste en la reparación de las zonas dañadas del pavimento o de los espaldones, reemplazando el material deteriorado por uno nuevo.

En general, lo que se espera es que no haya presencia de huecos, ni en la calzada, ni en los espaldones de la vía. Los materiales para el sello de fisuras o grietas y para el relleno de huecos serán suministrados por el MOP.



Limpieza de calzada, espaldones y derecho de (Micro-empresa “Chindul”)

2.2.5.3 Limpieza y reparación de cunetas, cunetas de coronación, desagües, canales y zanjas.

La actividad consiste en quitar todo tipo de material (tierra, arena, piedra, basura, vegetación, sedimentos, etc.) que obstruya el libre paso del agua y en caso necesario volver a dar forma o conformar la cuneta, el desagüe, el canal o la zanja.



Limpieza y reparación de cunetas (Micro-empresa “Coaque”)

Todos los materiales recogidos o extraídos deben colocarse en zonas aledañas o transportarse a sitios alejados donde no perjudiquen o queden en posibilidad de volver a interferir el buen funcionamiento del drenaje. En todos los casos está prohibida la incineración de los desechos.

2.2.5.4 Limpieza de alcantarillas.

Esta labor se ejecuta para mantener las alcantarillas libres de todo tipo de obstáculos que dificulten o impidan el paso del agua. Se trata de limpiar la zona y los elementos de entrada, el interior y los elementos y zona de salida de la obra de drenaje.



Limpieza de alcantarillas (Micro-empresa “Río Jama”)

Todos los materiales recogidos o extraídos deben colocarse en zonas aledañas o transportarse a sitios alejados donde no perjudiquen o queden en posibilidad de volver a interferir el buen funcionamiento del drenaje. En todos los casos está prohibida la incineración de los desechos.



Limpieza de alcantarillas (Micro-empresa “Unidos Trabajando”)

2.2.5.5 Desmonte.

Consiste en cortar la vegetación, a una altura no mayor de 30 cm sobre el terreno natural, en las franjas laterales al pavimento de la carretera, hasta la cerca que limita los terrenos colindantes con el derecho de vía.

Cuando las cercas no existan, se ejecutará el corte de vegetación en un ancho hasta de 15 m, a cada lado desde la línea central de la carretera, dependiendo del terreno y la clase de vegetación. El material cortado debe eliminarse transportándolo y colocándolo en lugares adecuados previstos para el efecto. En ningún caso está permitida su incineración o quema.



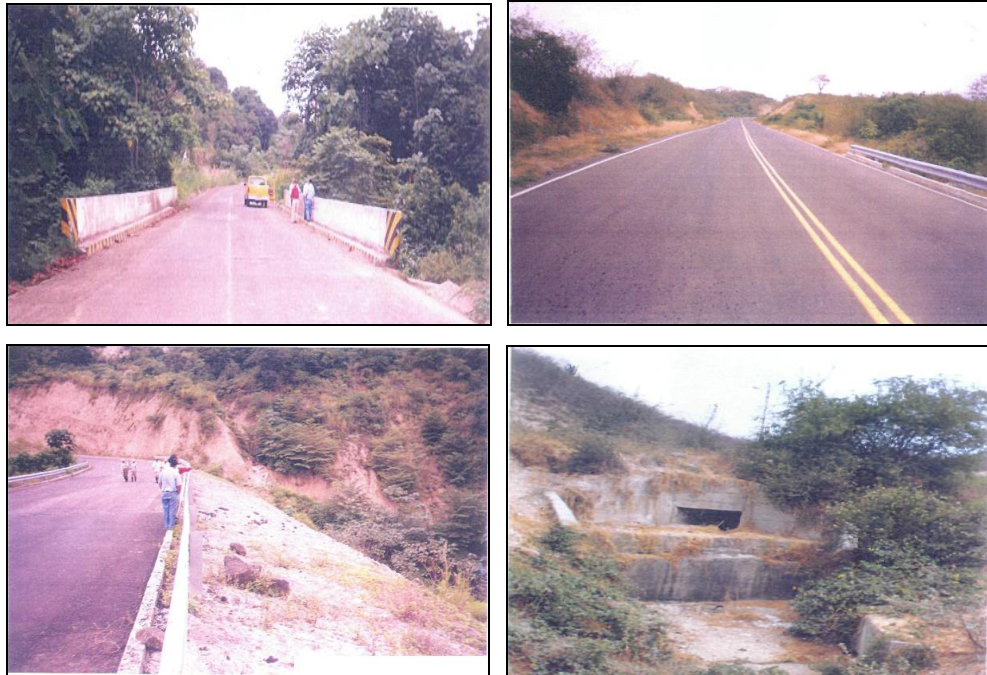
Labores de desmonte (Micro-empresa “Ruta del Sol”)

Debe haber cuidados especiales para que no se presenten incendios y en caso de ocurrencia será de responsabilidad de la Microempresa responder por los daños que se ocasionen.

2.2.5.6 Poda, corte y retiro de árboles y arbustos.

Cuando se encuentran árboles, que ofrezcan algún peligro o impidan la visibilidad a los usuarios de la vía, ellos deben podarse, cortarse o trasplantarse, según sea el caso. Los árboles o arbustos deben ser reemplazados en caso de que por determinada circunstancia tengan que cortarse. Todo el material de corte o poda debe retirarse y trasladarse a los lugares previstos para el efecto. En ningún caso está permitida su incineración o quema.

Debe haber cuidados especiales para que no se presenten incendios y en caso de ocurrencia será de responsabilidad de la Microempresa responder por los daños que se ocasionen.



Labores de mantenimiento (Micro-empresa “Lateral Manta”)

2.2.5.7 Arborización.

Se trata de efectuar la siembra de arbustos o de árboles ornamentales, frutales o maderables en los bordes extremos de la franja del derecho de vía, en taludes y laderas, en las orillas de los cauces de agua y en zonas desprotegidas de vegetación con el propósito de prevenir erosión y de embellecer las zonas laterales de la carretera.

2.2.5.9 Jardinería.

En sitios como intersecciones, separadores y taludes, cultivar plantas ornamentales de jardín para embellecer el entorno de la carretera y hacerla agradable para el usuario.

Siembra de vegetación o cobertura con bloques de grama.

Revestir con vegetación los taludes de cortes y de terraplenes; las intersecciones y separadores; las franjas laterales de la vía y los

lugares donde se pueda producir erosión mediante la colocación de césped o siembra de semillas de vegetación menor.

Remoción y limpieza, con carretilla, de derrumbes menores.

Esta actividad consiste en remover en forma inmediata los pequeños derrumbes que caigan sobre la vía y su posterior limpieza.

Limpieza de la estructura y de las barandas de los puentes.

Esta labor se realiza para mantener las estructuras libres de vegetación, basura y materiales, de tal manera que todos sus elementos funcionen adecuadamente para lo que fueron diseñados. Se trata, entonces, de mantener libres de obstrucciones y limpios drenes, juntas, apoyos, aletas, muros, etc. Las juntas deben estar siempre bien selladas. Las barandas de los puentes deben estar siempre en buen estado, limpias y visibles para los usuarios. Esta actividad comprende la limpieza y pintura con el color seleccionado.

Limpieza de los cauces o lechos de quebradas y ríos.

Esta actividad consiste en limpiar con herramientas manuales los obstáculos que impidan el libre paso del agua y que por su estancamiento pueda verse afectada la estructura. Se trata de quitar árboles, ramas, piedras o material sedimentado en el cauce o lecho del curso de agua.

Conservación rutinaria de las señales verticales.

Es la actividad comprende las siguientes tareas: la limpieza, mediante lavado de las señales, de tal manera que siempre se encuentren en condiciones óptimas para su interpretación y en caso de deterioro, la actividad incluye la reposición cambio de la lámina de la señal, el poste o la señal completa. Los materiales y elementos necesarios serán suministrados por el MOP.

2.2.6. Indicadores de Conservación.

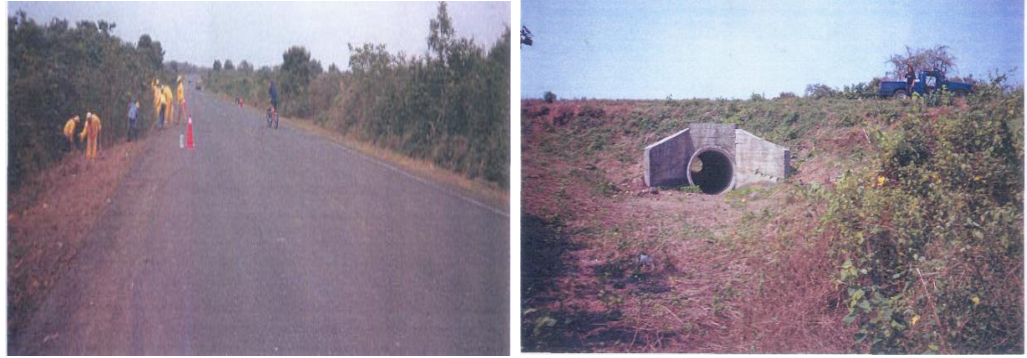
Los Indicadores de Conservación se definen como las características físicas que debe presentar una carretera como elementos referenciales de una adecuada conservación y con el propósito de prestar en forma permanente un servicio vial caracterizado por una circulación lo más segura, cómoda, económica y fluida posible. Dichos Indicadores son aceptables si cumplen con unos requisitos mínimos establecidos objetivamente mediante estándares o parámetros de medición.

Para las actividades de conservación vial, los Indicadores se definen para cada actividad, con ciertos niveles de tolerancia, de acuerdo con las necesidades de conservación de los diferentes elementos de la carretera y de las circunstancias propias del entorno de la vía y de las condiciones socio-ambientales.

En el caso de las carreteras de la provincia de Manabí, se ha previsto un plazo inicial de tres meses para que las microempresas con su trabajo continuo logren que los Indicadores de Conservación estén dentro de las exigencias, tal como se consideró en el proyecto piloto de Loja y Zamora. En seguida se presentan los Indicadores recomendados.

2.2.6.1 Cuidado o vigilancia de la vía.

Esta actividad consiste en cuidar la carretera y su entorno, para evitar depósitos de basuras o materiales sobre la vía, las invasiones y la ejecución de obras no autorizadas. Al presentarse algún caso, se debe proceder a informar inmediatamente al Administrador Vial. Por lo menos uno de los trabajadores debe efectuar el recorrido del tramo diariamente y tomar información de las posibles ocurrencias que puedan presentarse.



Labores de mantenimiento (Micro-empresa “San Marcos”)

2.2.6.2 Colaboración en la prevención y atención de emergencias viales.

Esta actividad consiste en atender y ejecutar acciones de colaboración y apoyo para prevenir y para atender las emergencias que se presenten en la vía.

2.2.6.3 Participación en las actividades de capacitación.

Esta actividad incluye la obligación de participar en todas las actividades de capacitación que se programen por parte del Administrador Vial.

2.2.7. Aporte al desarrollo socio económico de Manabí con la creación de estas micro-empresas.

En este ámbito se ha llegado a ocupar un sitio importante, por ofrecer otra alternativa más como medio de empleo en el área social y la presencia de esta actividad ha incidido en forma positiva, permitiendo que se incrementen el número de micro-empresas de conservación vial, lo que ha incidido en un aumento de mano de obra calificada y no calificada, donde la gran mayoría son trabajadores del sexo masculino con el 63,76% mientras que el 36,24% restante lo cubre el sector femenino.

Cuadro 9.
Generación de plazas de trabajo directo e indirecto por efecto de la micro-empresas de conservación vial.

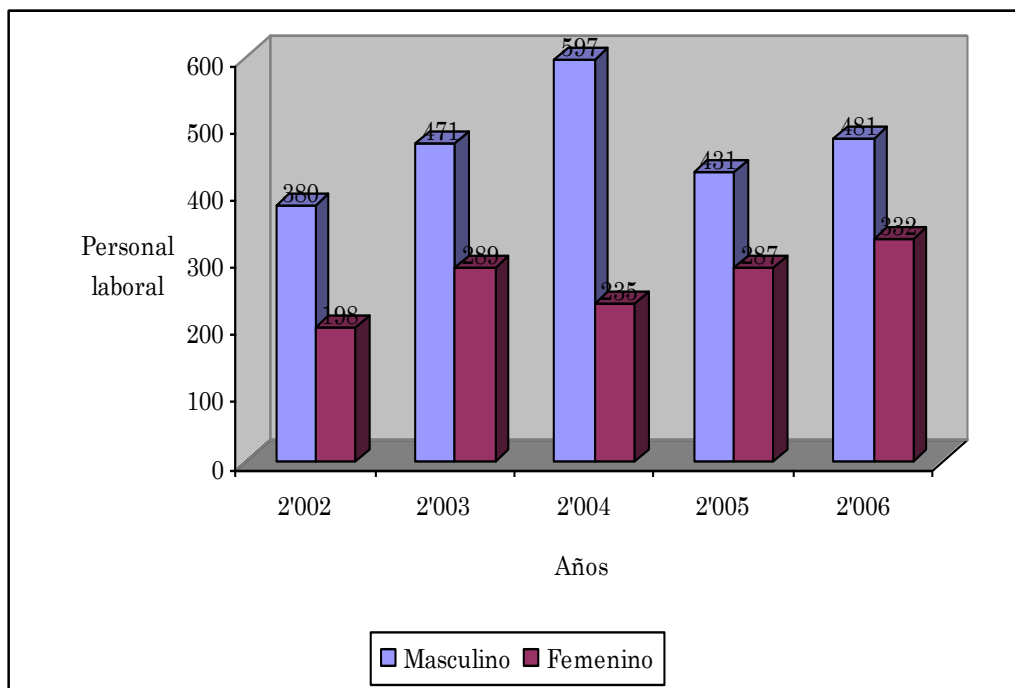
Recursos humanos	2002	2003	2004	2005	2006	Part. %
Masculino	380	471	597	431	481	63,76
Femenino	198	289	235	287	332	36,24
TOTAL	578	760	832	718	813	3701

Fuente: Subsecretaria de Obras públicas de Manabí. 2007.

Elaboración: Autores de la investigación

Este sector ocupa en sus variadas fases a personal calificado y no calificado, lo que en su totalidad representa para muchas familias una fuente de ingresos y la única manera de poder resolver en parte sus problemas económicos (Cuadro 9 y Gráfico 1).

Gráfico 1.
Generación de plazas de trabajo directo e indirecto por efecto de la micro-empresas de conservación vial.



Fuente: Subsecretaria de Obras públicas de Manabí. 2007.

Elaboración: Autores de la investigación

La contribución de empleo directo e indirecto, ya que el número de trabajadores en las micro-empresas es inferior, pero el trabajo de ellos corresponde al mantenimiento de ciertos tramos establecido por el Ministerio de Obras Públicas de Manabí y sus socios hacen participar a los miembros de su familia para concluir en el menor tiempo posible y dedicarse a otras actividades, preferentemente agrícolas; es así que por esta actividad en el 2002 existieron 479 personas, registrando un decrecimiento en lo referente a la actividad laboral, estableciendo 380 hombres y 198 trabajadores mujeres. Mientras que el año 2003 la actividad laboral creció a 761 trabajadores, siguiendo esa misma tendencia en el 2004 con 832 personas, que involucró a 597 hombres y 235 mujeres. Mientras que en el año 2006 la actividad laboral siguió en aumento con 813 personas que laboran directa e indirectamente en esta actividad, la cual agrupa a las diferentes fases que engloba a este sector.

De acuerdo a lo observado, esta actividad mantiene una similitud con el resto de sectores dedicados a la conservación vial, los mismos que actúan como un mecanismo de control de los procedimientos administrativos generados inciden en el proceso laboral, control y comercialización, frente a esta estructuración en el área micro-empresarial.

Además este tipo de actividad en Manabí ha tomado grandes impulsos, lo que ha permitido inyectar una mayor dinámica al recurso económico de la provincia y tiene como antecedente la estructuración y formulación de una propuesta de participación de micro-empresas de conservación vial y la utilización de contratos por estándares o niveles de servicio, para la conservación de carreteras a cargo del Ministerio de Obras Públicas, decidió ampliar su cobertura de mantenimiento de carreteras de Manabí, vinculando a comunidades y personas de la región, contribuyendo al desarrollo regional de la conservación del patrimonio vial y generar empleo productivo, mejorando la calidad de

vida de los miembros de cada micro-empresa mediante la capacitación y una remuneración por su labor, lo cual conlleva a disminuir la migración del campo a la ciudad y contribuye a la creación de nuevas formas de participación comunitaria.

Es importante indicar que este tipo de micro-empresas de conservación vial, son encargadas de realizar mantenimiento y conservación rutinario, una vez que la vía ha sido construida, lo que ha permitido conservar las carreteras en buen estado, prolongar su vida útil, mejorar el entorno ambiental, reducir los costos globales con mantenimientos periódicos, costos de operación y los tiempos de movilización vehicular.

Las causas por las cuales se ha llegado a esta condición, de contratar a micro-empresas, son la ineficiencia e ineficacia de los organismos viales y la escasez de los recursos financieros y con el uso deficiente de la tecnología. Todos estos aspectos están ligados por su origen con la indebida injerencia política.

2.2.8. El desenvolvimiento social en el crecimiento micro-empresarial.

Como se puede establecer el ámbito social, sin importar su finalidad, objetivos o propósitos, busca en forma directa la obtención de resultados de máxima eficiencia y el aprovechamiento de los recursos humanos y así dar cumplimiento a las metas propuestas en el mantenimiento de las vías mediante mecanismos de planificación, organización, dirección, coordinación y control, pero no podemos dejar atrás el hecho, que no se podrá lograr una administración eficiente sin realizar una correcta división de trabajo, con el cual se obtenga coordinación laboral.

Cuadro 10.

Objetivos fundamentales en el campo laboral de la micro-empresas viales

DIRIGIR	INTEGRAR
COMUNICAR	CONTROLAR

Fuente: Introducción Administradores Viales del Ecuador. 2002.
Elaboración: Autores de la investigación

Con estos antecedentes los integrantes de las micro-empresas viales mantienen una organización interna que actúa como mecanismo de control de los procedimientos administrativos generados a todas las áreas y se basan en una organización que objetiviza soluciones viables que permiten alcanzar los objetivos que garantizan los mejores resultados en el campo administrativo y al mismo tiempo permiten una reducción de costos de producción en lo referente a esta actividad.

Es por esto que la organización administrativa como técnica, no es un instrumento destinado a eliminar personal, la reducción de un costo no refleja únicamente los gastos menores que realiza toda persona o micro-empresa, sino que fundamentalmente demuestra una mayor productividad con el mismo personal.

Además es importante indicar que el tipo de organización con su respectivo personal, se establece de acuerdo al tamaño y finalidad de la misma, es por ello que no existe modelo de organización ideal para el proceso administrativo de comercio alguno. Según John M. Brion, existen cuatro razones principales por las cuales la planificación es necesaria hoy en día:

- La planificación administrativa significa progreso ordenado, es decir, saber cómo, cuándo, por qué, dónde y quién hará que para obtener mejores resultados en el momento oportuno.
- Administración es el método más efectivo entre los conocidos para asegurar la mejor utilización y coordinación de los recursos humanos, entre los cuales sobresale el trabajador, que labora y coordina en beneficio y crecimiento de su micro-empresa.
- Administración significa determinar los objetivos, incentivos y mediciones, abarcando de esta manera tanto el modo de alcanzar los objetivos para valorar el avance comercial, entre los cuales se especifica dirigir, integrar, comunicar y controlar.

2.2.3. Marco Conceptual.

Luego de la descripción del marco teórico se hizo importante para fortalecer el plan analítico conceptual, establecer las siguientes concepciones:

- **Red vial**, camino de buenas características que está destinado a un número relativamente grande de vehículos.
- **Carretera**, capa de concreto asfáltico de un espesor de 3 centímetros o más que se coloca para que sirva de capa de rodadura.
- **Vía**, lugar debidamente acondicionado para el paso de vehículos, peatones o ambos.
- **Administración**: ejercer la autoridad o el mando sobre un territorio dirigiendo una institución. Ordenar, disponer, y organizar.
- **Conservación vial**, acción que no solo conserva la vía, sino que previene su deterioro; no debe tomárselo como una política temporal sino como una inversión y una garantía contra futuras reparaciones costosas. La conservación es la habilidad de prever un servicio

completo en el sistema vial con un déficit de costo de molestias para el tránsito.

- **Mantenimiento de carreteras**, conjunto de actividades que deben realizarse a fin de mantener y preservar una carretera en condiciones estructurales y de funcionamiento similares a los del proyecto ejecutado y proveer al usuario de comodidad y seguridad en el uso de los mismos.
- **Microempresa**; unidad u organización dedicada a la producción de bienes y servicios en pequeña escala.
- **Contratista**, persona natural o jurídica que se compromete con el Gobierno, mediante un contrato a la ejecución de una obra, o al suministro de determinados bienes o servicios.
- **Comunidad**; conjunto de personas radicadas en un lugar, preferible en el sector rural o campo.
- **Conservación**; acción o efecto de convertir sin afectar y alterar a la situación anterior.
- **Empleo**; persona que por un salario o sueldo desempeña diversos trabajos según los requerimientos o actividad.
- **Inversión**; aportación de dinero destinado a promover una actividad empresarial, sea esta comercial o industrial.
- **Activos**: Conjunto de las inversiones, bienes o valores de que dispone el inversionista o empresario.
- **Pasivos**: Representan el conjunto de obligaciones con terceros o contingencias que respaldan o financian las inversiones.
- **Financiero**: Pertenece a cuestiones bancarias y bursátiles o a las inversiones de un Estado a instituciones afines a ella.

2.4. Hipótesis.

¿Son las micro-empresas de conservación vial contratadas por el Ministerio de Obras Públicas las que aportan al desarrollo socio económico de la provincia de Manabí?

2.5. Variables y su Operacionalización.

Variable independiente.

Micro-empresas de conservación vial contratadas.

Variable Dependiente.

Aportan al desarrollo socio económico de la provincia de Manabí.

**Operacionalización de las variables
Variable Independiente.**

Las Micro-empresas de conservación vial contratadas.

Conceptualización	Categoría	Indicadores	Ítems Básicos	Técnicas o Instrumentos
Las Micro-empresas son unidades ejecutora para la conservación vial, esta compuesta por una estructura administrativa y financiera y mediante cursos de capacitación dirigidos por el MOP garantizan todas las actividades de mantenimiento rutinario, oportunas, preventivas, ferrentes y bien ejecutadas.	Unidades gubernamentales	-Número de micro-empresas	1. ¿Uds le dan a las micro-empresas de conservación vial contratadas una adecuada capacitación y justa remuneración económica por parte del MOP? Nº Alternativas a. Si b. No	Técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Manabí.
	Micro-empresas contratadas en Manabí.	- Reducir costos globales - Prolongar la vida útil de de la carreteras.	2. ¿Existe una adecuada verificación de los registros financieros por parte del MOP en las microempresas de conservación vial, que operan en Manabí? Nº Alternativas a. Si b. No	
	Estructura administrativa	-Personal -Socios	3 Este tipo de contratación con micro-empresas de conservación vial ha permitido reducir los costos: Nº Alternativas a. Reducir los costos de conservación b. Prolonga la vida útil de la carretera	
	Estructura financiera	Registros contables	4.¿Ha mejorado la protección ambiental del derecho de vía de entorno de las carreteras? Nº Alternativas a. Si b. No	

			<p>5. ¿Han reducido los riesgos de deterioro y destrucción de las vías por fenómenos ambientales?</p> <p>Nº Alternativas</p> <p>a. Si</p> <p>b. No</p>	
			<p>6. ¿La creación de microempresas de conservación vial contribuye al desarrollo regional, despertando la conciencia del valor del patrimonio vial?</p> <p>Nº Alternativas</p> <p>a. Si</p> <p>b. No</p>	
			<p>7. El MOP a través de las microempresas de conservación vial permite la creación de nuevas formas de participación comunitaria dando:</p> <p>Nº Alternativas</p> <p>a. Empleo permanente</p> <p>b. Contratado</p>	
			<p>8. ¿Cree Ud que este tipo de contratación de microempresas de conservación vial está dando resultados satisfactorios en la red vial de Manabí?</p> <p>Nº Alternativas</p> <p>a. Si</p> <p>b. No</p>	
			<p>9. ¿Ha contribuido al incremento de empleo y del mejoramiento del nivel de vida los integrantes de micro-empresa viales en la provincia de Manabí?</p>	

			Nº	Alternativas	
			a.	Si	
			b.	No	

Dependiente.

Aportan al desarrollo socio económico de Manabí.

Conceptualización	Categoría	Indicadores	Ítems Básicos	Técnicas o Instrumentos
Conjunto de acciones sociales y económicas que permiten mejorar el nivel de vida de los habitantes de un sector de la geografía manabita.		- Micro-empresas	1. Este tipo de actividad ha permitido que se generen nuevas fuentes de trabajo en su sector. Nº Alternativas	Encuestas a: Encuestas a representante legales de las micro-empresas y
		- Participación de las Comunidades. - Número de trabajadores	a. b. Si c. No	
	Ocupación	- Sueldos - Local - Regional	2. ¿Esta Ud de acuerdo con la remuneración económica que percibe por sus servicios en este tipo de actividad? Nº Alternativas	
	Empleo		a. Si b. No	
	Remuneración		3. ¿Han mejorado sus condiciones de vida después de haber conformado las microempresas de conservación vial? Nº Alternativas	
			a. Si b. No	
			4. Su remuneración es: Nº Alternativas	
			a. Semanalmente b. Quincenalmente c. Mensualmente	

			<p>5. ¿Reciben una adecuada capacitación en lo referente a: Conservación Vial, Medio Ambiente y Patrimonio Vial?</p> <table> <thead> <tr> <th>Nº</th> <th>Alternativas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a.</td> <td>Si</td> </tr> <tr> <td>b.</td> <td>No</td> </tr> </tbody> </table>	Nº	Alternativas	a.	Si	b.	No	
Nº	Alternativas									
a.	Si									
b.	No									
			<p>6. ¿Este tipo de actividad micro-empresarial ha permitido que los campesinos no emigren del campo a la ciudad?</p> <table> <thead> <tr> <th>Nº</th> <th>Alternativas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a.</td> <td>Si</td> </tr> <tr> <td>b.</td> <td>No</td> </tr> </tbody> </table>	Nº	Alternativas	a.	Si	b.	No	
Nº	Alternativas									
a.	Si									
b.	No									
			<p>7. ¿La contratación de micro-empresas de conservación vial por parte del MOP ha contribuido al desarrollo socio económico de las familias en la Provincia de Manabí?</p> <table> <thead> <tr> <th>Nº</th> <th>Alternativas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a.</td> <td>Si</td> </tr> <tr> <td>b.</td> <td>No</td> </tr> </tbody> </table>	Nº	Alternativas	a.	Si	b.	No	
Nº	Alternativas									
a.	Si									
b.	No									

III. DISEÑO METODOLOGICO

3.1. Tipo de Investigación

El tipo de investigación fue analítica, descriptiva, documental y bibliográfica, debido a que se utilizó información ya existente y se sustentó la relación causa-efecto, para el análisis de la estructura administrativa y financiero de las micro-empresas de conservación vial contratadas por el Ministerio de Obras Públicas establecidas en Manabí en el período 2002-2006.

3.2. Modalidad de la investigación.

La investigación se desarrolló con datos retrospectivos y prospectivos, la cual permitió tener un mejor acceso a la información.

3.3. Métodos

Se utilizó el método científico de carácter inductivo y deductivo, que permitió obtener datos reales y por medio de informaciones obtenidas del Ministerio de Obras Públicas y Micro-empresas de conservación vial que operan en Manabí.

3.4. Técnicas.

Encuesta.

Se realizaron encuestas, con un número de preguntas relacionadas, con la finalidad de averiguar estados de opinión de los participantes.

Entrevista.

Se entrevistaron a los técnicos del Ministerio de Obras Públicas de Manabí y Micro-empresas de conservación vial.

Observación.

Se observó con atención como opera la estructura administrativa y financiera de ambos componentes.

3.5. Población y Muestra

La población se tomó a los involucrados directos e indirectos, como son fueron los técnicos del Ministerio de Obras Públicas, Micro-empresas de Conservación Vial y chóferes profesionales. Para la obtención de la muestra se la obtuvo con la aplicación de métodos estadísticos, para lo cual se consideró la siguiente fórmula:

n	-	Tamaño de la muestra
N	-	población
E	-	Error de muestreo

$$n = \frac{N}{E^2 (N-1) + 1}$$

$$n = \frac{50}{(0,05)^2 (50-1) + 1} = \frac{50}{(0,0025) (49)+1} = \frac{50}{1,12} = 44,64 (45)$$

$$n = \frac{8}{(0,05)^2 (8-1) + 1} = \frac{8}{(0,0025) (7)+1} = \frac{8}{1,0175} = 7,86 (8)$$

$$n = \frac{100}{(0,05)^2 (100-1) + 1} = \frac{100}{(0,0025) (99)+1} = \frac{100}{1,2475} = 80,16 (80)$$

	Población	Muestra
Técnicos del MTOP	50	45
Micro-empresas	8	8
Trabajadores de		
Lãs micro-empresas	8	8
Chóferes	100	80

3.6. Técnicas e Instrumentos.

- Entrevistas estructuradas y no estructuradas
- Fichas nemotécnicas y materiales (Computador, hojas, fotocopias)
- Equipo de investigadores compuesto por dos personas.

3.7. Fuentes de información.

Información primaria.

Se la obtuvo directamente del Ministerio de Obras Públicas, con sus técnicos y personal que labora en dicha institución. Así mismo se

ubicó a las micro-empresas de conservación vial con su personal y ha chóferes que transitan por las vías en concesión.

Información secundaria.

Fue obtenida de libros, revistas, folletos emitidos por dichas instituciones y el correo electrónico.

3.8. Plan de procesamiento y análisis de datos.

La tabulación de los datos se realizó bajo los siguientes criterios

- Revisión crítica de la información
- Tabulación de variables de acuerdo a los objetivos e hipótesis incorporada en la información.
- El proceso de información estuvo acorde a la ajuste de las variables e indicadores.
- Los datos se presentaron en forma escrita a través de un cuadro o tabla con sus respectivos gráficos.

IV. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

4.1. Encuestas dirigidas a Técnicos del Ministerio de Obras Públicas de Manabí.

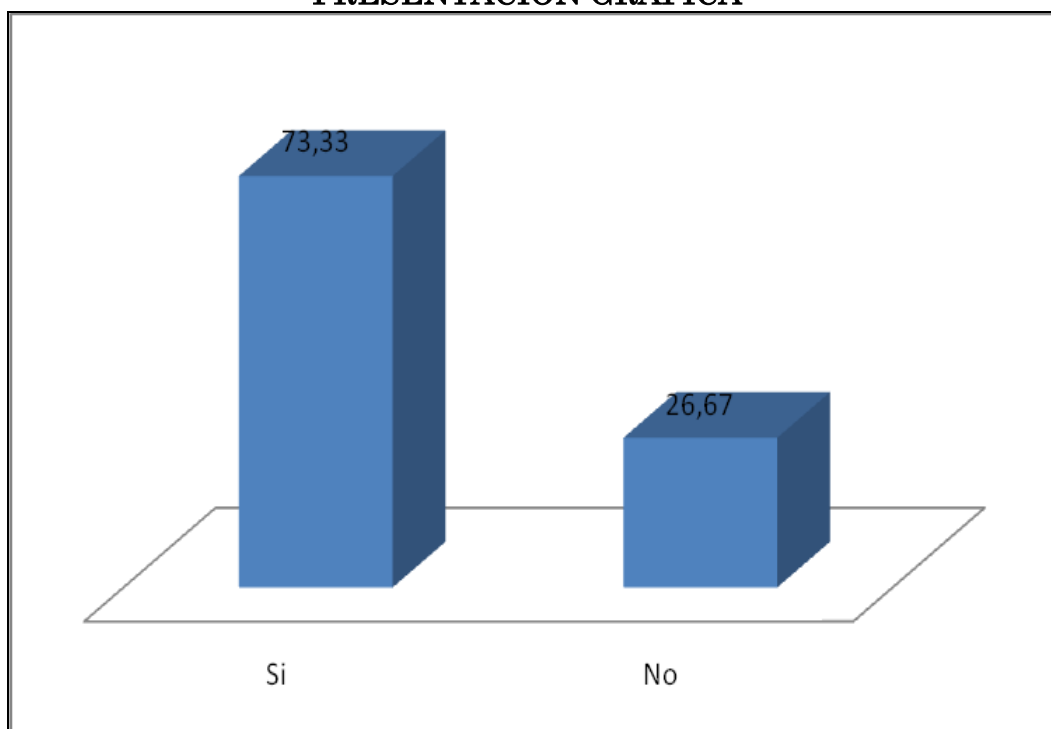
1. ¿Uds le dan a las micro-empresas de conservación vial contratadas una adecuada capacitación y justa remuneración económica por parte del MOP?

N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	33	73,33
b.	No	12	26,67
Total		45	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 1.

Los resultados de las encuestas, determinaron que el 73,33% de los técnicos del MOP señalaron que ellos previo a la contratación de las micro-empresas de conservación vial les proporcionan una adecuada capacitación y una justa remuneración económica, lo cual incide en que su accionar en el mantenimiento vial sea eficiente; en tanto el 26,67% indicaron que las capacitaciones más bien son rústicas y se ubican a tener las señalizaciones visibles, así como cunetas, alcantarillas, puentes y bordes de carreteras libre de malezas, por lo que el trabajo es sencillo y tienen que hacerlo cada cierto tiempo, según la época.

Acorde a lo expuesto, se tiene como antecedente que la estructuración y formulación de una propuesta de participación de micro-empresas de conservación vial y la utilización de contratos por estándares o niveles de servicio, para la conservación de carreteras a cargo del Ministerio de Obras Públicas, decidió ampliar su cobertura de mantenimiento de carreteras de Manabí, vinculando a comunidades y personas de la región, contribuyendo al desarrollo regional de la conservación del patrimonio vial y generar empleo productivo, mejorando la calidad de vida de los miembros de cada micro-empresa mediante la capacitación y una remuneración justa por su labor, lo cual conlleva a disminuir la migración del campo a la ciudad y contribuye a la creación de nuevas formas de participación comunitaria.

2. ¿Existe una adecuada verificación de los registros financieros por parte del MOP en las microempresas de conservación vial, que operan en Manabí?

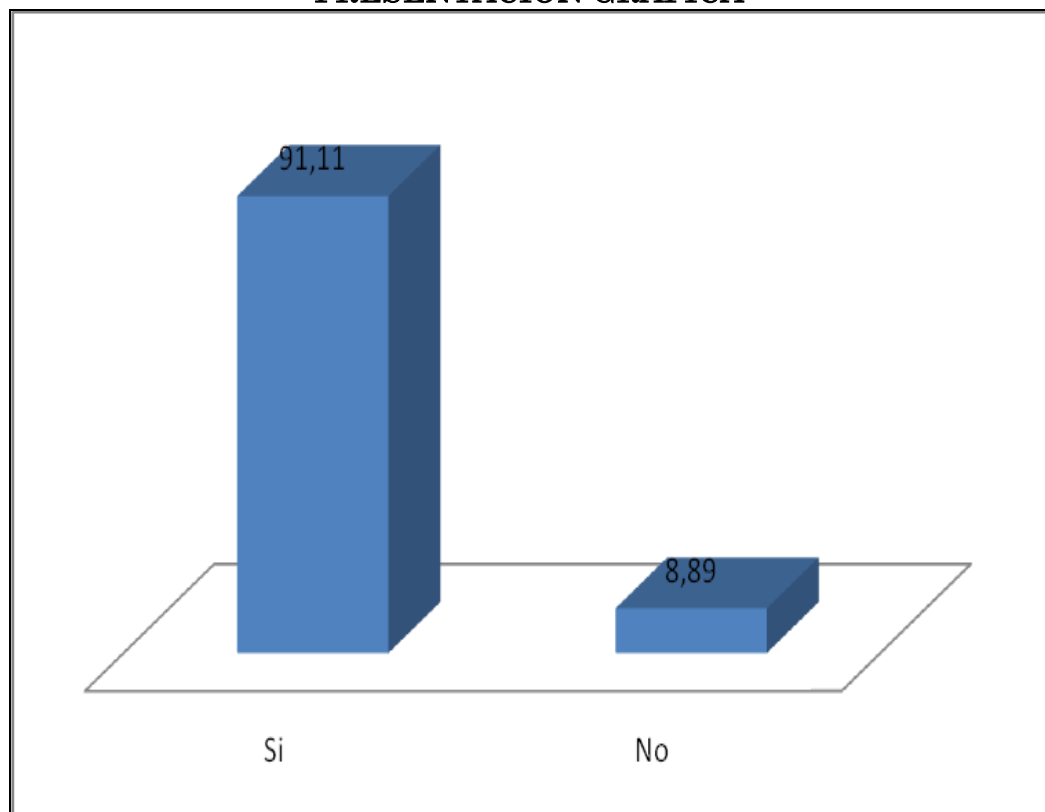
Nº	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	41	91,11
b.	No	4	8,89

Total		45	100
--------------	--	-----------	------------

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 2.

Los resultados, verificaron en un 91,11% en las encuestas realizadas a los técnicos del MOP en Manabí, que existe una adecuada verificación de los registros financieros de estas micro-empresas, ya que tienen que justificar y cuidar los bienes tangibles que se les proporciona para el mantenimiento de la red vial, según el sector y la micro-empresa, el cual es administrado por el Dpto. Financiero del Ministerio de Obras Públicas: pero el 8,89% señaló que estas personas por su nivel de educación no les permite llevar los registros financieros respectivos, por lo que son controlados y asesorados por personal que labora en el Dpto. financiero de la entidad contratante. Las causas por las cuales se ha llegado a esta condición deplorable, son la ineficiencia e ineficacia de los organismos viales y la escasez de los recursos financieros y están ligadas con las condiciones socio-culturales organizacionales antiguas, con deficiente utilización de los escasos recursos financieros y con el uso deficiente de la tecnología.

Todos estos aspectos están ligados por su origen con la indebida injerencia política, ya para su contratación se lo hace en forma directa, por indicadores o estándares dictaminados por los técnicos, donde se da un anticipo, de un valor hasta el 20% del valor total del contrato para la compra de herramientas y elementos de señalización temporal. Además, para la subsistencia de los miembros de la micro-empresa durante el primer mes.

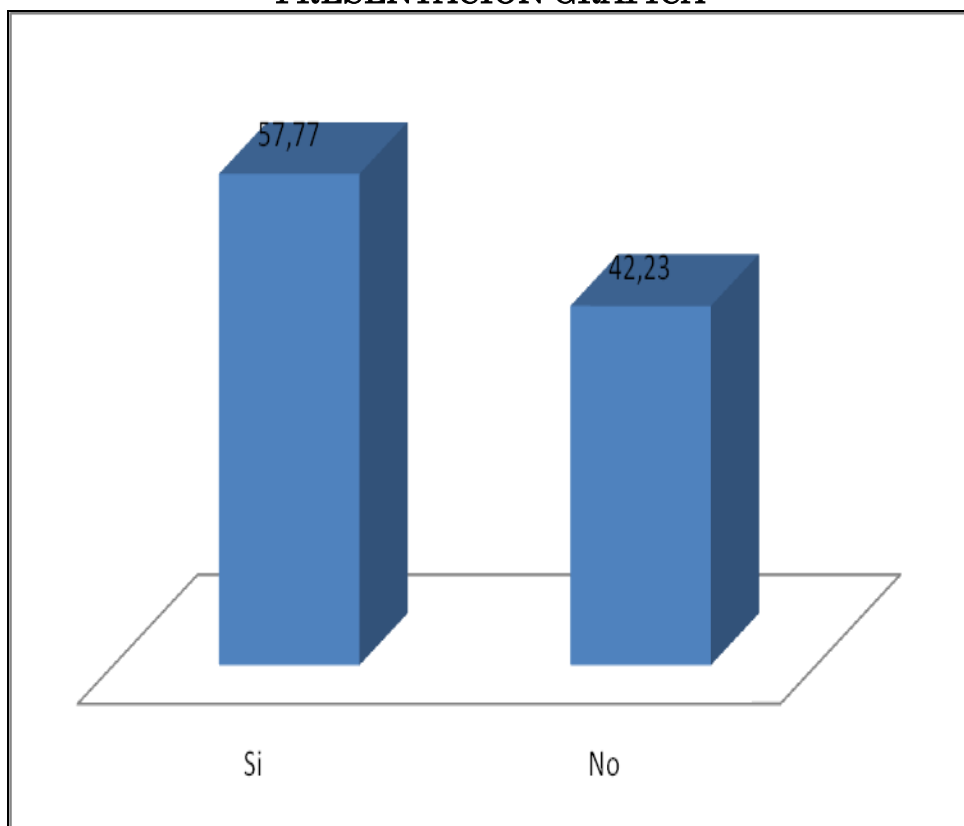
3. Este tipo de contratación con micro-empresas de conservación vial ha permitido reducir los costos de construcción y prolongar la vida útil de las carreteras:

N°	Alternativas	Frecuencia	Si	No	%
a.	Reducir los costos de conservación	26	26	0,00	57,77
b.	Prolonga la vida útil de la carretera	19	19	0,00	42,23
Total		45	45	0,00	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 3.

En base a los resultados de las encuestas determinaron que el 57,77% de los técnicos del Ministerio de Obras Públicas de Manabí, indicaron en su mayoría que este tipo de contratación a permitido reducir los costos de conservación; sin embargo el 42,23% señaló que prolonga la vida útil de la carretera, lo cual evidencia que este tipo de accionar ha permitido conservar el entorno de las carreteras que se encuentran bajo la responsabilidad de la microempresas de conservación vial, debido a que los costos por conservación, es la cantidad desembolsada para producir un bien y en el interviene el cálculo de producción y hay que tener en cuenta el costo de las materias primas utilizadas, la mano de obra empleada y la parte proporcional de la inversión de capital necesaria para producir el bien o el servicio en cuestión.

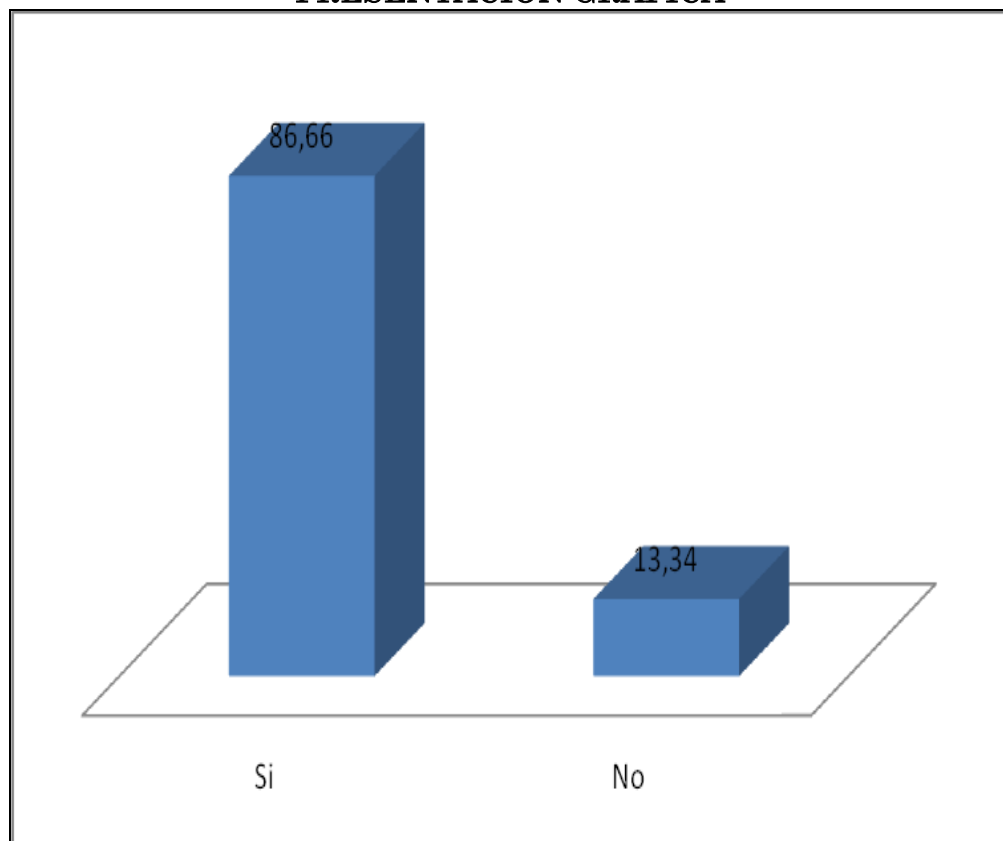
4. ¿Ha mejorado la protección ambiental del derecho de vía y de entorno de las carreteras?

Nº	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	39	86,66
b.	No	6	13,34
Total		45	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 4.

Según las encuestas efectuadas, se determinó que el 86,66% de los técnicos del MOP, señalaron estar de acuerdo con este tipo de contratación, ya que ha mejorado mucho la protección vial del derecho de vía al entorno de carreteras, donde se ejecuta este tipo de acción; sin embargo el 13,34% opinó que es poco el accionar, lo cual se debe posiblemente a que las micro-empresas no han cumplido con el propósito establecido, como es la conservación vial, incidiendo en el tránsito vehicular y por ende en el deterioro de la carretera. Sin embargo es importante determinar que los técnicos del Ministerio de Obras Públicas, determinaron estos parámetros en base a las características físicas que debe presentar una carretera como elementos referenciales de una adecuada conservación y con el propósito de prestar en forma permanente un servicio vial caracterizado por una circulación lo más segura, cómoda, económica y fluida posible.

Por lo que dentro de estudios técnicos determinaron las actividades de conservación rutinaria de las carreteras que comprende las siguientes actividades; limpieza de calzada, espaldones y el derecho de vía; sello de fisuras, grietas y relleno de huecos aislados; limpieza y reparación de cunetas, alcantarillas, canales; desmonte, poda, corte y retiro de árboles y arbustos; siembra de vegetación; remoción y limpieza con carretilla de derrumbes menores; limpieza de barandas de puentes, de lechos o quebradas y ríos; conservación y demarcación rutinaria de señales verticales y horizontales; conservación de guardavías suministradas por el MOP e indicadores de conservación.

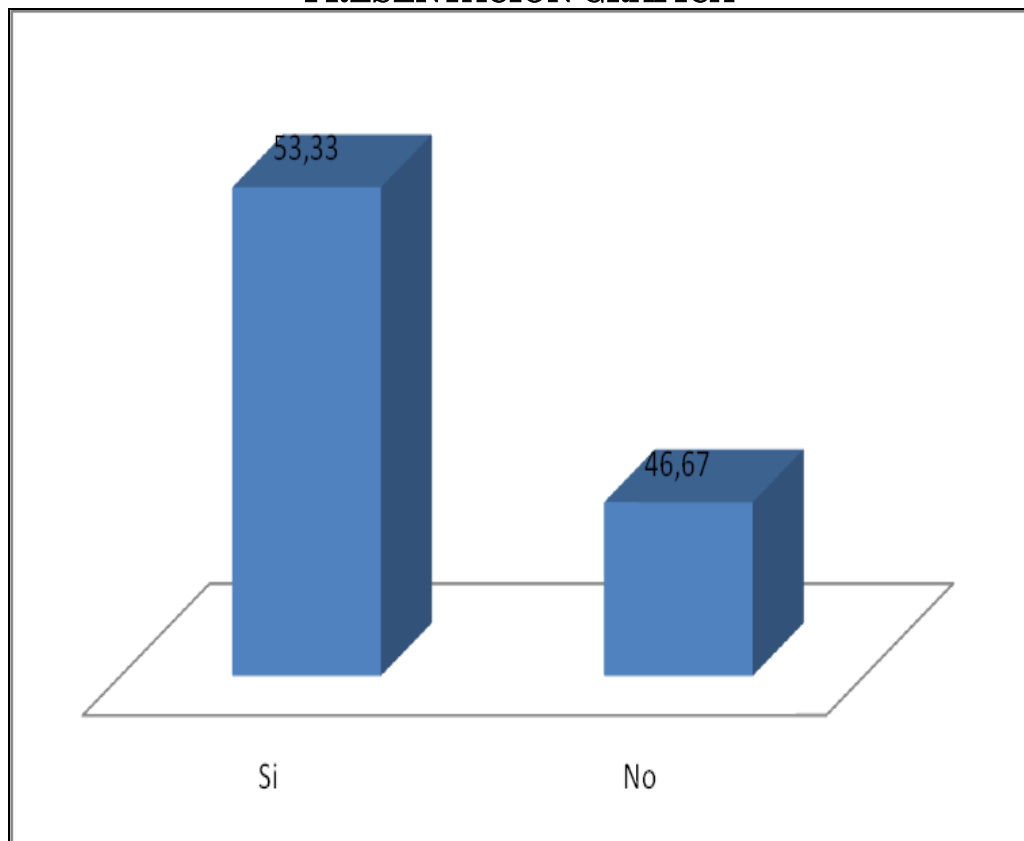
5. ¿Han reducido los riesgos de deterioro y destrucción de las vías por fenómenos ambientales?

Nº	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	24	53,33
b.	No	21	46,67
Total		45	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 5

El 53,33% de los técnicos encuestados manifestaron el estar de acuerdo con esta pregunta, ya que según informes propios de la institución y donde las microempresas trabajan en la conservación de las vías, el accionar oportuno ha permitido reducir los riesgos de deterioro y destrucción de las vías por fenómenos naturales, al estar limpias, permitiendo el flujo del agua, lodo por las cunetas, alcantarillas y otros accesos propios de la carretera. Por otro lado el 46,67% indicó que es poco, lo que se ha realizado, de acuerdo con la formulación de la pregunta, lo cual se debe a que en los sectores que ellos han fiscalizado, por las condiciones topográficas de sector ha afectado al sector vial.

Sin embargo es importante recalcar que los riesgos en la carretera se han reducido, debido a la acción de las micro-empresas de conservación vial, pero su estado físico de asfalto deja mucho que desear y más bien debido al accionar de las empresas de conservación vial se ha mejorado el tránsito al poder visualizar en mejor forma los baches, señalizaciones, cunetas y otros aspectos que pueden incurrir en accidentes, por lo que el Ministerio de Obras Públicas, y los Administradores Viales, tienen como objetivo mantener la red vial en buen estado y que, con una adecuada, oportuna, eficiente y eficaz conservación puedan brindar un buen nivel de servicio, que satisfaga las necesidades de los usuarios como comodidad, rapidez, seguridad y economía en el transporte de cargas y pasajeros. Una adecuada conservación origina, reducir los costos globales de conservación, dar un mayor desarrollo económico y seguridad del usuario, permitir una reducción de los costos de operación y los tiempos de recorrido y al mismo tiempo dar una prolongación de la vida útil de la carretera.

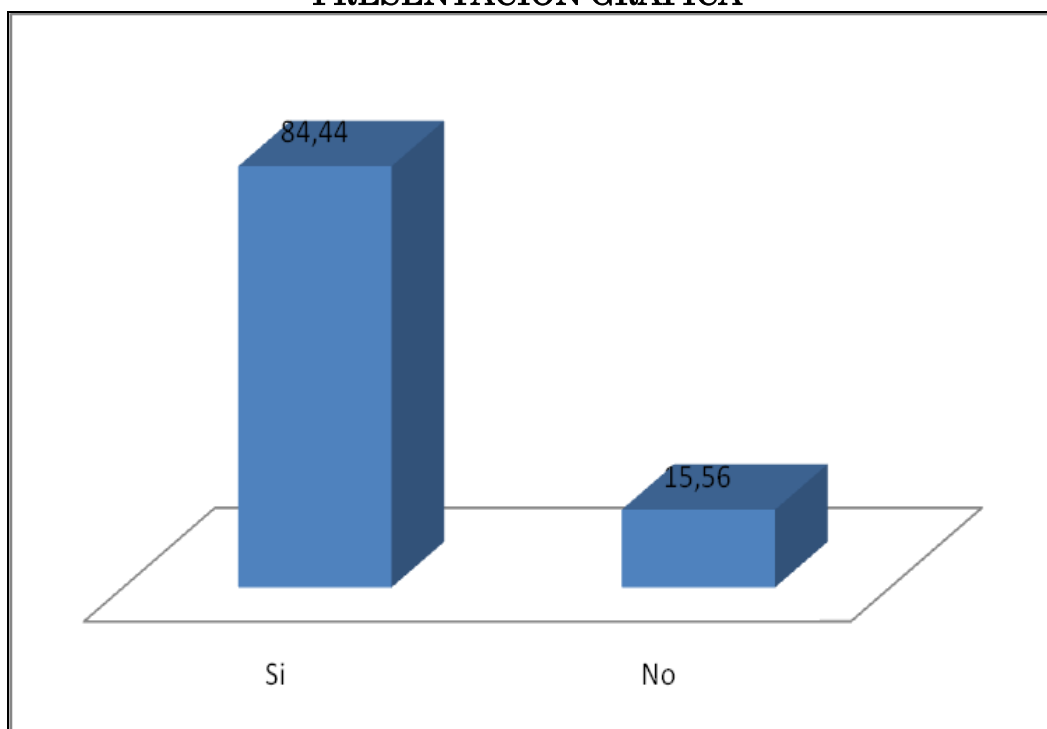
6. ¿La creación de microempresas de conservación vial contribuye al desarrollo regional, despertando la conciencia del valor del patrimonio vial?

Nº	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	38	84,44
b.	No	7	15,56
Total		45	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 6.

De acuerdo a los resultados, el 84,44% de los encuestados confirmaron el estar de acuerdo, ya que este tipo de accionar contribuye al desarrollo regional, ya que con los accesos de las carreteras y señalizaciones son factores indirectos que permiten una mejor utilización y al mismo tiempo una vida útil más prolongada de la carretera, ya que los vehículos pueden transitar por ambos lados, sin necesidad de utilizar una sola vía para no tener accidentes ni daños en sus carros; también se pueden sacar productos para la venta y al mismo tiempo dar una mayor movilización vehicular evitando que estos se dañen.

Mientras tanto el 15,56% no concordó con esta variable, aduciendo que dadas las condiciones del suelo y topografía de las zonas donde se ejecutan este tipo de contratación, no ha despertado la conciencia del valor del patrimonio vial, tanto en pobladores, transportistas y otros agentes externos.

Muchas de estas carreteras necesitan mantenimiento, ya sea desbroce de malezas y basuras en cunetas, rótulos limpios que prevengan a los turistas de cruces peligrosos y que identifiquen las ciudades de destino final. Por lo que debido a esta ineficacia e ineficiencia de los organismos viales que no cuentan con el recurso humano necesario para ejecutar estas obras de mantenimiento rutinario de vías se ha llegado a contratar personal particular de las zonas donde se ejecutan obras viales, creando micro-empresas de “Conservación Vial”

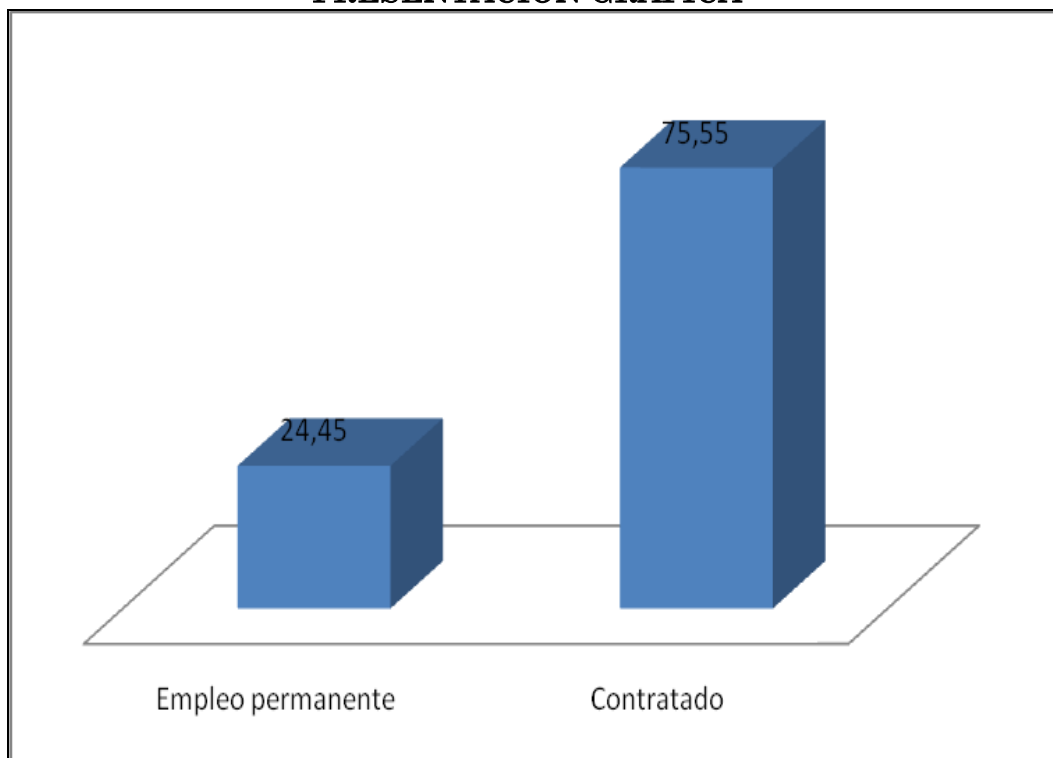
7. El MOP a través de las microempresas de conservación vial permite la creación de nuevas formas de participación comunitaria dando:

Nº	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Empleo permanente	11	24,45
b.	Contratado	34	75,55
Total		45	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 7.

Los técnicos encuestados señalaron en un porcentaje equivalente al 75,55% señalaron que este tipo de accionar ha permitido la contratación de personal de los sectores por donde pasa la red vial y bajo la responsabilidad de la persona que preside la comunidad, se establecen reglamentaciones laborales, lo cual ha permitido que muchas personas encuentren trabajo bajo este tipo de accionar. Mientras que el 24,45% indicó que dada las condiciones del medio, en zonas altamente húmedas y de gran movimiento vehicular se hace necesario tener un personal permanente por las características del sector vial, donde se ejecuta este tipo de conservación vial.

Pero es importante aclarar que la participación del personal en la conservación vial, no se refiere al estado actual de la red vial, ya que en su mayoría se encuentra destruida, sino a la conservación en lo referente a que las carreteras tengan una mayor visibilidad en curvas, en señalizaciones, en limpieza de cunetas, puentes de malezas que muchos de estos factores inciden en accidentes de tránsito, así mismo permite que los vehículos circulen por ambos lados de la vía y ocupen el carril correspondiente, situación que anteriormente no se daba.

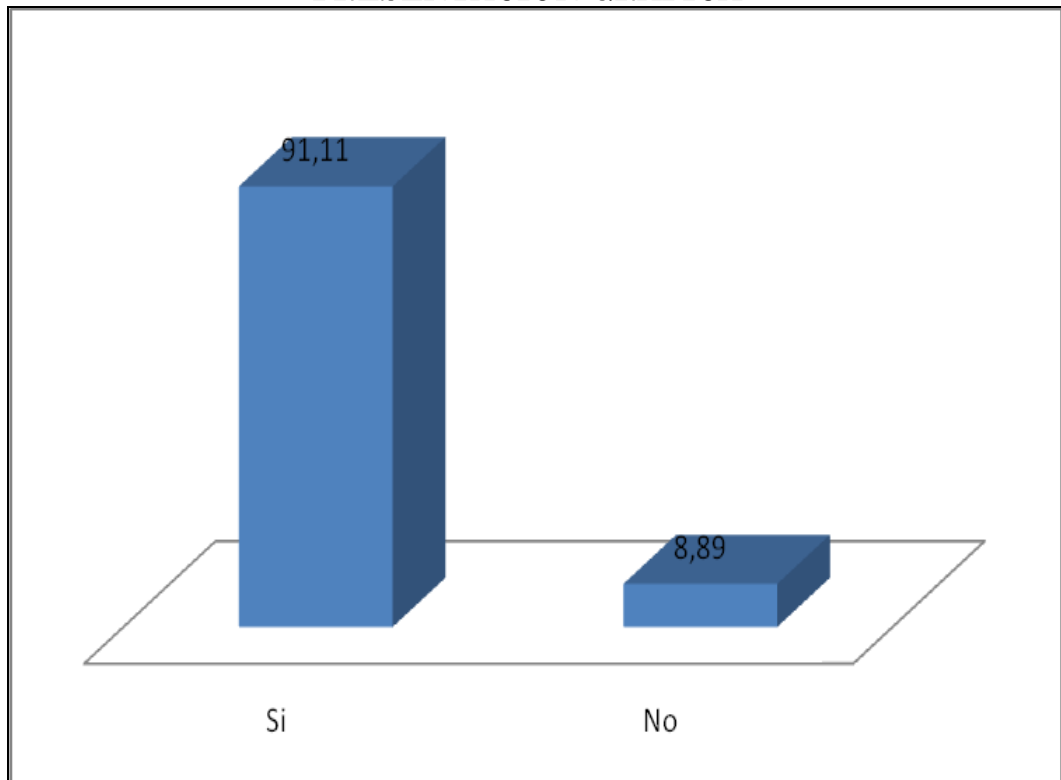
8. ¿Cree Ud que este tipo de contratación de microempresas de conservación vial está dando resultados satisfactorios en la red vial de Manabí?

N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	41	91,11
b.	No	4	8,89
Total		45	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 8.

Se evidenció que el 91,11% de los técnicos del MOP de Manabí encuestados, confirmaron que este tipo de actividad ha dado los resultados esperados en la conservación de la red vial en nuestro medio. Mientras que el 8,89% no estuvo de acuerdo con esta variable, los cuales señalan que los sectores cercanos a las carreteras son los más beneficiados, así mismo expresaron que la mayoría de las carreteras donde se ejecuta este tipo de acción no tienen mayores riesgos de daños por efecto de fenómenos naturales. Sin embargo debido al desconocimiento de muchas personas que piensan que este tipo de actividad tiene que ver con el estado actual de las carreteras, tiene un criterio equivocado, ya que las microempresas viales se crearon con el propósito de brindar un adecuado nivel de servicio que satisfaga las necesidades del transporte en cuanto a seguridad, rapidez y economía, a pesar que Manabí tiene un déficit de carreteras e mal estado, en donde sus cinco accesos de vías terrestres se encuentran deterioradas y se dirigen a lugares de atractivos turísticos.

Pero muchas de estas carreteras necesitan mantenimiento, ya sea desbroce de malezas y basuras en cunetas, rótulos limpios que prevengan a los turistas de cruces peligrosos y que identifiquen las ciudades de destino final. Por lo que se ha llegado a contratar personal particular de las zonas donde se ejecutan obras viales, creando micro-empresas de “Conservación Vial” por indicadores y niveles de servicio, pero la falta de apoyo y pago oportuno a las micro-empresas por trabajos ejecutados no ha permitido que se cumplan con los objetivos previstos por cuanto el presupuesto para estas entidades depende del Estado.

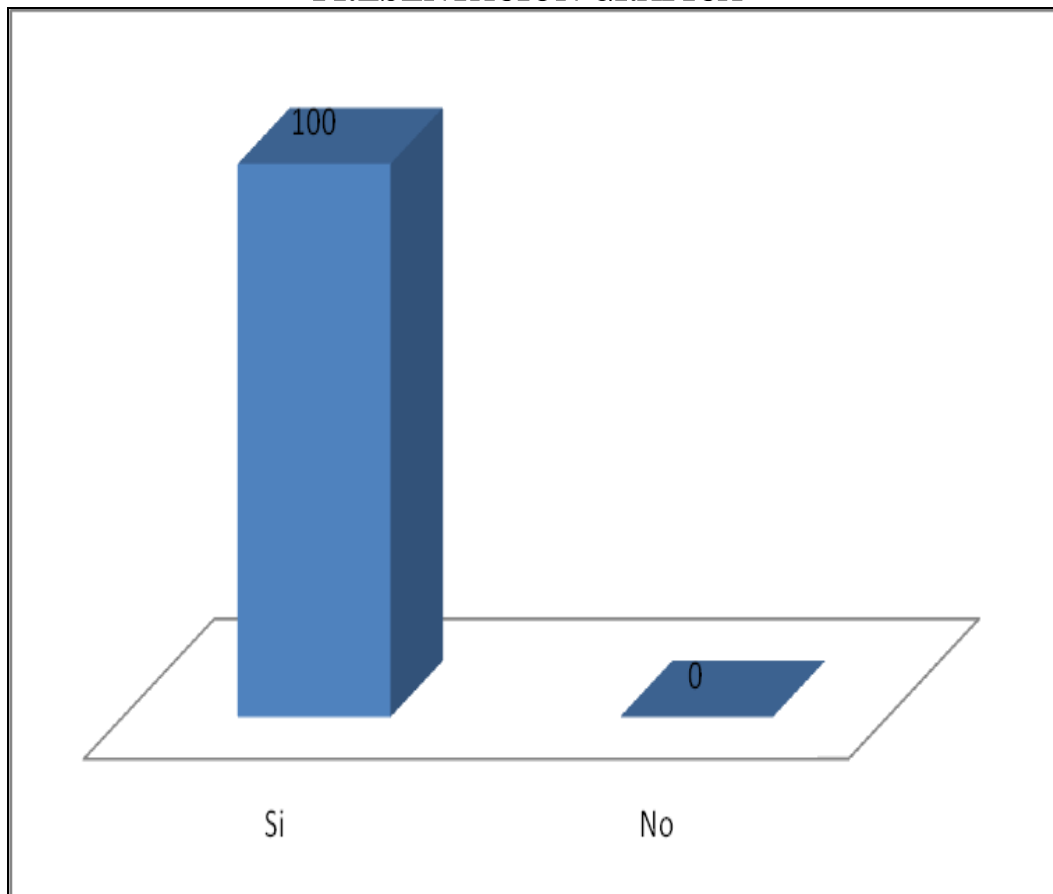
9. ¿Ha contribuido al incremento de empleo y del mejoramiento del nivel de vida los integrantes de micro-empresa viales en la provincia de Manabí?

Nº	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	45	100,00
b.	No	0	0,00
Total		45	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 9.

El 100% de los técnicos encuestados en el MOP de Manabí, estuvieron de acuerdo de que esta actividad ha contribuido mucho al desarrollo socio económico de la provincia, al generar fuentes de trabajo, permite fomentar el turismo, los productores de diversos productos sin importar su origen, procedencia y presentación pueden ser transportados durante todo el año en los sectores donde las micro-empresas de conservación vial dan el respectivo mantenimiento a la red de carreteras bajo su jurisdicción. Ya que este tipo de accionar se inició con la contratación, por parte del Ministerio de Obras Públicas de las micro-empresas formadas en la etapa de establecimiento. La consolidación usualmente alcanzó en los primeros años durante el período de ejecución de los contratos de mantenimiento rutinario.

En todo este lapso se ha continuado con la capacitación administrativa y técnica de las micro-empresas para poder asegurar su sostenibilidad y permanencia, así como a los técnicos y charlas de capacitación al personal que labora en la fase operativa que corresponde a las unidades de conservación vial, lo cual ha permitido, una baja en los costos de conservación vial, mejor transparencia y rendición de cuentas, ayuda a mejorar las condiciones de las redes viales, bajo costos de operación y al mismo tiempo mejora en lo referentes a la circulación vehicular, permitiendo tener una mejor visibilidad en los componentes de una red vial y al mismo tiempo ha contribuido en la generación de empleo a personas donde se ejecutan este tipo trabajos.

4.2. Encuestas dirigidas a representantes de las microempresas viales que operan en Manabí.

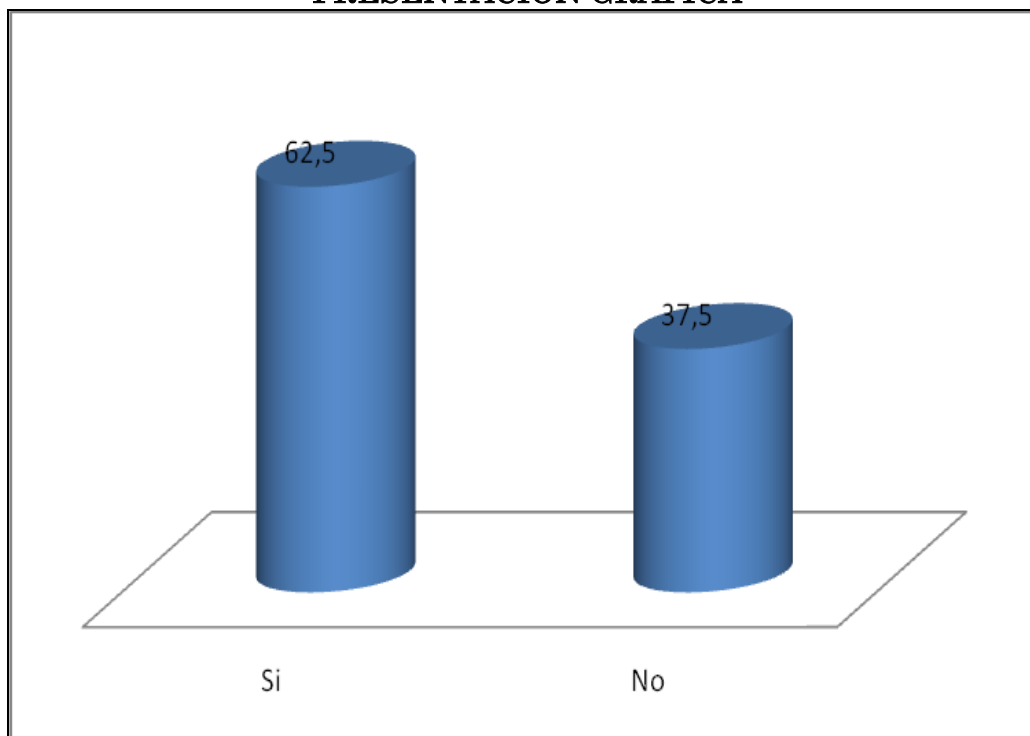
1. Este tipo de actividad ha permitido que se generen nuevas fuentes de trabajo en su sector.

N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	5	62,50
b.	No	3	37,50
Total		8	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 1.

El 62,50% de los representantes de la micro-empresas que operan en labores de conservación vial en Manabí, señalaron que ellos laboran bajo la forma de contrato y el 37,50% ocasionalmente y más bien lo hacen a la salida de la estación lluviosa o al entrar a la misma por los problemas logísticos que ocasiona, permitiendo que muchas personas ven en este tipo de actividad una forma de ganarse su sustento diario.

2. ¿Esta Ud de acuerdo con la remuneración económica que percibe por sus servicios en este tipo de actividad?.

Nº	Alternativas	Frecuencia	%
----	--------------	------------	---

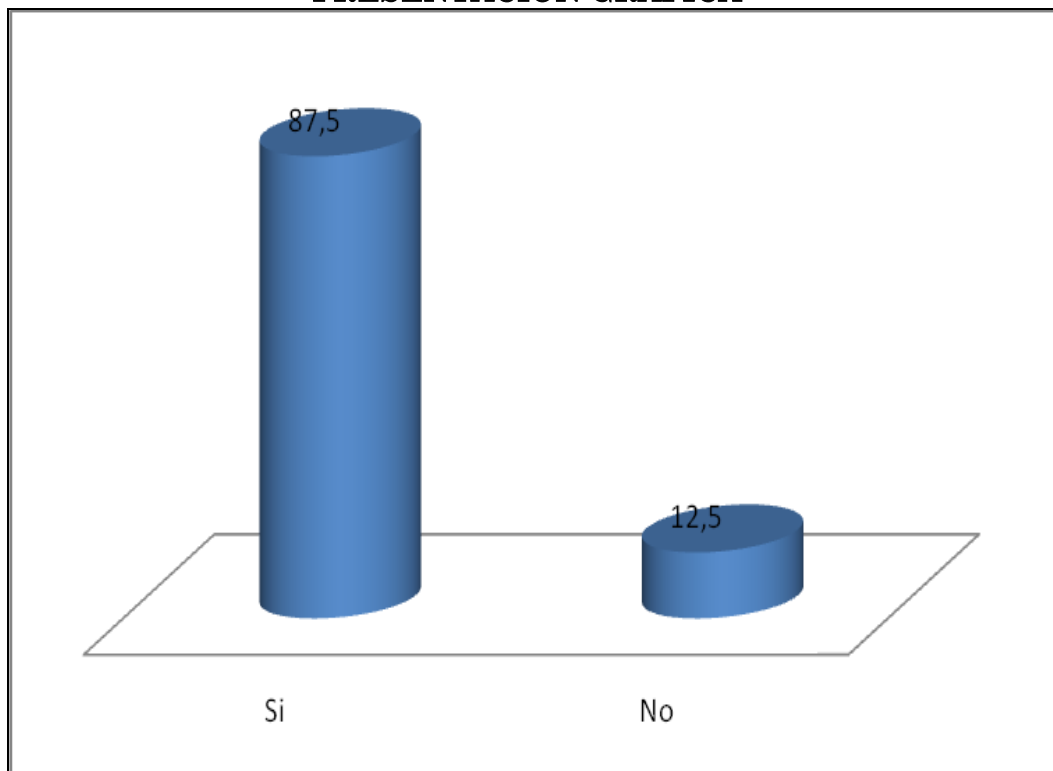
a.	Si	7	87,50
b.	No	1	12,50

Total		8	100
--------------	--	----------	------------

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 2.

Los resultados determinaron que el 87,50% de los representantes de las micro-empresas que operan en Manabí, dijeron estar de acuerdo con la remuneración económica que perciben por esta actividad laboral, ya que les ha permitido mejorar sus ingresos y poder alternar con sus actividades cotidianas, como es la agricultura; mientras tanto el 12,50% adujo lo contrario, manifestando que los haberes que ellos perciben no son los adecuados, dado el tipo de trabajo que ellos realizan, así mismo manifestaron que no se les paga en forma cumplida.

Sin embargo es importante señalar que para el costo de operación y funcionamiento de las micro-empresas para la conservación rutinaria de las carreteras se tomaron en cuenta rubros, como remuneración básica, componentes salariales, décimo tercero y cuarto sueldo, alimentación y transporte, herramientas y elementos de seguridad, arriendo de oficina, pago por movilización de representante legal, seguros de accidentes personales, asesor administrativo y contable, capacitación, gastos generales y rentabilidad e impuestos al Valor Agregado (IVA). Lo que implica que deben tomarse en cuenta todos estos componentes tomados con anterioridad para establecer el respectivo sueldo a los trabajadores que conforman las empresas viales en Manabí.

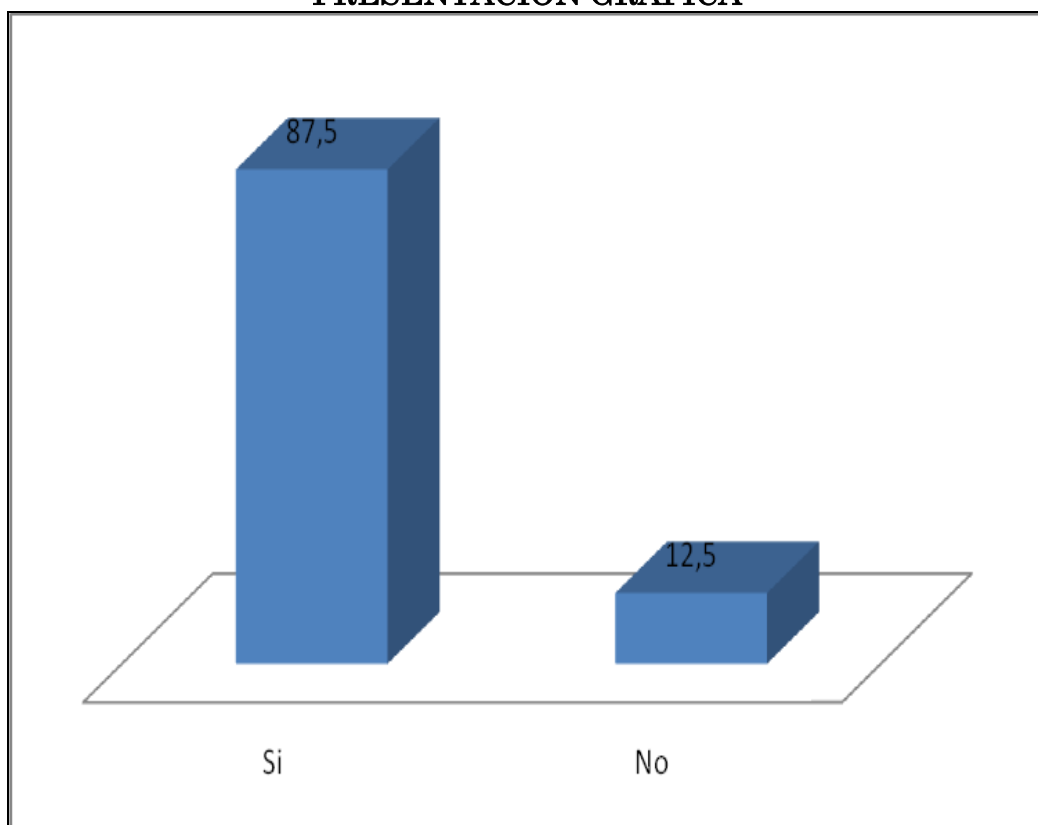
3. ¿Han mejorado sus condiciones de vida después de haber conformado las microempresas?

Nº	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	7	87,50
b.	No	1	12,50
Total		8	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 3.

Los resultados evidenciaron que el 87,50% de los encuestados que su nivel de vida ha mejorado mucho, debido a estos ingresos extras; por su parte el 12,50% manifestó que este trabajo no es estable, por lo que no se consideran beneficiados en nada ya que hay que darle un continuo mantenimiento a la red vial que ellos tienen bajo su jurisdicción y responsabilidad, lo cual no ha incidido en el desarrollo socio económico de los sectores donde se da esta actividad.

Sin embargo es necesario mencionar que las alternativas expuestas han establecido un efecto positivo en el área social y de mantenimiento a las carreteras, indicando que estas micro-empresas tienen que ver exclusivamente con el mantenimiento del entorno vial donde se encuentra ubicada la carretera y no con el mantenimiento de su estado, ya que ello le corresponde exclusivamente al Ministerio de Obras Públicas, los cuales con sus maquinarias y posterior asfaltado dan mejores facilidades para el tránsito vehicular, pero las micro-empresas solo tienen que ver con la limpieza de malezas, visualización de señales para evitar accidentes y otros inconvenientes en la vía.

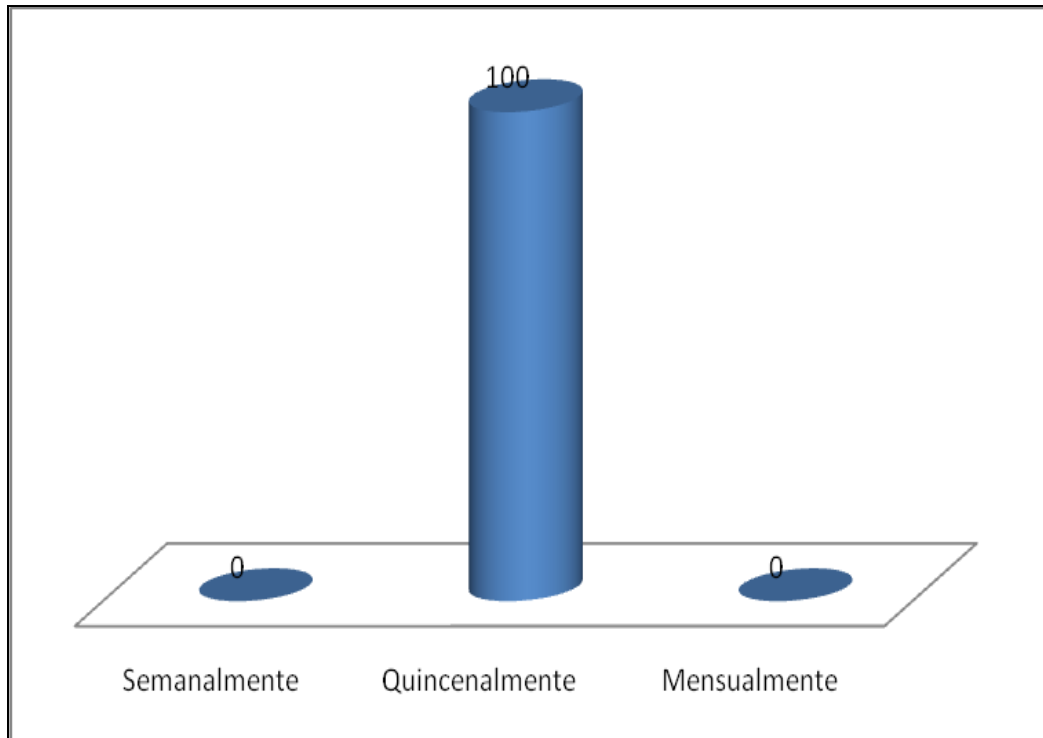
4. Su remuneración es:

Nº	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Semanalmente	0	0,00
b.	Quincenalmente	8	100,00
c.	Mensualmente	0	0,00
Total		8	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 4.

El 100% de los representantes de las micro-empresas encuestados señalaron que a ellos les pagan quincenalmente, por sus trabajos lo cual evidencia que esta actividad tiene a veces su contratiempo por el pago impuntual, ya que las personas de estos sectores se dedican a las labores agropecuarias y ellos están acostumbrados al pago de sus haberes cada fin de semana, repercutiendo esto en el comportamiento de este tipo de actividad laboral.

Resultados similares a los obtenidos en la pregunta anterior, confirmando que estas micro-empresas están segmentadas en lo referente al pago salarial e incluso no les compensa a sus necesidades por lo que complementan con otras actividades agrícola o pecuarias que se dan en los sectores donde se ejecuta este tipo de labor.

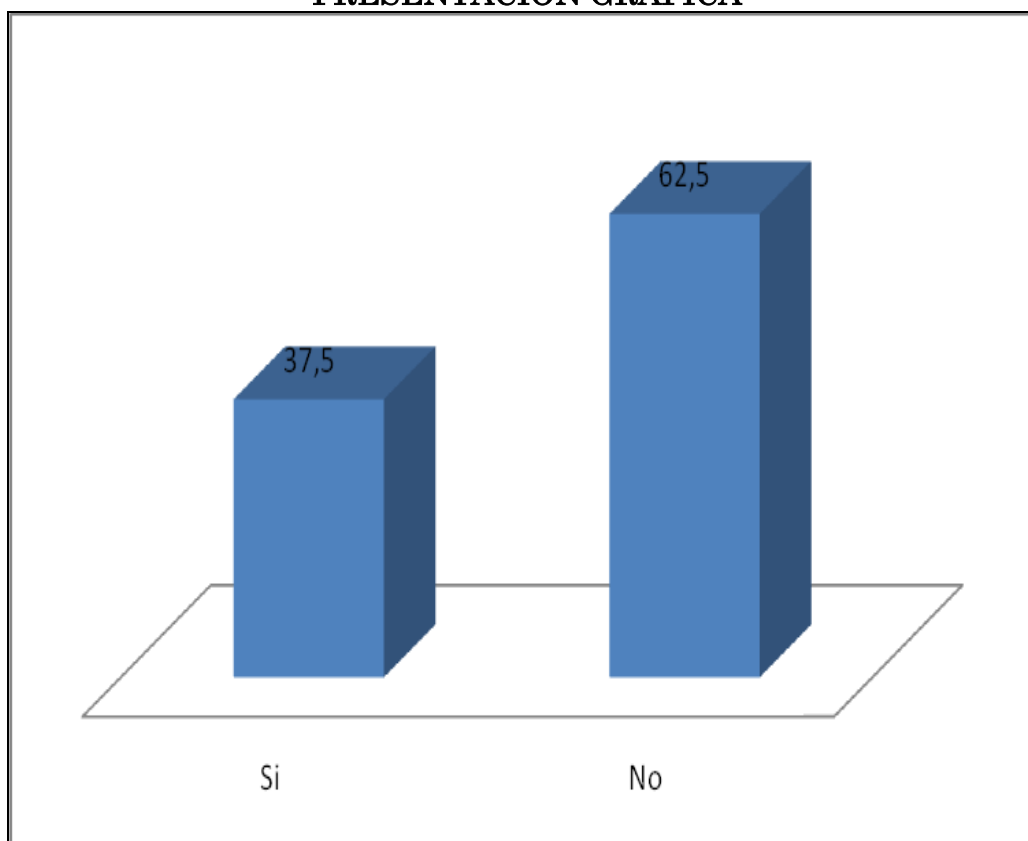
5. ¿Reciben una adecuada capacitación en lo referente a conservación vial, medio ambiente del patrimonio vial:

Nº	Alternativas	Frecuencia	Si	No	%
a.	Si	3	3	0,00	37,50
b.	No	5	4	0,00	62,50
Total		8	8	0,00	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 5

Los resultados establecieron que el 62,50% de los encuestados indicaron que ellos no reciben capacitación en lo referente al conservación vial, medio ambiente y patrimonio vial, el 37,50% lo hace en conservación vial y en medio ambiente y patrimonio vial, lo cual muestra que estos tres componentes están debidamente ligados con la conservación de la vías, ya que estos factores influyen en el mantenimiento o destrucción de las carreteras y sus accesos.

Sin embargo con un debido mantenimiento y limpieza de los accesos a las vías e incide en su conservación vial y al mismo tiempo dan fuente de empleo para los responsables de esta actividad, que son las micro-empresas, que se encargan de mantener las vías limpias previo aún contrato con el Ministerio de Obras Públicas de Manabí.

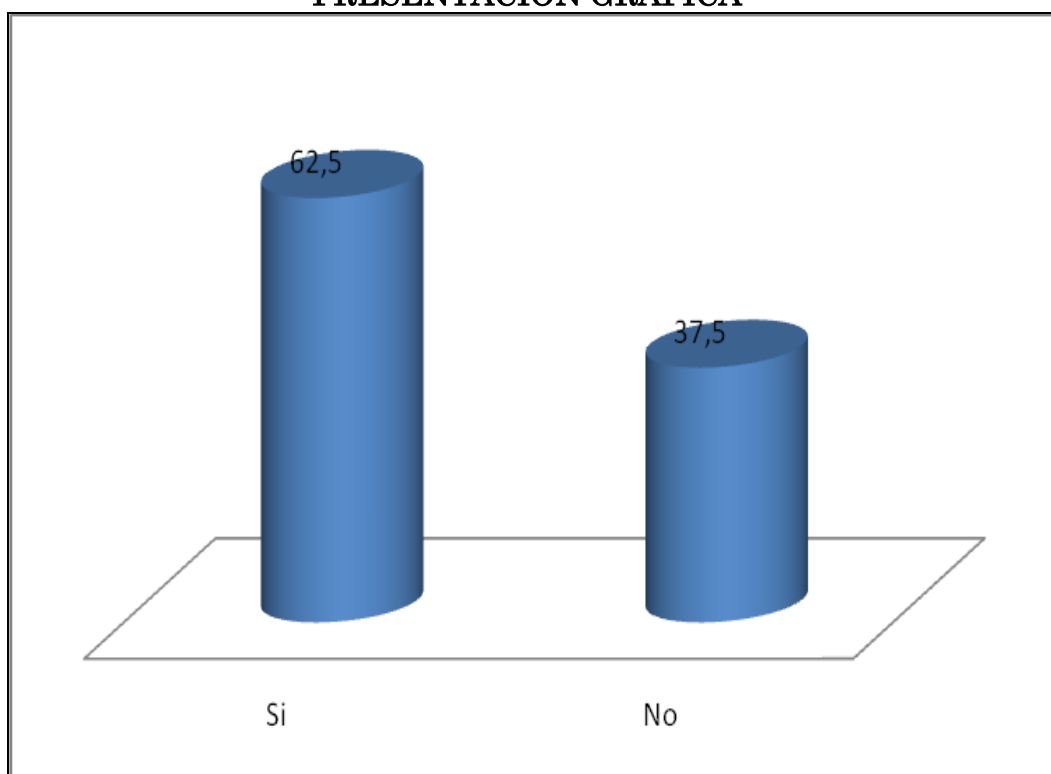
6. ¿Este tipo de actividad micro-empresarial ha permitido que los campesinos no emigren del campo a la ciudad?

Nº	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	5	62,50
b.	No	3	37,50
Total		8	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 6.

El 62,50% de los encuestados indicaron que esta actividad de contratación ha incidido para que los campesinos eviten la emigración del campo a la ciudad y formar cordones de miseria; sin embargo el 37,50% opinó lo contrario, ya que en este tipo de actividad esta sectorizada y el número de participantes es limitado acorde al mantenimiento de los accesos a la red vial de cada sector, por lo que muchos jóvenes se ven en la necesidad de viajar a las grandes ciudades en busca de trabajos permanentes a pesar de tener esta alternativa de trabajo, lo cual incide en la contratación de personas jóvenes y más bien existen muchos adultos, dada la escasez de personas de edad que fluctúa entre los 20-30 años en los lugares donde se da esta acción laboral.

7. ¿La contratación de micro-empresas de conservación vial por parte del MOP ha contribuido al desarrollo socio económico de las familias en la Provincia de Manabí?

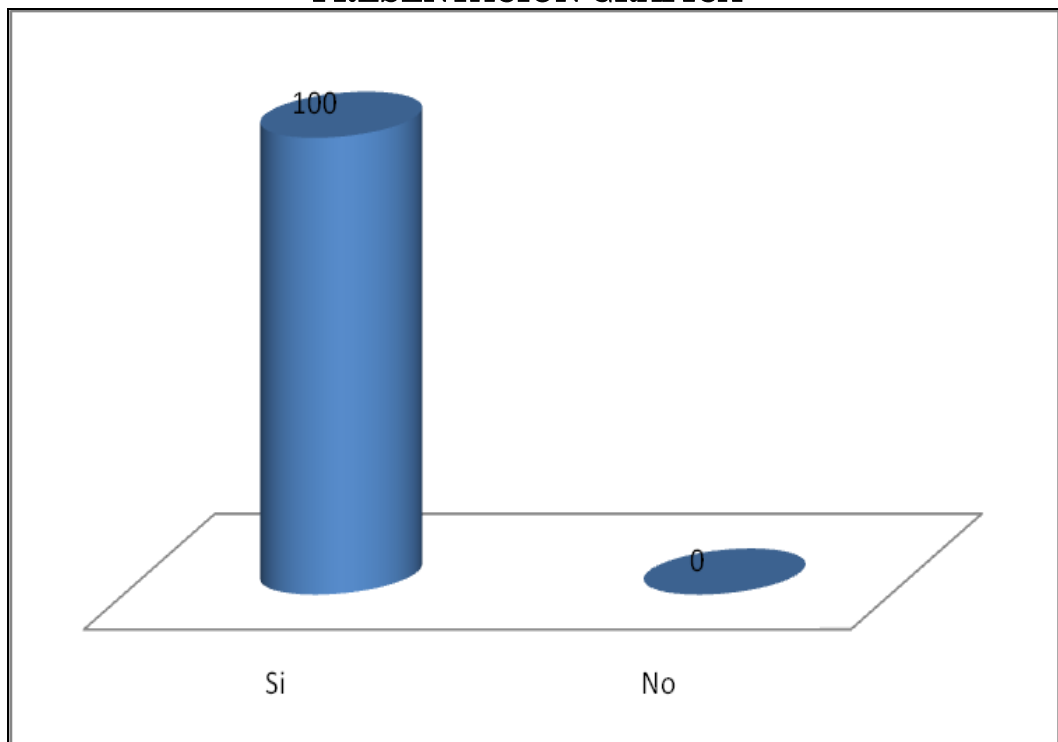
N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	8	100,00
b.	No	0	0,00

Total		8	100
--------------	--	----------	------------

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 7.

Los resultados confirmaron que el 100% de los encuestados, manifestaron que esta actividad ha contribuido de manera directa al desarrollo socio económico de las familias en la Provincia de Manabí, al dar fuentes de empleo y mejorar la situación económica de muchas familias e indirectamente, ya que al tener el entorno de las vías en buen estado los productos que se cosechan por la zona podrán llegar sin contratiempo a los centros de comercialización, habrá visita de turistas a sector de afluencia de balnearios de agua dulce y comidas típicas, lo cual evidencia la importancia de esta actividad en la conservación del entorno vial.

4.3. Encuestas dirigidas a chóferes que transitan en las vías concesionadas a las empresas de conservación vial en Manabí.

1. ¿Sabe Ud algo de las microempresas viales?

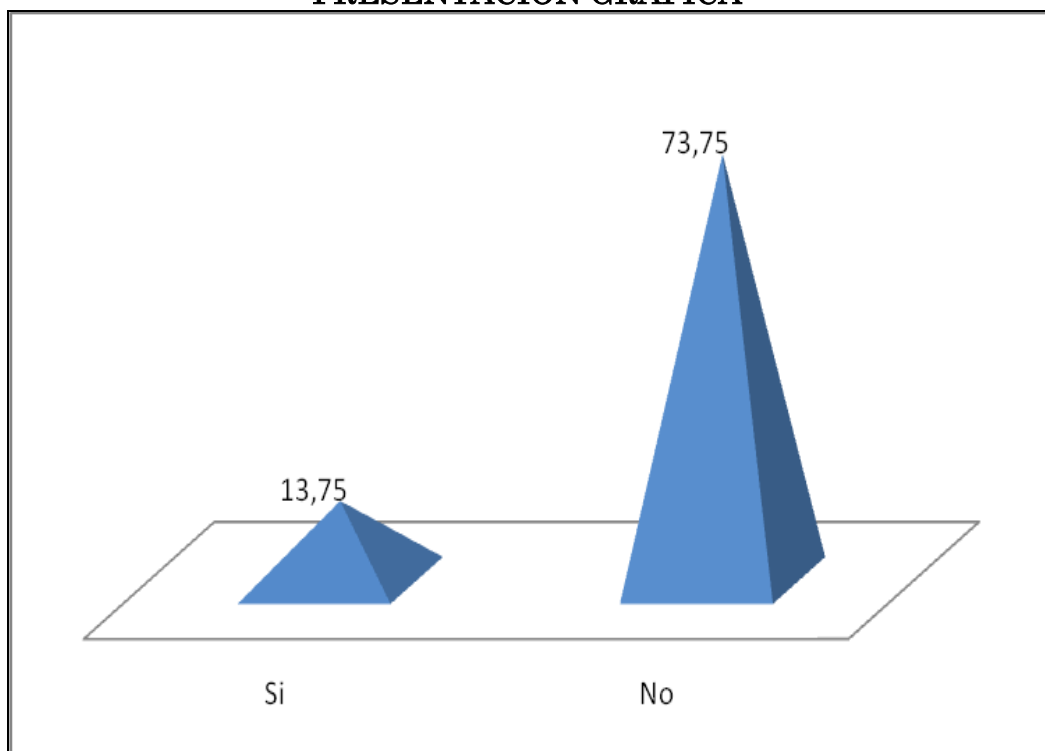
N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	11	13,75
b.	No	59	73,75

Total		80	100
--------------	--	-----------	------------

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 1.

El 73,75% de los chóferes encuestados manifestaron que ellos no conocen de la actividad que ejecutan las micro-empresas de conservación vial en Manabí; en tanto el 73,75% no conoce acerca de este tipo de contratación con personas que conforman estos grupos aledaños al sector vial, el cual evita gastos innecesarios, ya que los pobladores previo aún contrato se responsabilizan del mantenimiento de los accesorios viales, tales como señalizaciones visibles y puentes, cunetas limpias, las cuales hacen que la carretera pueda tener una mejor visibilidad y evitar accidentes, por lo que un técnico del Ministerio de Obras Públicas de Manabí esta siempre supervisando el estado actual de las carreteras bajo contratación y comunica a los representantes de las micro-empresas de conservación vial sobre el sector donde se requiere dar el respectivo mantenimiento, en caso de acceder a esta labor son sancionadas con el retiro del contrato, ya que así lo estipula el mismo previo a la firma con los directivos de la comunidad, que tienen vida jurídica para poder acceder a este sistema laboral.

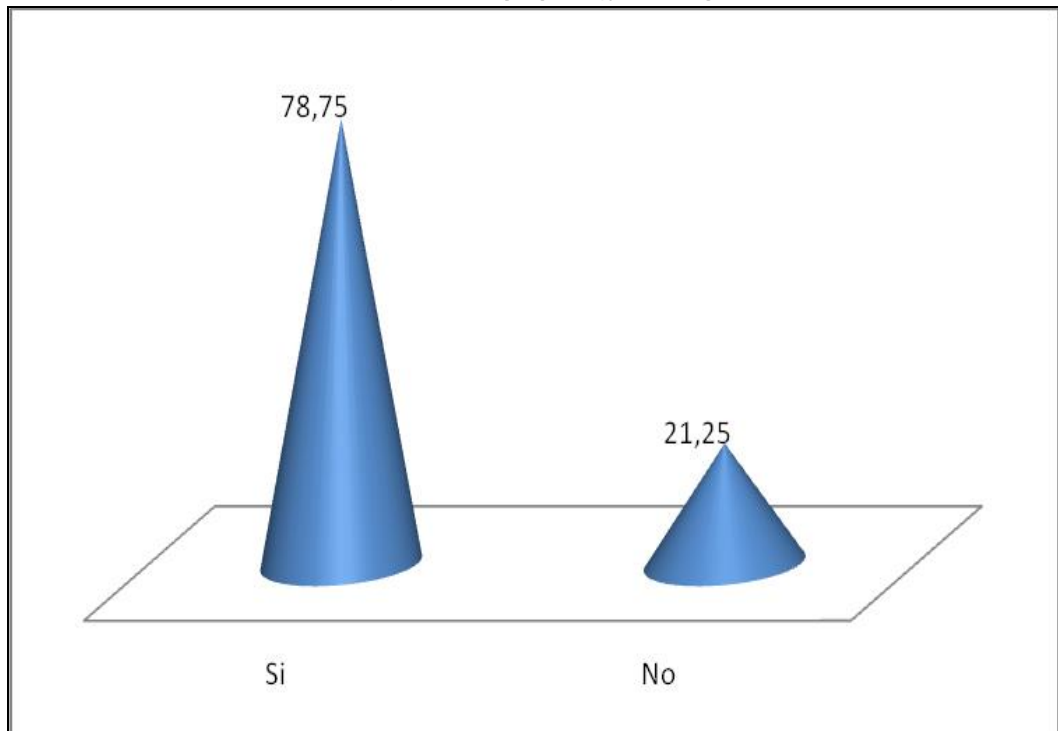
2. ¿Cree Ud que el MOP debe acogerse a este sistema de micro-empresas de conservación vial en Manabí?

N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	63	78,75
b.	No	17	21,25
Total		80	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 2.

Los resultados determinaron que el 78,75% de los chóferes encuestados estuvieron de acuerdo a que el MOP debe acogerse a este sistema de micro-empresas y de conservación vial, lo cual evidencia una acción positiva de este tipo de contratación con sectores aledaños a carreteras y porque abarataría los costos de directos de mantenimiento.

Por su parte el 21,25% no estuvo de acuerdo con esta variable ya que las micro-empresas no cuentan con una capacitación adecuada y laboran acorde a su conveniencia laboral y por la topografía del sector. Sin embargo es importante aclarar que los encuestados creen que este tipo de accionar lo hace directamente el Ministerio de Obras Públicas de Manabí, pero dada la pregunta y la respuesta de los encuestados a ellos no les importa quién realice esta acción, sino los resultados que se están obteniendo bajo este sistema de contratación, cosa que muchos chóferes y personas ignoran.

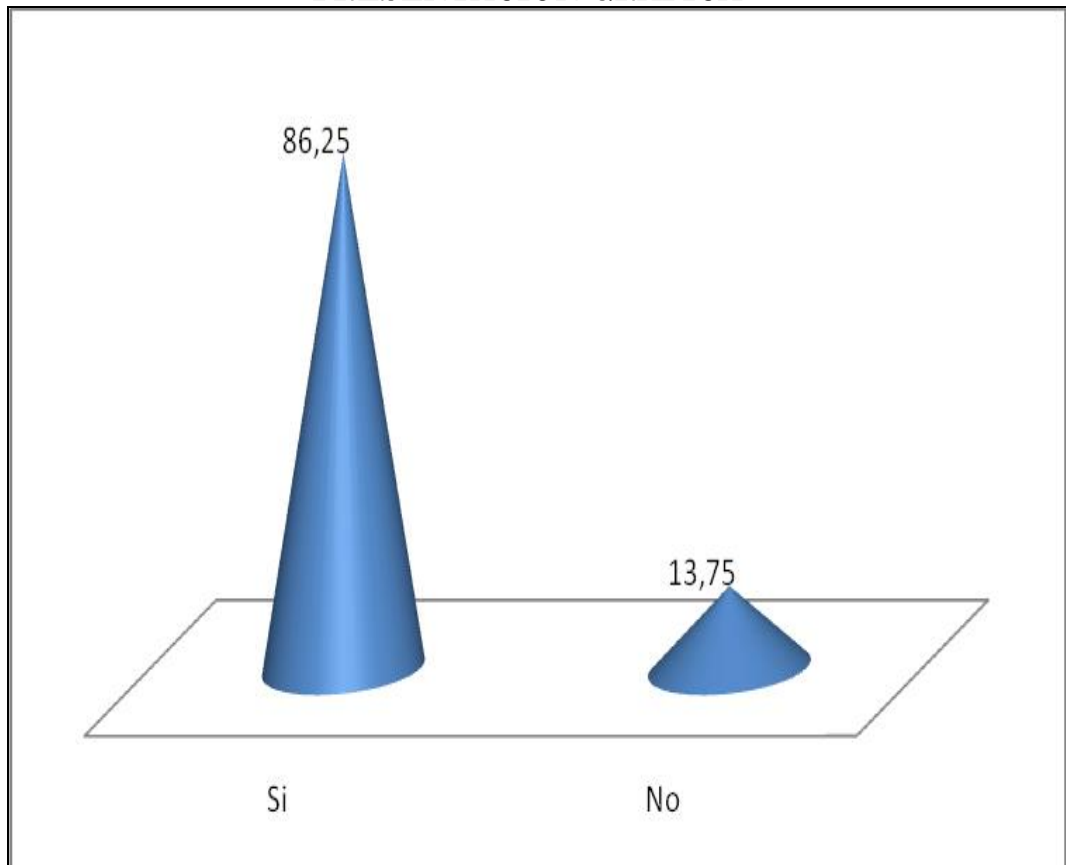
3. La vía donde Ud transita con su vehículo se pueden ver las señalizaciones, las cunetas y las alcantarillas limpias, puentes libres de malezas y si existe personal que les da mantenimiento continuo:

N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	69	86,25
b.	No	11	13,75
Total		80	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 3.

Los resultados determinaron en las encuestas a los chóferes, indicaron que el 86,25% manifestaron que los puentes están libres de malezas, las cunetas y alcantarillas se encuentran limpias, se pueden ver las señalizaciones y existe personal que les da un mantenimiento continuo, lo cual evidencia que esta actividad mejorar en un sin número de factores que influyen en el mantenimiento de la red vial y conservación de la misma que va en beneficio de los vehículos que la transitan, así mismo permite que las personas aledañas a estos lugares tengan una fuente de sustento de empleo complementario al que ellos ejecutan, como son las labores agrícolas, permitiendo una mejor generación de ingresos económicos para sus familias. Sin embargo el 13,75% opinó lo contrario.

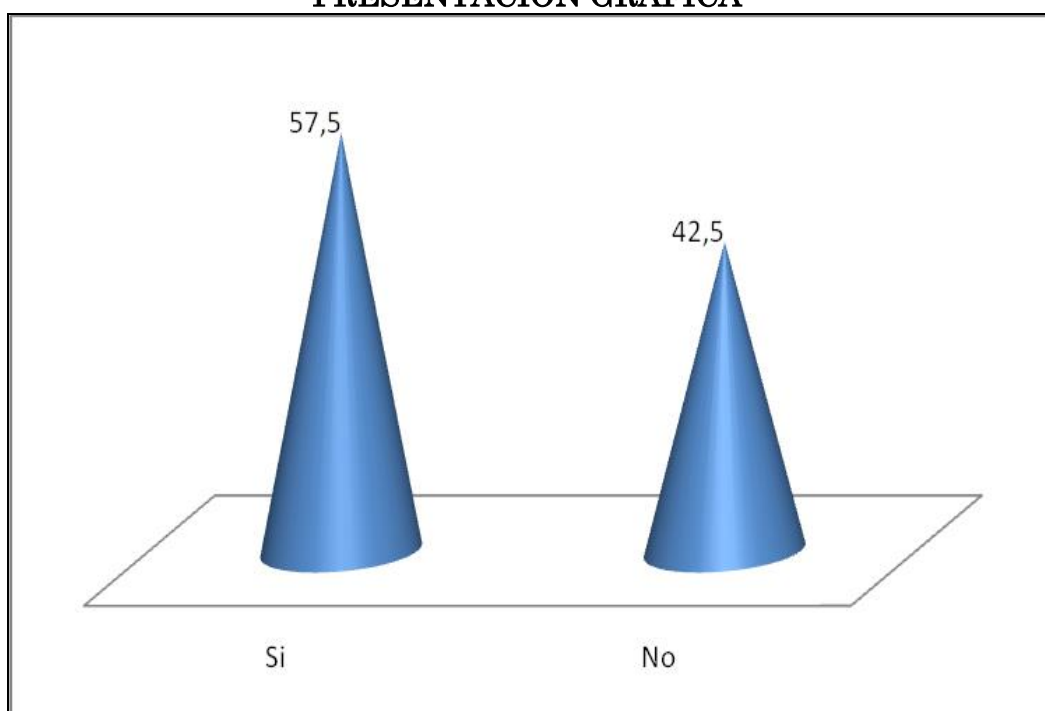
4. ¿Ha mejorado la protección del derecho de vía y de entorno en las carreteras?

Nº	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	46	57,50
b.	No	34	42,50
Total		80	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 4.

El 57,50% de los chóferes encuestados manifestaron que esta actividad de conservación vial ha mejorado la protección del derecho a la vía y de entorno a las carreteras, ya que se visualizan las señalizaciones, cunetas y puentes limpios; sin embargo el 42,50% señaló todo lo contrario en la cual ellos indican falta de señalización y vías en mal estado, lo cual corresponde no a las micro-empresas, más bien al Ministerio de Obras Públicas de Manabí, que es el encargado de dar este tipo de infraestructura y más bien las micro-empresas se encargan de la conservación vial.

Pero a pesar de todas estas contradicciones esta labor en la mayoría de los casos es bien vista por los chóferes, ya que permiten establecer una mejor visualización del estado de la carretera, que muchas veces se encuentra llena de malezas o basura, razón por la cual la acción de estas micro-empresas se limita a la conservación vial, es decir tener limpias las carreteras y sus accesos, más no su estado.

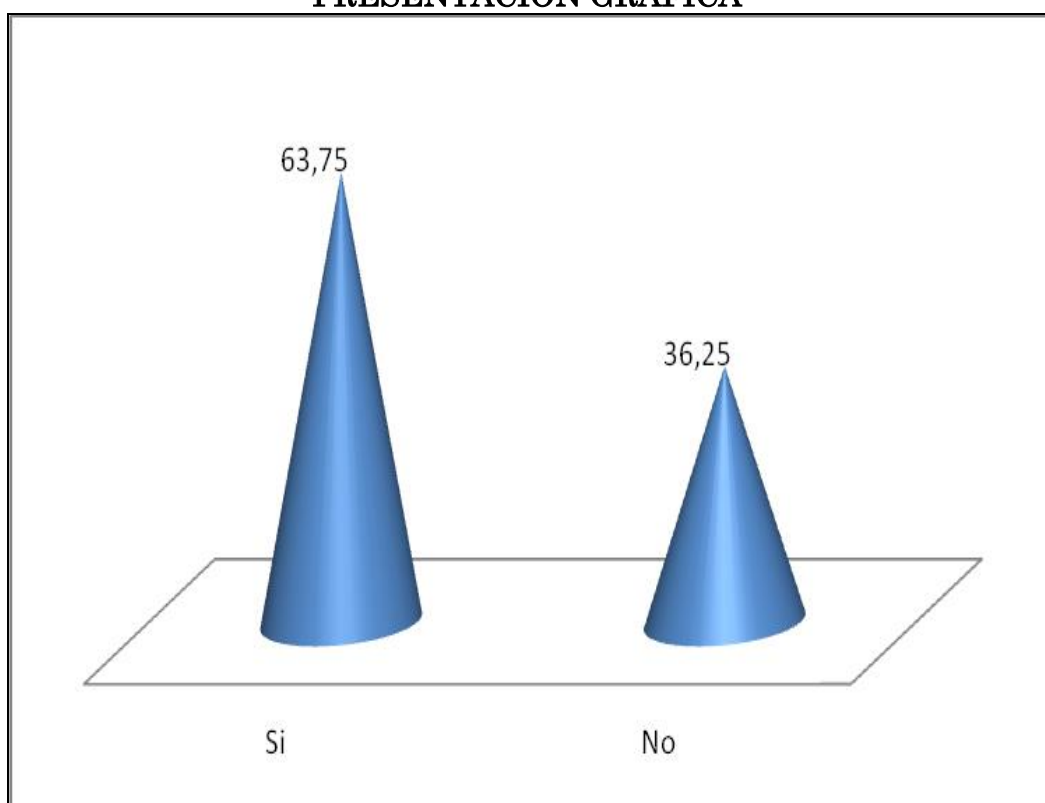
5. Han reducido los riesgos de deterioro y accidentes de las vías debido al mantenimiento que se les da.

N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	51	63,75
b.	No	29	36,25
Total		80	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 5.

El 63,75% de los chóferes encuestados manifestaron que gracias a este tipo de mantenimiento de conservación vial, se han reducido los riesgos de deterioro y accidentes en las vías; en tanto el 36,25% no estuvo de acuerdo con la pregunta, ya que ellos aducen que las carreteras son muy estrechas y están en mal estado, responsabilidad que corresponde al MOP de Manabí y no a las empresas de conservación vial que operan en diferentes carreteras manabitas y son responsables de su mantenimiento.

Sin embargo a pesar de estos resultados el accionar de estas microempresas es positivo para la provincia, ya que su mantenimiento se da en las carreteras que son más transitadas, y en lo referente al estado de la vía corresponde a organismos del Estado.

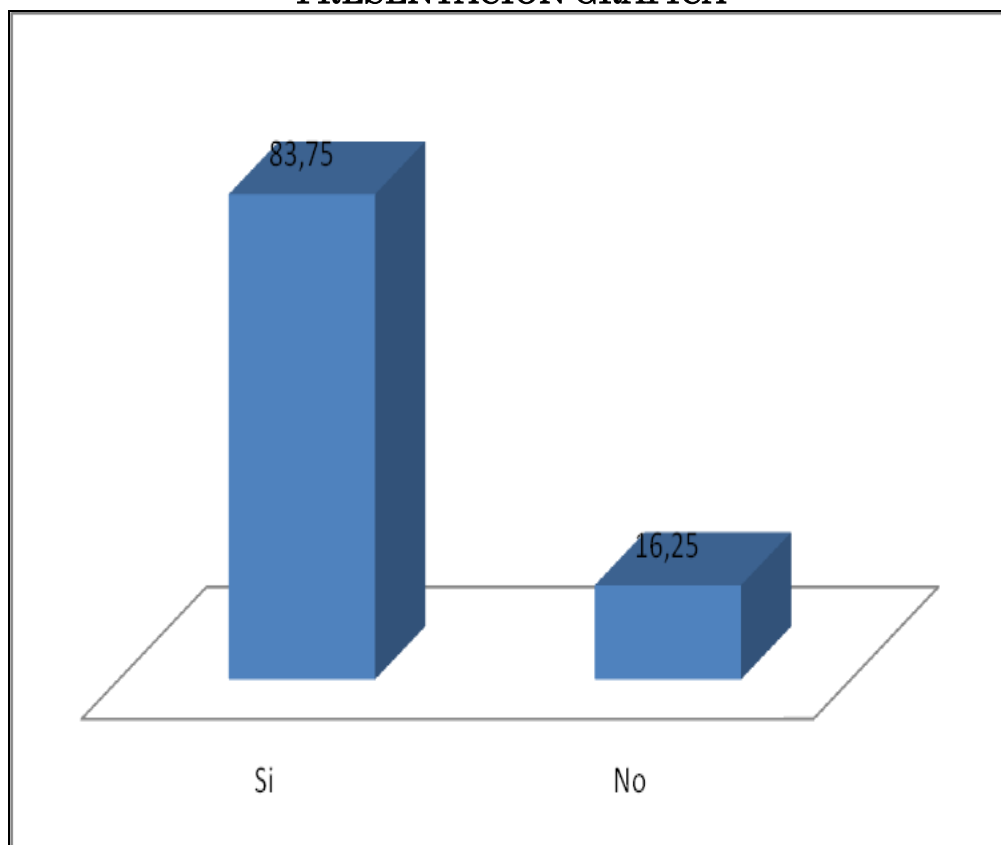
6. ¿Cree Ud que las micro-empresas viales se hicieron para disminuir costos en mantenimiento y dar empleo a comunidades cercanas a las carreteras?

N°	Alternativas	Frecuencia	Si	No	%
a.	Si	67	67	0,00	83,75
b.	NO	13	13	0,00	16,25
Total		80	80	0,00	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 6.

El 83,75% de los chóferes encuestados señalaron que estas micro-empresas se crearon con la finalidad de disminuir costos por mantenimiento de las carreteras, en lo referente a su conservación vial y para dar empleo a comunidades cercanas a las carreteras. Lo cual ha incidido en el fomento de la actividad vehicular y por consiguiente el incremento de turistas a Manabí y en lo social ha permitido que este accionar sea una alternativa más de fuentes de trabajo. En tanto el 16,25% opino lo contrario con respecto a esta pregunta.

Además es importante señalar que conservación vial, ha permitido, mejorar las condiciones de las redes viales, bajo costos de operación y al mismo tiempo ha disminuido los accidentes en lo referente a la circulación vehicular, permitiendo tener una mejor visibilidad en los componentes de una red vial, permitiendo que los vehículos no tengan mayores daños, dadas las condiciones de la vía.

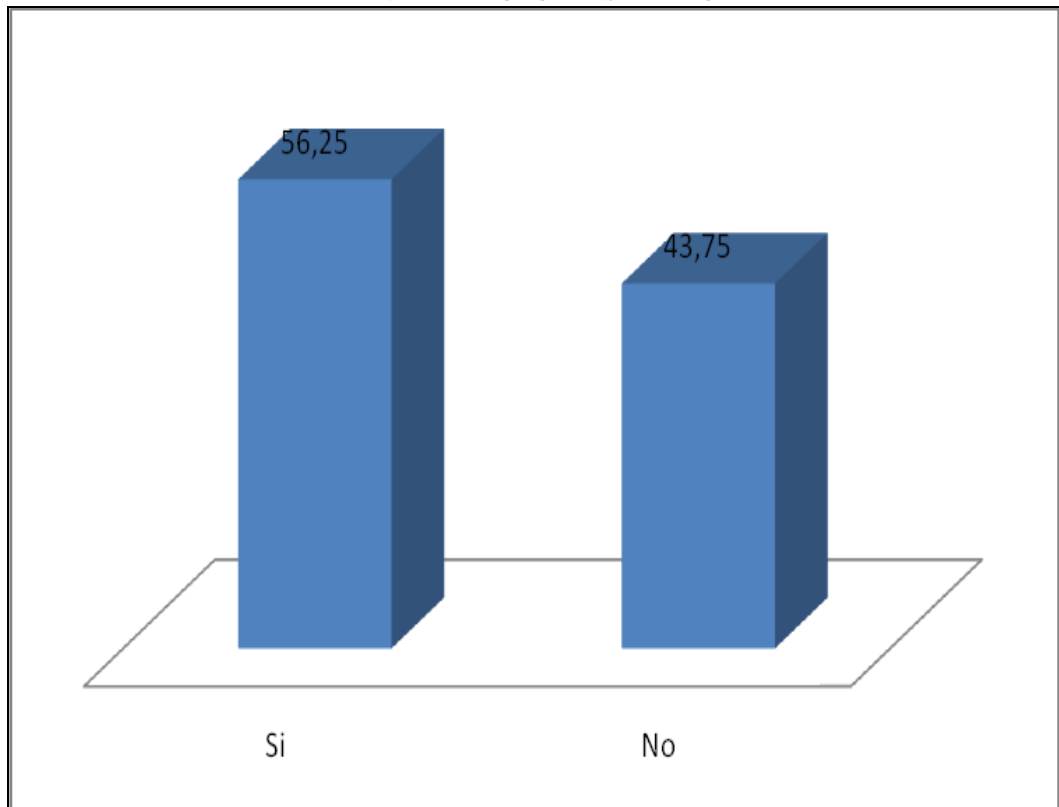
7. Las microempresas han contribuido al desarrollo socio económico de las familias en la provincia de Manabí.

N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	45	56,25
b.	No	35	43,75
Total		80	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 7.

Con respecto a esta pregunta el 56,25% de los chóferes encuestados indicaron que el accionar de esta microempresas de conservación vial han hecho mucho en lo referente al mantenimiento de los contornos de la vía, como es limpieza de cuneta, puente, canales, alcantarilla, señalizaciones y otros. Por su parte el 43,45 le atribuye a poco accionar, ya que a ellos les importa el estado de la carretera, sin baches y huecos en las carreteras.

Estos resultados evidencian contradicciones, ya que son ciertos tramos de carreteras a las que se les aplica este tipo de mantenimiento y su función es la limpiar los lugares accesibles de vía de malezas y basuras y no tienen nada que ver con la reposición de asfalto y otro tipo de reparaciones. Siendo necesario aclarar, ya que su accionar está dirigido aún propósito, ya señalado. Pero su función a incidido en el desarrollo socio económico de la provincia en lo referente al turismo, ya que personas que visitan la provincia pueden identificar señalizaciones y transitar por la vía en mejor forma; así mismo a las comunidades que han conformado estas micro-empresas ha incidido en fuentes de trabajo.

4.4. Encuestas dirigidas a trabajadores de las empresas de conservación vial en Manabí.

1. Está Ud de acuerdo con la remuneración económica que perciben por sus servicios en este tipo de actividad.

N°	Alternativas	Frecuencia	%
----	--------------	------------	---

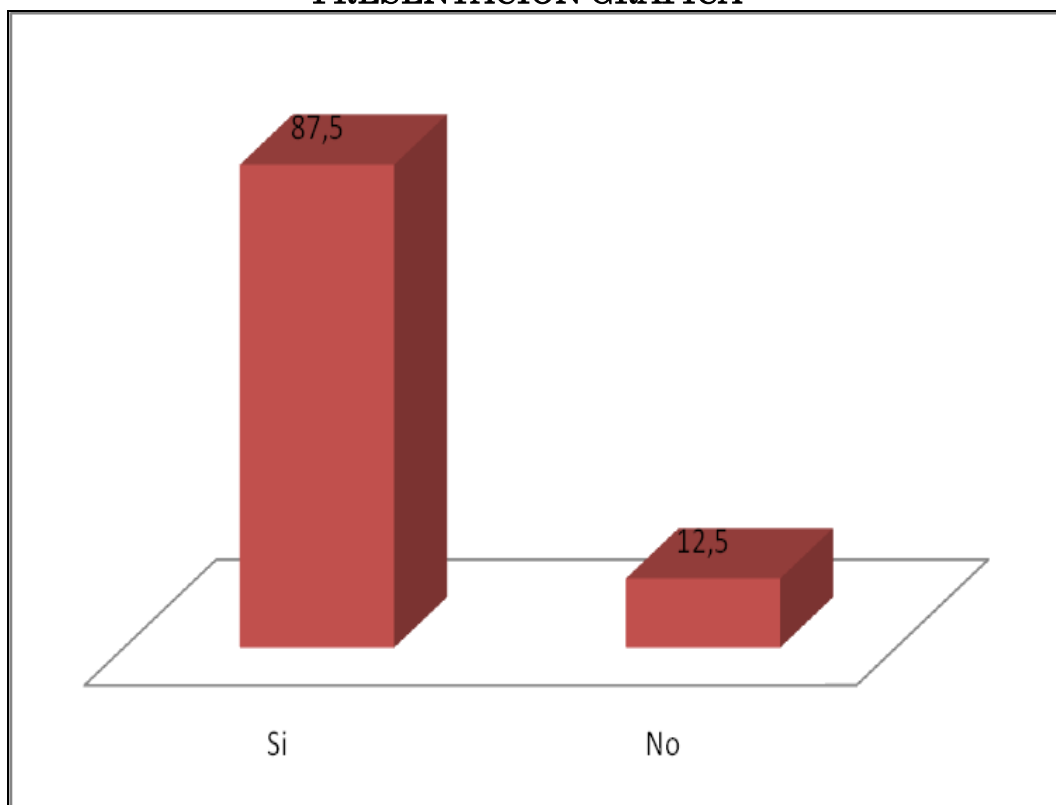
a.	Si	7	87,50
b.	No	1	12,50

Total		8	100
--------------	--	----------	------------

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 1.

Los resultados determinaron que el 87,50% de los trabajadores de las micro-empresas que operan en Manabí, dijeron estar de acuerdo con la remuneración económica que perciben por esta actividad laboral, ya que les ha permitido mejorar sus ingresos y poder alternar con sus actividades cotidianas, como es la agricultura; mientras tanto el 12,50% adujo lo contrario, manifestando que los haberes que ellos perciben no son los adecuados, dado el tipo de trabajo que ellos realizan, así mismo manifestaron que no se les paga en forma cumplida.

Sin embargo es importante señalar que para el costo de operación y funcionamiento de las micro-empresas para la conservación rutinaria de las carreteras se tomaron en cuenta rubros, como remuneración básica, componentes salariales, décimo tercero y cuarto sueldo, alimentación y transporte, herramientas y elementos de seguridad, arriendo de oficina, pago por movilización de representante legal, seguros de accidentes personales, asesor administrativo y contable, capacitación, gastos generales y rentabilidad e impuestos al Valor Agregado (IVA). Lo que implica que deben tomarse en cuenta todos estos componentes tomados con anterioridad para establecer el respectivo sueldo a los trabajadores que conforman las empresas viales en Manabí.

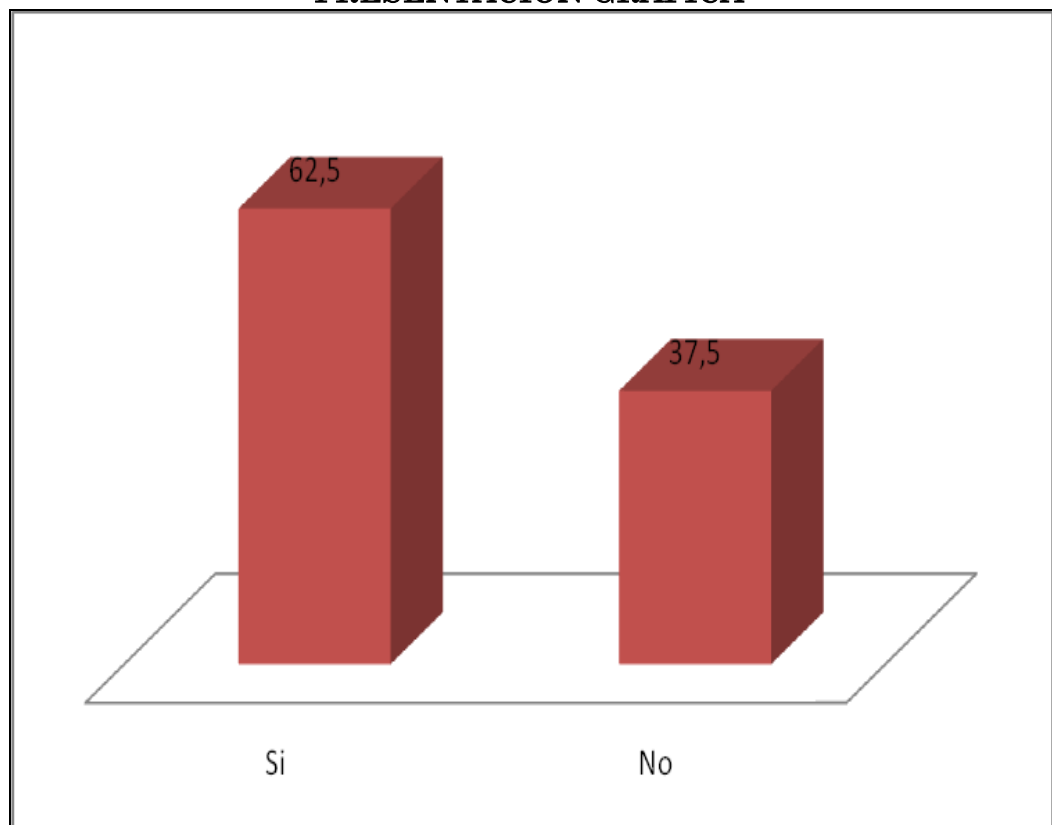
2. Su estilo de vida después de conformado las micro-empresas ha tenido mejores ingresos económicos, fuente de trabajo estable y un sueldo adecuado:

N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	5	62,50
b.	No	3	37,50
Total		8	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 2.

Los resultados evidenciaron que el 62,50% de los encuestados que sus ingresos económicos han mejorado significativamente incluso tener un mejor nivel de vida, debido a estos ingresos extras; por su parte el 37,50% señala que se debe a que ellos tienen un sueldo adecuado y este trabajo es estable, ya que hay que darle un continuo mantenimiento a la red vial que ellos tienen bajo su jurisdicción y responsabilidad, lo cual ha incidido en el desarrollo socio económico de los sectores donde se da esta actividad.

Sin embargo es necesario mencionar que las alternativas expuestas han establecido un efecto positivo en el área social y de mantenimiento a las carreteras, indicando que estas micro-empresas tienen que ver exclusivamente con el mantenimiento del entorno vial donde se encuentra ubicada la carretera y no con el mantenimiento de su estado, ya que ello le corresponde exclusivamente al Ministerio de Obras Públicas, los cuales con sus maquinarias y posterior asfaltado dan mejores facilidades para el tránsito vehicular, pero las micro-empresas solo tienen que ver con la limpieza de malezas, visualización de señales para evitar accidentes y otros inconvenientes en la vía.

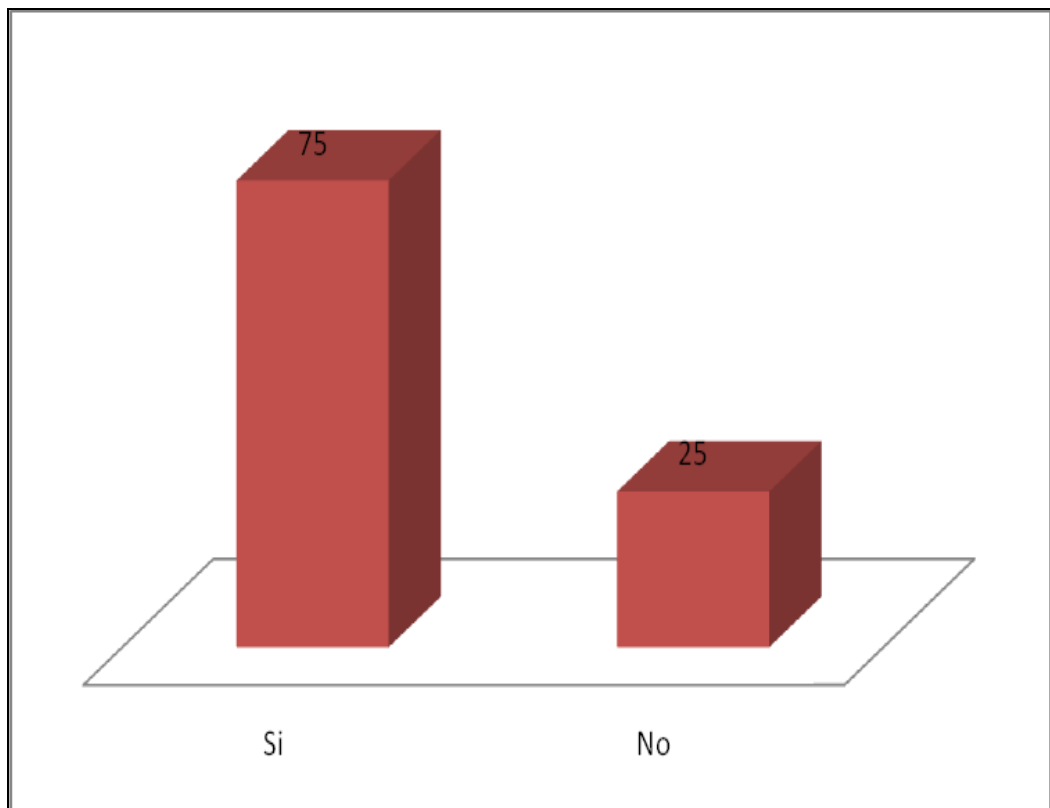
3. Su estilo de vida antes de haber participado en la creación de las micro-empresas, no tenía trabajo, se dedicaba a la labores agrícolas o trabajos eventuales:

N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	6	75,00
b.	No	2	25,00
Total		8	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 3.

El 75,00% de los encuestados manifestaron que se han mejorado sus ingresos económicos antes que se de esta actividad, debido a que su estilo de vida antes de haber participado en la creación de las micro-empresas, no tenía trabajo, se dedicaba a la labores agrícolas o trabajos eventuales, lo cual indica que este tipo de actividad ha permitido que muchas personas tengan una fuente de empleo sustentable y permita mejorar su modo de vida y al mismo tiempo las carreteras tengan la debida conservación vial, evitando su deterioro por el mantenimiento de sus accesos limpios, lo cual incide en este bien, el cual gracias a la acción de las micro-empresas de conservación vial, se ha contribuido a la no destrucción total de las carreteras. Por su parte el 25,00% opinó lo contrario

Sin embargo es necesario recalcar que el mantenimiento físico del sistema de asfaltado en estas carreteras le corresponde exclusivamente al Ministerio de Obras Públicas, los cuales son los encargados de establecer las respectivas partidas presupuestarias para la asignación de su reconstrucción respectiva y más bien estas micro-empresas tienen como finalidad tener expeditas las vías libres de basuras, malezas y que vean las respectivas señalizaciones y otras obras más que no afecten a la destrucción de este bien.

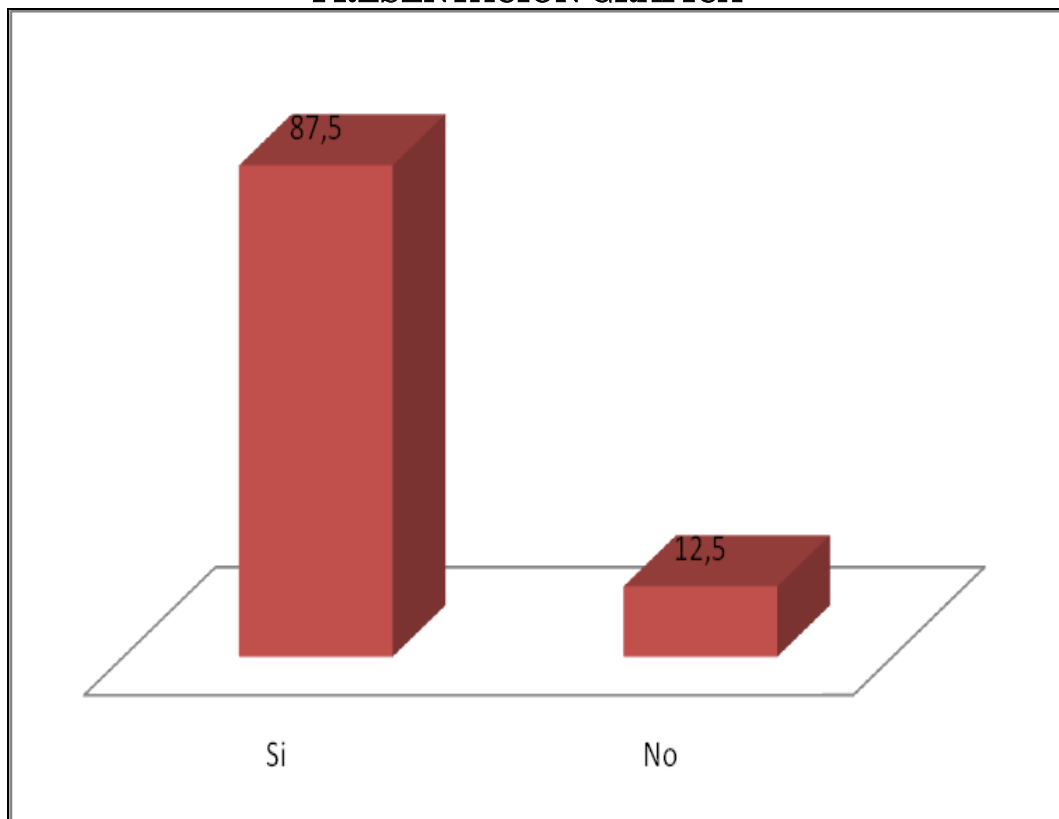
4. Su remuneración económica se establece de acuerdo al trabajo operativo que Ud realiza.

N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	7	87,50
b.	No	1	12,50
Total		8	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 4.

Los resultados mostraron, que el 87,50% de los trabajadores de las micro-empresas de conservación vial encuestados, dijeron estar de acuerdo con el trabajo que ellos realizan y más bien necesitaron un poco de capacitación y conocimiento acerca del mantenimiento de la red vial, ya que en lo referente al trabajo físico, ellos se encuentran adaptados perfectamente, ya que está directamente involucrados con sus actividades agrícolas, como es el desbroce y corte de maleza; sin embargo el 12,50% respondió lo contrario, ya que ellos aducen que más conveniente es laborar por día que es más rentable y no por pago quincenal. Lo cual evidencia que entre los componentes de estas micro-empresas de conservación vial existen diferencias en cuanto a su remuneración económica que ellos perciben por concepto de sus haberes laborales.

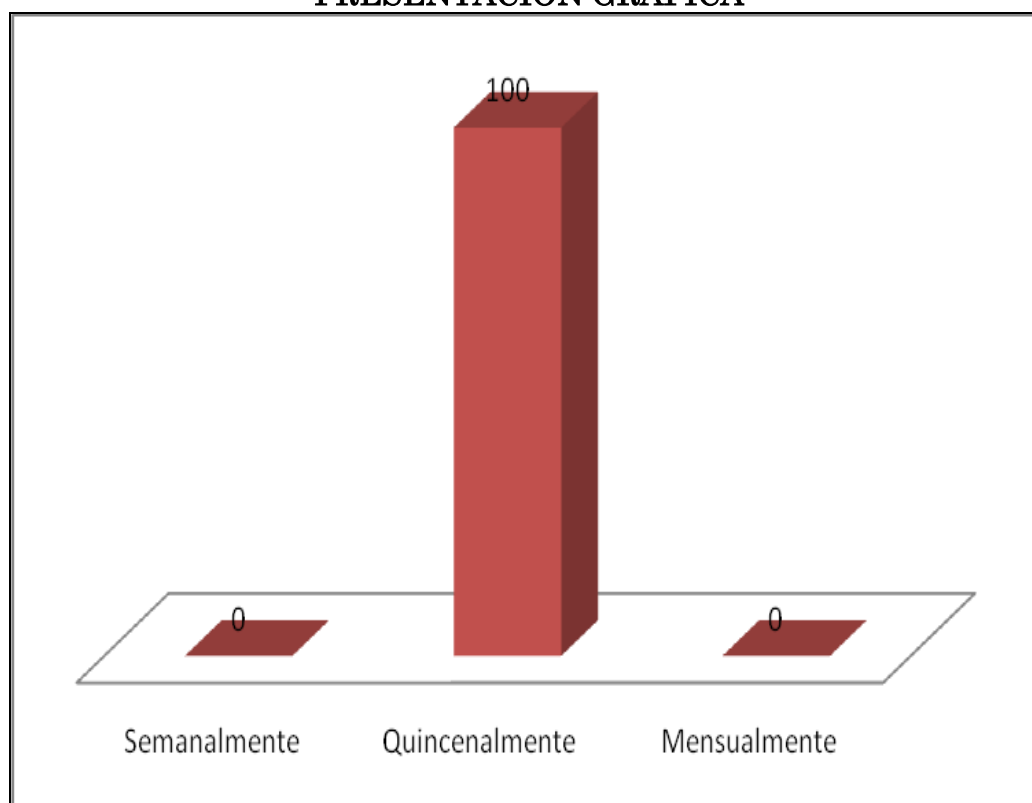
5. Cada qué tiempo le pagan a las micro-empresas por sus servicios en la conservación vial:

N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Semanalmente	0	0,00
b.	Quincenalmente	8	100,00
c.	Mensualmente	0	0,00
Total		8	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 5.

El 100% de los trabajadores de las micro-empresas encuestados señalaron que a ellos les pagan quincenalmente, por sus trabajos lo cual evidencia que esta actividad tiene a veces su contratiempo por el pago puntual, ya que las personas de estos sectores se dedican a las labores agropecuarias y ellos están acostumbrados al pago de sus haberes cada fin de semana, repercutiendo esto en el comportamiento de este tipo de actividad laboral.

Resultados similares a los obtenidos en la pregunta anterior, confirmando que estas micro-empresas están segmentadas en lo referente al pago salarial e incluso no les compensa a sus necesidades por lo que complementan con otras actividades agrícola o pecuarias que se dan en los sectores donde se ejecuta este tipo de labor.

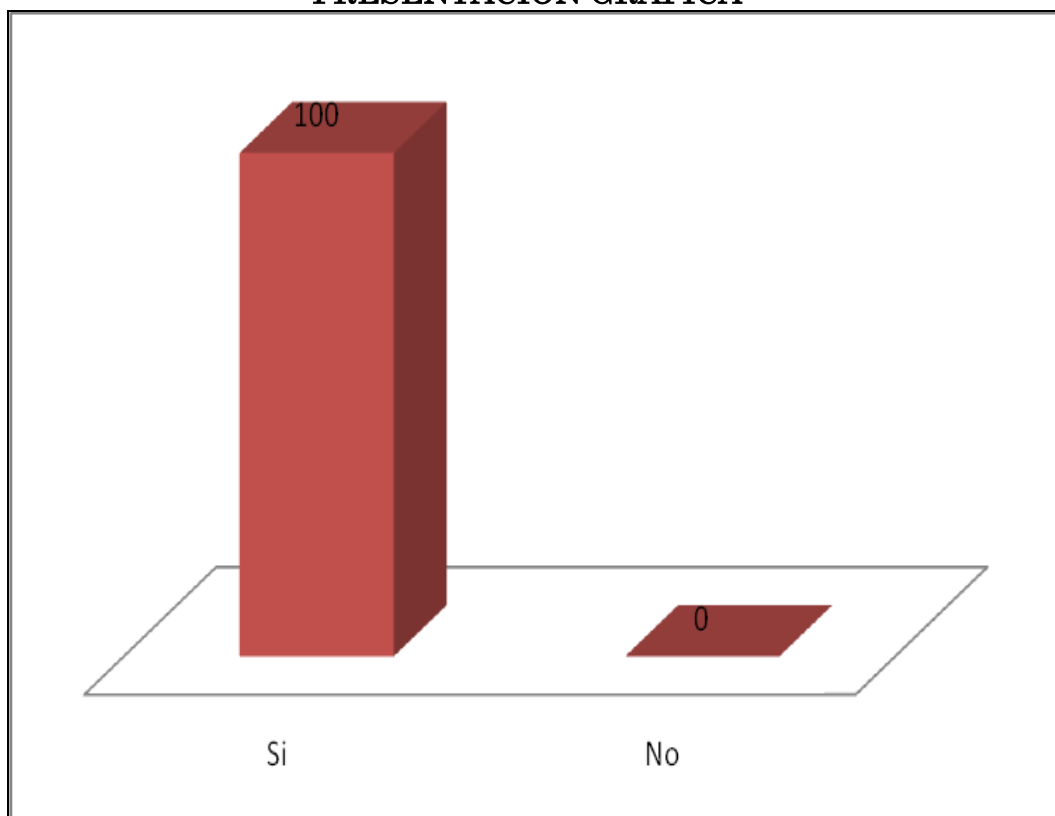
6. Están ustedes debidamente asegurados, como lo establece el Ministerio de Bienestar social.

N°	Alternativas	Frecuencia	%
a.	Si	8	100,00
b.	No	0	0,00
Total		8	100

Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

PRESENTACIÓN GRÁFICA



Fuente: Información directa.

Elaboración: Autores de la investigación

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA PREGUNTA N 6.

El 100% de los trabajadores de las micro-empresas viales encuestados indicaron que mientras dura la contratación los participantes directos y responsables de la conservación vial de las vías se encuentran debidamente asegurados, en compañías de seguros, tal como lo establece la Ley, debido a lo riesgoso de esta actividad, ya que se labora en carreteras con vehículos en constante movimiento, así como las condiciones topográficas del sector, lo que amerita este tipo de aseguramiento, según lo determina el Ministerio de Bienestar Social, siendo esta una de las condicionantes establecidas en la Ley, lo cual ha permitido seguir con este tipo de conservación de vías, pero en lo referente a limpieza de los componentes de una carretera no a su asfaltado y accesos.

4.5. Verificación de los objetivos.

Una vez realizada las encuestas a los involucrados directos e indirectos de la presente investigación, es importante dar fiel cumplimiento a los objetivos en base a la información obtenida del marco teórico y los resultados de la tabulación de los encuestados. Por lo que, en lo correspondiente al primer objetivo en el cual se analizó el sistema de administración y gestión empresarial de las micro-empresas de conservación vial, se pudo establecer, que en el ámbito administrativo se consta de una Acta Constitutiva, donde se suscribe la creación de la Asociación de Mantenimiento vial, denominada "**MICROEMPRESA DE CONSERVACIÓN VIAL**" como entidad privada sin ánimo de lucro, con las firmas y rúbricas de los asociados, en el cual intervienen un Representante del Ministerio de Transporte y Obras Publicas y el Presidente de la microempresa, cláusulas del acta constitutiva:, estatutos de las microempresas de Conservación Vial (Denominación, naturaleza, domicilio, fines y duración, de los asociados, asamblea de los socios, dirección Administrativa y del representante de la micro-empresa. Por su parte los técnicos del MOP-Manabí, (57,77%) indicaron que este tipo de contratación ha permitido reducir los costos de conservación; sin embargo el 42,23% señaló que prolonga la vida útil de la carretera, lo cual evidencia que este tipo de accionar ha permitido conservar las carreteras que se encuentran bajo la responsabilidad de la micro-empresas de conservación vial, evidenciando una adecuada gestión. Así mismo los representantes de las micro-empresas, en un 100% señalaron que mientras dura la contratación los participantes directos y responsables de la conservación vial de las vías se encuentran debidamente asegurados, en compañías de seguros, tal como lo establece la Ley, debido a lo riesgoso de esta actividad, ya que se labora en carreteras con vehículos en constante movimiento, así como las condiciones topográficas del sector, lo que amerita este tipo de

aseguramiento, según lo determina el Ministerio de Bienestar Social, siendo esta una de las condicionantes establecidas en la Ley, lo cual ha permitido seguir con este tipo de conservación de vías.

En lo referente al segundo objetivo, en el cual se verificaron los registros financieros que llevan las microempresas de conservación vial y apoyo de las entidades gubernamentales, ya que son una expresión de propia expansión y dinamismo que experimenta el sector de la auto-gestión, por la captación de recursos. Los balances de situación indican que sus activos y pasivos, los cuales en estas entidades se reportaron resultados variables, es así que en el año 2002-2003 el total patrimonial fue de USD 142.348,00 debido a que se comenzó con tramos y su área de trabajo fue reducida y USD 135.569 en los años 2004-2005 y USD 214.865 en el 2006. Como se pudo observar el capital del MOP, están aplicados en forma diferente a las partes de acuerdo a las inversiones, donde el objetivo supremo es prestar gran atención al equilibrio financiero entre los medios disponibles y las obligaciones pendientes. En cuanto a las inversiones para operación, estas son determinadas por el ritmo de los trabajos por tramos. En las encuestas a los técnicos del MOP, el 68,89% de ellos, señalaron que cuentan con el respectivo financiamiento del Ministerio de Obras Públicas, ya que mediante este tipo de acción se evitan más gastos para el manteniendo vial, labor que lo hacen las personas de las comunidades cercanas a las vías, evitando gastos innecesarios. Por su parte el 91,11% en las encuestas realizadas a los técnicos del MOP en Manabí, señalaron que existe una adecuada verificación de los registros financieros de estas micro-empresas, ya que tienen que justificar y cuidar los bienes tangibles que se les proporciona para el mantenimiento de la red vial, según el sector y la micro-empresa, el cual es administrado por el Dpto. Financiero del Ministerio de Obras Públicas. Todos estos aspectos están ligados por su origen, ya para su

contratación se lo hace en forma directa, por indicadores o estándares dictaminados por los técnicos, donde se da un anticipo, de un valor hasta el 20% del valor total del contrato para la compra de herramientas y elementos de señalización temporal.

En el tercer objetivo se determinaron las funciones que realizan las micro-empresas de conservación vial en el manejo y mantenimiento del entorno de las vías que comprende las siguientes actividades: limpieza de calzada, espaldones y el derecho de vía; sello de fisuras y grietas y relleno de huecos aislados; limpieza y reparación de cunetas; limpieza y reparación de cunetas de coronación; limpieza de alcantarillas; limpieza de canales; desmonte; poda, corte y retiro de árboles y arbustos; arborización; jardinería; siembra de vegetación; remoción y limpieza, de derrumbes menores; limpieza de la estructura y de las barandas de los puentes; la cual se hace con herramientas manuales, de los cauces o lechos de quebradas y ríos; conservación rutinaria de señales verticales; limpieza de la demarcación o señalización horizontal; conservación rutinaria y reposición de mojones de referencia suministrados por el MOP; conservación y reposición de guardavías suministradas por el MOP; descontaminación visual; cuidado o vigilancia de la vía mediante información oportuna. En las encuestas a los técnicos del MOP, se determinó que el 86,66% señalaron estar de acuerdo con este tipo de contratación, ya que ha mejorado la protección vial del derecho de vía y entorno de carreteras, donde se ejecuta este tipo de acción; mientras que el 53,33% manifestaron el estar de acuerdo, ya que según informes propios de la institución y donde las microempresas trabajan en la conservación del entorno de las vías, el accionar oportuno ha permitido reducir los riesgos de deterioro y destrucción de las vías por fenómenos naturales, al estar limpias, permitiendo el flujo del agua, lodo por las cunetas, alcantarillas y otros accesos propios de la carretera. Por su parte

los chóferes encuestados, el 57,50% manifestaron que esta actividad de conservación vial ha mejorado la protección del derecho a la vía y de entorno a las carreteras, ya que se visualizan las señalizaciones, cunetas y puentes limpios.

En el cuarto objetivo se estableció el aporte al desarrollo socio económico de las familias de la Provincia de Manabí con la creación de estas micro-empresas, por la contribución de empleo, directo e indirecto, ya que el número de trabajadores en las micro-empresas es inferior, pero el trabajo de ellos corresponde al mantenimiento de ciertos tramos establecido por el Ministerio de Obras Públicas de Manabí y sus socios hacen participar a los miembros de su familia para concluir en el menor tiempo posible y dedicarse a otras actividades, preferentemente agrícolas; es así que por esta actividad en el 2002 existieron 479 personas, registrando un decrecimiento en lo referente a la actividad laboral, estableciendo 380 hombres y 198 trabajadores mujeres. Mientras que el año 2003 la actividad laboral creció a 761 trabajadores, siguiendo esa misma tendencia en el 2004 con 832 personas, que involucró a 597 hombres y 235 mujeres. Mientras que en el año 2006 la actividad laboral siguió en aumento con 813 personas que laboran directa e indirectamente en esta actividad, la cual agrupa a las diferentes fases que engloba a este sector. De acuerdo a lo observado, este tipo de accionar mantiene una similitud con el resto de sectores dedicados a la conservación vial, los mismos que actúan como un mecanismo de control de los procedimientos administrativos generados inciden en el proceso laboral, control y comercialización, frente a esta estructuración en el área micro-empresarial. En tanto los técnicos del MOP, el 100% estuvieron de acuerdo de que esta actividad ha contribuido al desarrollo socio económico de las familias de la Provincia, al generar fuentes de trabajo, lo cual ha permitido, una baja en los costos de conservación vial, mejor

transparencia y rendición de cuentas, ayuda a mejorar las condiciones de las redes viales, bajo costos de operación y al mismo tiempo mejora en lo referentes a la circulación vehicular, permitiendo tener una mejor visibilidad en los componentes de una red vial y al mismo tiempo ha contribuido en la generación de empleo a personas donde se ejecutan este tipo trabajos. Por su parte los técnicos del MOP en un 62,50% de los encuestados opino que sus ingresos económicos han mejorado significativamente incidiéndome la mejora de su calidad de vida por este tipo de contratación, ha permitido establecer nuevas fuentes de empleo pero bajo la modalidad de contrato.

4.6. Comprobación de la hipótesis.

En lo referente a la hipótesis planteada, en la cual se establecen que las micro-empresas de conservación vial contratadas por el Ministerio de Obras Públicas aportan al desarrollo socio económico de las familias de Manabí, esta fue comprobada en las encuestas realizadas a los participantes directos, donde el 100% de los técnicos encuestados en el MOP de Manabí, estuvieron de acuerdo de que esta actividad ha contribuido al desarrollo socio económico de las Familias de la provincia de Manabí, al generar fuentes de trabajo. Mientras que los micro empresarios, en un 62,50% indicaron que esta actividad de contratación ha incidido para que los campesinos eviten la emigración del campo a la ciudad y formar cordones de miseria e incluso el 78,75% de los chóferes encuestados estuvieron de acuerdo a que el MOP debe acogerse a este sistema de micro-empresas y de conservación vial, lo cual evidencia una acción positiva de este tipo de contratación con sectores aledaños a carreteras y porque abarataría los costos directos de mantenimiento.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones.

En base a los resultados obtenidos en la presente investigación se llegaron a las siguientes conclusiones:

- A través de la creación de las micro-empresas de conservación vial ha mejorado mucho la protección del entorno del derecho a la vía en las carreteras de primer orden a cargo del Ministerio de Obras públicas donde se ejecuta este tipo de acción.
- Los riesgos de accidentes en las carreteras que son atendidas por las micro-empresas viales han reducido debido a la acción de estas, pero su estado físico de asfalto deja mucho que desear, puesto que las micro-empresas no se dedican a esta actividad, sino a la conservación del entorno y derecho de vía; cabe decir que la visibilidad de los baches, señalizaciones, cunetas y otros aspectos que incurren en accidentes han mejorado notoriamente.
- El pago a la personas que conforman las micro-empresas de conservación vial es importante, repercutiendo esto en el comportamiento de este tipo de actividad laboral.
- Este tipo de actividad de contratación de micro-empresas de conservación vial ha incidido favorablemente en el nivel socio económico de las familias que forman parte de esta, puesto que dan fuentes de trabajo y se evita que el campesino emigre del campo a la ciudad y así formar cordones de miseria.
- La colectividad manabita conoce muy poco o nada sobre la micro-empresas de conservación vial y por consiguiente la labor que

desempeñan, debido a que este tipo de contratación se da por tramos de vías en carreteras de primer orden que el MOP tiene bajo su contratación.

5.2. Recomendaciones.

Una vez efectuadas las respectivas conclusiones, se establecen las siguientes recomendaciones:

- Recomendamos que el Estado a través del Gobierno Central y el Ministerio de Obras Públicas deben decretar leyes que favorezcan y protejan este tipo de accionar, que permite reducir costos, mejorar las vías y dar empleo de acuerdo a la realidad socio económica de las familias en Manabí.
- Recomendamos que es importante realizar un análisis y estudio vial de los sectores y zonas más aptas para que puedan intervenir más micro-empresas lo cual beneficiaría al ordenamiento vial y al mismo tiempo dar la oportunidad de empleo a más sectores.
- Recomendamos que se debe apoyar a esta actividad mediante la otorgación de mayores montos económicos para dar el respectivo mantenimiento, ya repercute en el ámbito micro-empresarial.
- Recomendamos que se deben realizar reuniones con entidades como el Ministerio de Obras Públicas para que capaciten sobre aspectos y recursos humanos que beneficien a ambos componentes.
- Recomendamos que es necesario institucionalizar la actividad de prestación de servicios mediante la creación de sus propias políticas y leyes, que protejan a las microempresas del sector, brindándole una real y efectiva seguridad a ambos componentes.

- Recomendamos que se deben crear políticas adecuadas que protejan las actividades laborales de las micro-empresas convirtiéndola en más rentable, de lo contrario este tipo de labor comunitario no funcionará.

VI. PROPUESTA

6.1. Título.

CAPACITACIÓN Y MEJORAMIENTO TECNOLÓGICO DE LAS MICRO-EMPRESAS DE CONSERVACIÓN VIAL DE MANABÍ.

El Ministerio de Obras Públicas, es la entidad encargada de mantener la red vial estatal en buen estado y de conservación permanente, con el propósito de brindar un adecuado nivel de servicio que satisfaga las necesidades del transporte en cuanto a seguridad, rapidez y economía. Sin embargo Manabí desde el año 1988 tiene un déficit de carreteras e mal estado, en donde sus cinco accesos de vías terrestres se encuentran deteriorados y se dirigen a lugares de atractivos turísticos.

Por lo que el sector micro-empresarial está considerado como la unidad productiva, en la que su capacidad se debe a la calidad de sus recursos humanos, económicos y tecnológicos en donde su nivel de rentabilidad radica en la combinación optima de todos aquellos recursos que son indispensables para dar mejor servicios a los vehículos que transitan por las carreteras manabitas.

6.2. Entidades auspiciantes.

Como responsables se contemplará al Ministerio de Obras Públicas de Manabí (MOP), Cámara de la Pequeña Industria de Manabí (CAPIM) y la Asociación de Micro-empresas Viales de Manabí, que son encargadas de realizar mantenimiento y conservación rutinario, una vez que la vía ha sido construida, lo que ha permitido conservar las carreteras en buen estado, prolongar su vida útil, mejorar el entorno ambiental, reducir los costos globales con mantenimientos periódicos, costos de operación y los tiempos de movilización vehicular.

6.3. Ubicación sectorial y física.

Se contemplarán las instalaciones de las entidades anteriormente mencionadas y se llamará a los involucrados en esta actividad, donde los capacitará en lo relacionado a capacidad de gestión, innovación de tecnologías de conservación, mediante una adecuada capacitación se podrá lograr un mejor aprovechamiento de los recursos presupuestarios asignados a las labores de mantenimiento vial, en la que se reducirán los costos globales de conservación, se prolongará la vida útil de la red vial mediante un adecuado mantenimiento preventivo, con el fin de dinamizar y diversificar la economía local y regional.

6.4. Participantes beneficiarios.

Micro-empresas viales

Técnicos del Ministerio de Obras Públicas

Profesionales en el área vial

Instituciones del estado y seccionales

6.5. Objetivo general.

Realizar una adecuada capacitación y mejoramiento tecnológico de las micro-empresas de conservación vial que operan en Manabí.

6.7. Objetivos específicos.

- Establecer la importancia de una adecuada capacitación y mejoramiento del sistema operacional de las micro-empresas que operan en Manabí.
- Realizar un análisis sobre el accionar operacional de las micro-empresas en relación al costo económico establecido para cada tramo vial a mantener.
- Conocer nuevos sistemas de mantenimiento de carreteras con la aplicación de la tecnología en base a los requerimientos operacionales de conservación vial

- Evaluar la incidencia social y económica que este tipo de accionar a beneficiado a los sectores implicados.

6.8. Costos económicos.

Se realizarán cursos de capacitación por sectores en la provincia de Manabí en el cual participarán técnicos viales y micro-empresas que operan en Manabí, cada fin de semana durante un mes y su ejecución, evaluación será abalizada por profesionales de las entidades públicas responsables a su cargo.

Presupuesto económico de la propuesta

DETALLE	TOTAL DOLARES
4 conferencistas \$ 100 c/u (fines de semana	400
Local \$ 50 por semana	200
Refrigerio \$ 25 por semana	100
Material didáctico \$ 75 por semana	300
Otros gastos	200
Total	1.200

Cronograma de ejecución para la propuesta

TEMAS A TRATAR	1er semana	2da. semana	3er. semana	4ta. semana
Limpieza de accesos	X			
Época de accionar		X		
Normas de conservación vial			X	
Registros y cronogramas de trabajos				X

6.9. Beneficiarios directos.

- Chóferes que transitan por las vías
- Transeúntes vehiculares particulares
- Micro-empresas viales

6.10. Beneficiarios indirectos.

- Comunidades aledañas a las vías en mantenimiento
- Personas que trabajan en las micro-empresas
- Sector productivo de los sectores
- Fuentes de empleo directo e indirecto

6.11. Duración.

30 días, pero con proyección indefinida, ya que se seguirán dando este tipo de capacitación en lo posterior, lo que permitirá dar un mejor aprovechamiento de los recursos presupuestarios, debido a que por este accionar se han reducido los costos globales de conservación de mantenimiento vial. Mientras que en la parte ambiental se han establecido mejoras en la protección ambiental del derecho de vía y del entorno de la carretera, permitiendo reducir los riesgos de deterioro y de destrucción de las vías por fenómenos naturales.

6.12. Importancia, metas y finalidad.

Importancia.

Las micro-empresas viales, son unidades conformadas por cuatro a once asociados, integrados preferiblemente con personas que tienen residencia cerca de la carretera, desempleados y experiencia en trabajo físico de campo, especialmente en obras viales. Para esto es necesaria la capacitación del micro-empresario, gestión de actas de constitución, estatutos y la expedición de personería jurídica, elaboración de minutas de contratos y puesta en marcha del programa.

Metas.

La capacitación inicial comprende en temas relacionados con el valor del patrimonio vial, la importancia de conservación rutinaria, actividades de conservación, valoración humana en equipo,

comunicación, definición de objetivos y metas, conceptos de la micro-empresa de conservación vial, administración, gestión, contratación, seguridad industrial, ética, civismo y aspectos técnicos de la conservación rutinaria.

Finalidad.

La finalidad, tiene como antecedente la estructuración y formulación de una propuesta de participación de micro-empresas de conservación vial y tendrá como finalidad determinar si las micro-empresas de conservación vial contratadas por el Ministerio de Obras Públicas inciden en el desarrollo vial de Manabí, al mismo tiempo servirá como fuente de información a comunidades, empresas que deseen incursionar en esta actividad, lo que ha permitido un mejor aprovechamiento de los recursos presupuestarios, ya que se han reducido los costos globales de conservación de mantenimiento vial. Mientras que en la parte ambiental se han establecido mejoras en la protección ambiental del derecho de vía y del entorno de la carretera, permitiendo reducir los riesgos de deterioro y de destrucción de las vías por fenómenos naturales.

6.13. Descripción.

Lo expuesto hace necesario diseñar estrategias técnicas, que uno de los problemas, que presentan las micro-empresas viales por la falta de capacitación, en lo relacionado a capacidad de gestión, innovación de tecnologías de conservación. Sin embargo con una adecuada capacitación se podrá lograr un mejor aprovechamiento de los recursos presupuestarios asignados a las labores de mantenimiento vial, en la que se reducirán los costos globales de conservación, se prolongará la vida útil de la red vial mediante un adecuado mantenimiento preventivo, se reducirán los costos de operación y tiempos de movilización vehicular y se dinamizará y diversificará la economía local y regional.

6.14. Impacto.

Permitirá que mediante una adecuada capacitación a los componentes de las micro-empresa viales la utilización de contratos por estándares o niveles de servicio, para la conservación de carreteras a cargo del Ministerio de Obras Públicas, ampliando su cobertura de mantenimiento de carreteras de Manabí, vinculando a comunidades y personas de la región, contribuyendo al desarrollo regional del patrimonio vial y generar empleo productivo, mejorando la calidad de vida de los miembros de cada micro-empresa mediante la capacitación y una remuneración justa por su labor y contribuye a la creación de nuevas formas de participación comunitaria.

6.15.Resultados a lograrse.

Permitir que mediante una adecuada capacitación en el área de recursos humanos y lograr dar un mejor asesoramiento técnico y normas de conservación vial, así como la sectorización de más tramos que necesitan este tipo de accionar para la conservación vial de varias carreteras manabitas.

Plan de acción.

OBJETIVOS DE LA PROPUESTA	ESTRATEGIAS	TIEMPO DE EJECUCIÓN	GASTOS USD	RESPONSABLES	MONITOREO
<p>Determinar la importancia socio económica que implica la conservación vial mediante una adecuada capacitación y mejoramiento de las micro-empresas que operan en Manabí.</p>	<p>Establecer la importancia de una adecuada capacitación y mejoramiento del sistema operacional en Manabí.</p> <p>Conocer nuevos sistemas de mantenimiento de carreteras con asignaciones financieras mayores en base a los requerimientos de conservación vial</p>	<p>Se realizará cursos de capacitación por sectores en la provincia de Manabí, en el cual participarán técnicos, cada fin de semana durante un mes calendario de ejecución de la propuesta.</p> <p>Los monitoreos de las entidades responsables se lo realizarán durante seis meses.</p>	<p>4 conferencistas USD 100 c/u (400 USD) Local USD 50/semana (200 USD) Refrigerio USD 25/semana (USD 100) Material didáctico USD 75/semana (300 USD).</p> <p>Otros gastos (USD 200) en la realización constante durante el mes que dura la propuesta.</p> <p>Total de gastos USD 1.200</p>	<p>Ministerio de Obras Públicas de Manabí (MOP).</p> <p>Cámara de la Pequeña Industria de Manabí (CAPIM)</p> <p>Asociación de Micro-empresas Viales de Manabí,</p>	<p>Las entidades responsables destinarán funcionarios y técnicos que se encargarán de verificar si se aplica este accionar</p>

VII. BIBLIOGRAFÍA.

- Asociación de conservación Vial. 2006. Ministerio Transporte y Obras Públicas (MOP). Portoviejo, Ecuador.
- CEPAL. 2002-2006. (Cifras oficiales), Quito, Ecuador.
- Conservación del patrimonio Vial; La gran opción nacional.2001. Quito, Ecuador.
- Fondos de Conservación Vial. (CEPAL). 2001. Quito, Ecuador.
- Introducción Administradores Viales del Ecuador. 2001. Seminario. Portoviejo, Ecuador.
- <http://www.lexis.com.ec/>
- JICA. Empredimiento y administración de una PYME. 2002-2006. Quito, Ecuador.
- Gunter.Zietlowg@gtz.de
- Ministerio de Obras Públicas (MOP). Programa de conservación rutinaria a través de micro-empresas en Manabí. 2002.
- Microsoft ® Encarta ® 2006. © Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.
- Subsecretaría del MOP. Manabí. 2002-2006.
- Red Vial. MOP. Dirección de Planificación
- Vialidad. Revista informativa del MOP. 2006. Quito, Ecuador.
- [www.akhanna seasiaconsulting.com](http://www.akhanna.seasiaconsulting.com)
- www.gestion.dinediciones.com

PRESUPUESTO ECONÓMICO.

CONCEPTO	UNIDAD	CANTIDAD	C. UNITARIO	TOTAL PARCIAL
Especies valoradas	Unidades	15	1.50	22.50
Transporte	Mensual	6	55.00	330.00
Alimentación	Unidad	2	147.50	295.00
Internet	Horas	120	1.50	180.00
Materiales:				
Hojas de papel	Resma	8	3.95	31,60
Marcadores	Unidad	5	1.0	5.00
Lapiceros	Unidad	10	0.50	5.00
Diskettes	Caja	2	0.75	1.50
CD	Unidad	6	0.85	5,10
Cuadernos	Unidad	2	3.00	6.00
Alquiler de infocus	Horas	1	10.00	20.00
Fotocopias	Unidad	3.000	0.02	60.00
Empastado de Tesis	Unidad	3	3.50	10.50
Impresión y transcripción	Unidad	350	0.03	10.50
Seminario	Unidad	2	30.00	60.00
Aranceles de grado	Unidad	2	150.00	350.00
Imprevistos				50.00
TOTAL				1.442,70

CRONOGRAMA VALORADO DE ACTIVIDADES.

ACTIVIDADES	MESES						RECURSOS			COSTOS USD
	1	2	3	4	5	6	HUMANO	MATERIALES	OTROS	
Elaboración de instrumentos y recolección de información primaria y secundaria, previo asesoramiento al Director de Tesis	X	X					Autores de tesis (2)	Hojas de papel xerox e Internet Seminario	Seminario Alimentación y transporte	USD 220.00
Organización y selección de la información recopilada.		X	X				Autores de tesis (2)	Lapiceros, marcadores diskettes, cuadernos	Imprevistos y Transporte	USD 280.50
Definición de hallazgos y elaboración del informe preliminar para la presentación al Director de Tesis.			X	X			Autores de tesis (2)	Copias	Transporte e imprevistos	USD 300.00
Tabulación de resultados y elaboración del informe final.				X	X		Autores de tesis (2)	Copias	Transporte e imprevistos	USD 200.00
Revisión y corrección de tesis por Parte del Director de Tesis.	X	X	X	X	X	X	Autores de tesis (2)	Impresión Trascripción	Empastado, derechos, otros	USD 120.00
Desarrollo integral de la Tesis de Grado con el Director de Tesis y Miembros del Tribunal de Evaluación y Seguimiento						X	Autores de tesis (2)	Titulo Aranceles	Alquiler de Infocus	USD 320.00
						X				
						X				

ANEXO

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MANABÍ
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
ECONÓMICAS
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN

Investigadores:

Formulario N°. 01.

Encuestas dirigidas a Técnicos del Ministerio de Obras Públicas de Manabí, en el trabajo de investigación titulada **ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DE LAS MICRO-EMPRESAS DE CONSERVACIÓN VIAL ESTABLECIDAS EN MANABÍ. PERÍODO 2002-2006.**

Instrucciones:

Señores les solicitamos muy respetuosamente se dignen llenar la siguiente encuesta marcando con una “x” con la mayor veracidad posible partiendo del hecho que los datos son confidenciales y serán utilizados con fines investigativos para nuestra Tesis de Grado.

1. ¿Uds le dan a las micro-empresas de conservación vial contratadas una adecuada capacitación y justa remuneración económica por parte del MOP?

N°	Alternativas
a.	Si
b.	No

2. ¿Existe una adecuada verificación de los registros financieros por parte del MOP en las microempresas de conservación vial, que operan en Manabí?

N°	Alternativas
a.	Si
b.	No

4 Este tipo de contratación con micro-empresas ha permitido:

Nº Alternativas

- a. Reducir los costos de conservación
- b. Prolonga la vida útil de la carretera

4. ¿Ha mejorado la protección ambiental del derecho de vía y de entorno de las carreteras?

Nº Alternativas

- a. Mucho
- b. Poco
- Nada

5. ¿Han reducido los riesgos de deterioro y destrucción de las vías por fenómenos ambientales?

Nº Alternativas

- a. Mucho
- b. Poco
- Nada

6. ¿La creación de microempresas contribuye al desarrollo regional, despertando la conciencia del valor del patrimonio vial?

Nº Alternativas

- a. Si
- b. No

7. El MOP a través de las microempresas permite la creación de nuevas formas de participación comunitaria dando:

Nº Alternativas

- a. Empleo permanente
- b. Contratado

8. ¿Cree Ud que este tipo de contratación de microempresas de conservación vial está dando resultados satisfactorios en la red vial de Manabí?

Nº Alternativas

- a. Si
- b. No

9. ¿Ha contribuido al incremento de empleo y del mejoramiento del nivel de vida los integrantes de micro-empresa viales en la provincia de Manabí?

Nº	Alternativas
a.	Mucho
b.	Poco
c.	Nada

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MANABÍ
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
ECONÓMICAS
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN

Investigadores:

Formulario N°. 02.

Encuestas dirigidas a los representantes de las micro-empresas de conservación vial que operan en Manabí, en el trabajo de investigación titulada **ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DE LAS MICRO-EMPRESAS DE CONSERVACIÓN VIAL ESTABLECIDAS EN MANABÍ. PERÍODO 2002-2006.**

Instrucciones:

Señores les solicitamos muy respetuosamente se dignen llenar la siguiente encuesta marcando con una "x" con la mayor veracidad posible partiendo del hecho que los datos son confidenciales y serán utilizados con fines investigativos para nuestra Tesis de Grado.

1. Este tipo de actividad ha permitido que se generen nuevas fuentes de trabajo en su sector.

N° **Alternativas**

a.

b. Si

c. No

2. ¿Esta Ud de acuerdo con la remuneración económica que percibe por sus servicios en este tipo de actividad?.

N° **Alternativas**

a. Si

b. No

3. ¿Han mejorado sus condiciones de vida después de haber conformado las microempresas?

Nº **Alternativas**

- a. Si
b. No

4. Su remuneración es:

Nº **Alternativas**

- a. Semanalmente
b. Quincenalmente
c. Mensualmente

5. ¿Reciben una adecuada capacitación en lo referente a: Conservación Vial, Medio Ambiente y Patrimonio Vial?

Nº **Alternativas**

- a. Si
b. No

6. ¿Este tipo de actividad micro-empresarial ha permitido que los campesinos no emigren del campo a la ciudad?

Nº **Alternativas**

- a. Si
b. No

7. ¿La contratación de micro-empresas de conservación vial por parte del MOP ha contribuido al desarrollo socio económico de las familias en la Provincia de Manabí?

Nº **Alternativas**

- a. Si
b. No

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MANABÍ
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
ECONÓMICAS
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN

Investigadores:

Formulario N°. 03.

Encuestas dirigidas a chóferes que transitan por las vías en Manabí, en el trabajo de investigación titulada **ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DE LAS MICRO-EMPRESAS DE CONSERVACIÓN VIAL ESTABLECIDAS EN MANABÍ. PERÍODO 2002-2006.**

Instrucciones:

Señores les solicitamos muy respetuosamente se dignen llenar la siguiente encuesta marcando con una "x" con la mayor veracidad posible partiendo del hecho que los datos son confidenciales y serán utilizados con fines investigativos para nuestra Tesis de Grado.

1. ¿Sabe Ud algo de las microempresas viales?

N°	Alternativas
----	--------------

- | | |
|----|----|
| a. | Si |
| b. | No |

2. ¿Cree Ud que el MOP debe acogerse a este sistema de micro-empresas de conservación vial en Manabí?

N°	Alternativas
----	--------------

- | | |
|----|----|
| a. | Si |
| b. | No |

3. La vía donde Ud transita con su vehículo se pueden ver las señalizaciones, las cunetas y alcantarillas limpias, puentes libres de malezas y existe personal que les da mantenimiento?

N°	Alternativas
----	--------------

- | | |
|----|----|
| a. | Si |
| b. | No |

4. ¿Ha mejorado la protección del derecho de vía y de entorno en las carreteras?

N° **Alternativas**

- a. Si
b. No

5. Han reducido los riesgos de deterioro y accidentes de las vías debido al mantenimiento que se les da.

N° **Alternativas**

- a. Si
b. No

6. ¿Cree Ud que crearon las micro-empresas viales para disminuir los costos por mantenimiento y dar empleo a la comunidades cercanas a las carreteras?

N° **Alternativas**

- a. Si
b. No

7. Las microempresas han contribuido al desarrollo socio económico de las familias en la provincia de Manabí.

N° **Alternativas**

- a. Si
b. No

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MANABÍ
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
ECONÓMICAS
ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN

Investigadores:

Formulario N°. 04.

Encuestas dirigidas a trabajadores de las micro-empresas de conservación vial, en el trabajo de investigación titulada **ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DE LAS MICRO-EMPRESAS DE CONSERVACIÓN VIAL ESTABLECIDAS EN MANABÍ. PERÍODO 2002-2006.**

Instrucciones:

Señores les solicitamos muy respetuosamente se dignen llenar la siguiente encuesta marcando con una “x” con la mayor veracidad posible partiendo del hecho que los datos son confidenciales y serán utilizados con fines investigativos para nuestra Tesis de Grado.

1. Está Ud de acuerdo con la remuneración económica que perciben por sus servicios en este tipo de actividad.

N°	Alternativas
----	--------------

- | | |
|----|----|
| a. | Si |
| b. | No |

2. Su estilo de vida después de conformado las micro-empresas ha tenido mejores ingresos económicos, fuente de trabajo estable y un sueldo adecuado:

N°	Alternativas
----	--------------

- | | |
|----|----|
| a. | Si |
| b. | No |

3. Su estilo de vida antes de haber participado en la creación de las micro-empresas, no tenía trabajo, se dedicaba a la labores agrícolas o trabajos eventuales:

N° **Alternativas**

- a. Si
b. No

4. Su remuneración económica se establece de acuerdo al trabajo operativo que Ud realiza.

N° **Alternativas**

- a. Si
b. No

5. Cada qué tiempo le pagan a las micro-empresas por sus servicios en la conservación vial:

N° **Alternativas**

- a. Semanalmente
b. Quincenalmente
c. Mensualmente

6. Están ustedes debidamente asegurados, como lo establece el Ministerio de Bienestar social.

N° **Alternativas**

- a. Si
b. No