

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador

Departamento de Desarrollo, Ambiente y Territorio

Convocatoria 2020-2022

Tesis para obtener el título de maestría en Desarrollo Territorial Rural

La conectividad vial como eje del desarrollo territorial en el circuito Trigoloma-Tambillo,
parroquia Juan de Velasco

Danny Roberto Alulima González

Asesora: María Fernanda López

Lectores: Fernando Barragán y Myriam Paredes

Quito, enero de 2024

Dedicatoria

Agradezco a Dios por permitirme lograr mi meta, llegar hasta aquí, por darme sabiduría y la fuerza para lograrlo.

A mis padres por su comprensión y apoyo incondicional, todos sus consejos y el amor que me dan.

A mis hermanos que siempre están presentes en cada paso que doy en mis estudios.

A mi tutora Ph.D. María Fernanda López por compartirme sus conocimientos.

Índice de contenidos

Resumen	8
Capítulo 1. Introducción	9
1.1. Antecedentes	10
1.2. Problemática.....	11
1.3. Objetivos	14
1.3.1. Objetivo general	14
1.3.2. Objetivos específicos	14
1.4. Marco teórico	14
1.4.1. Territorio	15
1.4.2. Desarrollo Territorial	16
1.4.3. Conectividad vial y mercados	18
1.5. Estado del arte	19
Capítulo 2. Contexto territorial y metodología	23
2.2. Metodología	27
Capítulo 3. Resultados	31
3.1. Contexto histórico de la transformación vial	31
3.1.1. Desarrollo vial por tramos	31
3.1.2. Limitaciones de conectividad vial.....	33
3.2. Transporte y mejoramiento vial para la comercialización de productos agrícolas.....	40
3.2.1. Transporte de productos agrícolas y mejoramiento vial en el tramo Trigoloma-Tambillo	40
3.3. Circuitos de comercialización en el eje vial de Trigoloma-Tambillo.....	44
3.3.1. Circuitos de comercialización del sector Trigoloma-Tambillo.....	45

3.3.2. Intermediarios en la comercialización de alimentos frescos	46
3.3.3. Actores gubernamentales en los circuitos de comercialización del sector Trigoloma- Tambillo.....	47
Discusión y conclusiones.....	49
Referencias	53
Anexos	57

Lista de ilustraciones

Tablas

Tabla 2.1. Población urbana y rural del cantón Colta.....	23
Tabla 2.2. Poblados parroquia Juan de Velasco.....	25
Tabla 2.3. Rendimientos en la producción agrícola.....	26

Gráficos

Gráfico 3.1. Percepción sobre la falta de mantenimiento vial como limitante para la comercialización de su producción.....	34
Gráfico 3.2. Percepción sobre la incidencia de la carretera en los procesos productivos y de comercialización	35
Gráfico 3.3. Percepción sobre la mejoría en los sistemas productivos.....	36
Gráfico 3.4. Percepción sobre el apoyo de las autoridades cantonales al desarrollo vial.....	37
Gráfico 3.5. Percepción sobre el acceso al mercado.....	38
Gráfico 3.6. Percepción sobre la disponibilidad de transporte para la movilización de los productos.....	39
Gráfico 3.7. Percepción sobre la relación entre la vialidad y el mejoramiento de procesos productivos	39
Gráfico 3.8. Percepción de la relación entre productividad y mejoramiento vial.....	41
Gráfico 3.9. Percepción sobre el canal de comercialización y la conectividad vial	42
Gráfico 3.10. Percepción sobre la movilidad y la conectividad vial	43
Gráfico 3.11. Percepción sobre el mejoramiento vial y el transporte de los productos	44

Mapas

Mapa 3.1. Ubicación del área de estudio.....	24
--	----

Fotos

Foto 3.1. Estado de la vía de Malpote Chiriyaku 33

Foto 3.2. Deslizamientos en Malpote Naranjal 33

Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesis

Yo, Danny Roberto Alulima González, Autor de la tesis titulada “La conectividad vial como eje del desarrollo territorial en el circuito Trigoloma-Tambillo, parroquia Juan de Velasco” declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de maestría en Desarrollo Territorial Rural concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, enero de 2024



Danny Roberto Alulima González

Resumen

El desarrollo territorial aborda la comprensión y la gestión de los vínculos que mantienen las unidades geográficas. Una de las dimensiones importantes es la articulación entre campo-ciudad por dos razones, una, es la dinamización de los territorios rurales y urbanos a partir de la conectividad vial; y, dos, la presencia de dinámicas espaciales influenciadas por dicha conectividad vial asociadas al transporte y a los costos que incurre en la movilidad de productos de la zona. Bajo este contexto, la investigación se ha planteado analizar la dinámica productiva territorial en relación con los sistemas de conectividad en el circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco.

Para ello, se diseñó una metodología mixta lo cual permitió el levantamiento y análisis de información cuantitativa y cualitativa para alcanzar el desarrollo de los tres objetivos específicos. Primero, para caracterizar la conectividad vial en la actividad productiva del circuito Trigoloma-Tambillo se aplicaron 180 encuestas a los productores y 6 entrevistas a los líderes de las comunidades; segundo, para identificar la percepción sobre la relación entre la dinámica productiva territorial y el sistema de conectividad vial en circuito Trigoloma-Tambillo se aplicaron 180 encuestas a los productores; y, tercero, para entender la dinámica productiva territorial desde la comercialización y la conectividad vial en el circuito, se aplicaron 6 entrevistas a productores y 3 entrevistas a técnicos de la parroquia.

Los principales hallazgos asociados a la percepción de los productores indican que, el mejoramiento del eje vial es solo uno de los factores dinamizadores del mercado de los alimentos frescos del circuito Trigoloma-Tambillo; otro, es el acceso a transporte particular, lo cual para algunos es indiferente mientras que para otros es importante para movilizar sus productos localmente, lo que a su vez se relaciona con una característica más, la venta directa con los intermediarios para reducir distancias y costos. Por otra parte, la visión de parte de los técnicos del GAD provincial se está enfocando en organizar espacios como ferias, para eliminar la presencia de intermediarios, aunque aún no está fortalecido este apoyo institucional.

Capítulo 1. Introducción

La conectividad vial se convierte en un elemento esencial para la actividad comercial del abastecimiento de alimentos en los territorios y, de éste dependerá que la operación de trasladar los productos sea exitosa o por el contrario evidencie pérdidas. Para el caso de la población productora rural, contar con infraestructura vial no solo les garantiza la movilidad de sus productos agrícolas, sino que también, favorece sus necesidades básicas en cuanto al acceso a equipamientos de salud, educativos, sociales, entre otros (De León et al. 2004). Dado que, una adecuada conectividad e infraestructura vial permite la conexión entre los territorios, los centros de mercados, facilitando el flujo tanto de población como de mercancías. En otras palabras, la conectividad vial fortalece los canales de comercialización entre campo-ciudad (Escobal et al. 2015; Escobal y Ponce 2002).

Sin embargo, una conexión vial interrumpida denota un escenario poco alentador para los procesos de comercialización de pequeños agricultores, reduce la movilidad, se crea un escenario donde empiezan a interactuar otros actores durante el proceso de comercialización, denominados intermediarios, quienes empiezan a asumir un rol de facilitadores para los procesos que concierne a la compra y venta de los alimentos agrícolas, de modo que, esta negociación por los alimentos frescos puede desplegar algunas condiciones, como se detalla a continuación (De León et al. 2004).

Por un lado, los productores crean alianzas con los intermediarios donde las relaciones de intercambio pueden beneficiar económicamente o no a estas familias agrícolas; y, por otro lado, están quienes cuentan con su propio transporte y deciden llevar sus productos a los intermediarios o sino recorren las distancias hasta los mercados o ferias locales como regionales, lo cual también dependerá no solo del estado de la vía sino también del trayecto y el tiempo que cada productor desea invertir en esta actividad de comercialización (De León et al. 2004).

No obstante, durante los últimos años, en la provincia de Chimborazo, en el cantón de Colta, específicamente en la parroquia de Juan de Velasco se trata de un sector rural con alta producción agrícola, donde el circuito Trigoloma-Tambiello está conformado por seis comunidades: Tambillo Bajo, San Francisco de Trigoloma, Malpote Mirador, Malpote Chiriyacu, Malpote Naranjal y San Juan de Trigoloma, donde la falta de mantenimiento vial a partir de los efectos

climáticos (precipitaciones y deslizamientos) está impactando directamente sobre estas oportunidades para su desarrollo rural (PDyOT 2015).

1.1. Antecedentes

Es clave para el desarrollo territorial rural la comprensión y la gestión de los vínculos que mantienen las ciudades con sus territorios rurales; se parte de que, a lo largo del tiempo las ciudades han sido vistas como espacios dinámicos asociados a mejorar el estilo de vida; esta visión desde lo rural ha generado expectativas que provocan que la gente del campo migre a las ciudades buscando mejores oportunidades salariales, situaciones que no siempre se han consolidado (Paré 2011).

Muchas veces los sectores rurales están vinculados a los centros urbanos por la provisión de bienes y servicios; así mismo, los territorios rurales se vinculan a las ciudades ya que debido a su proximidad geográfica, permite el fortalecimiento de lazos, económicos (comercialización de alimentos producidos en el campo y transportados a las zonas urbanas favoreciendo las economías de las familias agrícolas), social (articulación campo-ciudad), culturales (intercambio de experiencias) y ambientales (un consumo más consciente).

Económicamente el vínculo entre la ciudad y el campo ocurre a través del abastecimiento de productos rurales hacia las ciudades, por ejemplo, alimentos o servicios ambientales, mientras que, la ciudad brinda servicios como, educación, salud, empleo con salarios fijos, lo cual suena atractivo para las nuevas generaciones que poco a poco han ido migrando a las medianas y grandes ciudades (Rivero 2018).

En este contexto una de las dimensiones importantes de la articulación entre campo-ciudad son, por un lado, las dinámicas de los territorios rurales a partir de la conectividad vial; y, por otro lado, la infraestructura vial incide en la presencia del transporte y los costos lo cual está asociado con el incremento en la productividad de la zona; mientras que, la ausencia de una buena conectividad vial en algunos sectores rurales genera preocupación en los habitantes de los sectores rurales, porque requieren movilizarse para acceder a bienes y servicios, aparte de sus procesos de comercialización y, que en la mayoría de las ocasiones se relaciona con la desatención a la vialidad rural lo cual se debe al abandono por parte del Estado (CEPAL 2020).

En este sentido, la conectividad vial es un factor esencial para las poblaciones campesinas quienes se dedican a las actividades agropecuarias dado que influye en sus dinámicas

productivas. En otras palabras, la proximidad geográfica a los mercados o lugares donde distribuyen sus alimentos frescos, por ejemplo, puede ser un eje articulador o no entre campo y ciudad (Martínez 2017) puesto que, dependerá tanto de la infraestructura vial como de otros elementos, el sistema de transporte público o privado.

En este marco, la mirada desde el desarrollo territorial rural busca generar y promover transformaciones productivas mediante un apoyo en la articulación de los vínculos urbano-rurales, los cuales, deben dinamizar el desarrollo agrícola y no agrícola, apoyando la generación de redes de comunicación que faciliten y mejoren el acceso de los productores a los mercados (CEPAL 2020).

En definitiva, esta discusión evidencia que el sistema de transporte en las comunidades rurales es esencial para el desarrollo de sus actividades debido a: 1) la conectividad vial dinamiza las actividades productivas agrícolas y no agrícolas, y; 2) una adecuada infraestructura vial promueve la articulación campo-ciudad. Por estas razones, la presente investigación abordará las interacciones y los vínculos campo-ciudad, focalizando en la conectividad vial como uno de los ejes del desarrollo rural; la intención es indagar en elementos que caracterizan la situación socio productiva de los pequeños agricultores y en este contexto, entender el rol de la conectividad vial en el circuito Trigoloma-Tambillo en los Andes centrales del Ecuador.

1.2. Problemática

En Latinoamérica y el Caribe la conectividad vial es considerada como ese factor determinante del canal de comercialización de los alimentos agrícolas y, en la rentabilidad económica de los agricultores, por lo cual, la inexistencia tanto de vías como de conectividad imposibilita el flujo tanto de bienes y servicios en la relación campo-ciudad (De León 2004). Por ende, la conectividad vial minimiza las distancias entre el área de producción y el sitio de destino de comercialización a través de una red de mercados y ferias locales (Escobal et al. 2015; Escobal y Ponce 2002).

En otras palabras, las dinámicas productivas rurales están condicionadas por el sistema de conectividad vial (Escobal et al. 2015; Escobal y Ponce 2002), y que no solo le apunta a los procesos de comercialización emprendidos por los pequeños productores, sino que también, permite el acceso a otros insumos que las comunidades puedan necesitar. Por lo tanto, la conectividad vial es considerado como aquellos “eslabones claves en la cadena de

abastecimiento” (De León et al. 2004, 1), aun tratándose de una producción a nivel local. Es tal su importancia que, el Estado o las entidades gubernamentales deben destinar recursos económicos para la adecuación no solo para la infraestructura vial, sino también, para el tema de movilidad de los productos agrícolas en el territorio (Mrema y Rolle 2003 en De León et al. 2004).

En este sentido, nos enfocamos en el caso de la provincia Chimborazo, en el cantón Colta donde la inexistencia de un servicio de transporte, es una situación que ha repercutido tanto en el área urbana como en el área intra cantonal (Ortega 2019), es por esto que, los productores de la zona hacen uso del transporte informal como camionetas o camiones para la movilidad de sus alimentos (GADM de Colta 2014 en Arguello, Villa y Palaguachi 2020), para así, “cumplir con las diferentes actividades que generan desplazamientos, tanto en el área urbana como en la rural dentro del cantón Colta, [para ello] los habitantes realizan sus viajes usando diferentes modos de transporte” (Arguello, Villa y Palaguachi 2020, 125), entre ellos, el transporte urbano (36%), por medio de camionetas (27%), en vehículo particular (26%), a pie (15%) y en taxi (12%) (Ortega 2019 en Arguello, Villa y Palaguachi 2020). Escenario que ha provocado “la necesidad [en la población del cantón de Colta] de trasladarse utilizando el transporte informal exponiéndose a la inseguridad e incomodidad ya que la oferta actual no satisface a toda la población (Ortega A. 2019, 5-6).

Para el caso particular de esta investigación se abordará la conectividad vial como eje del desarrollo territorial en el circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco, la cual cuenta con una ubicación geográfica favorable y, una topografía con diversidad en los pisos climáticos, con un clima frío-seco con temperaturas que oscilan entre 10-13°C, una altitud 3.875 m.s.n.m. y una buena calidad de los suelos. En este sentido el circuito Trigoloma-Tambillo está configurado por seis comunidades: Tambillo Bajo, Malpote Mirador, Malpote Chiriyacu, San Francisco de Trigoloma, Malpote Naranjal y San Juan de Trigoloma, territorios que presentan buenos rendimientos de varios alimentos a nivel tanto local como regional.

Con base en el PDyOT (2019) la superficie cultivada en San Juan de Velasco es de 9.502,83 ha distribuidas en la parte media y alta donde los productos cultivados “son arveja, papas, oca, melloco, habas” (PDyOT 2019, 85). El 71,80% está ocupada por pastos, el 13% es de producción de otros cultivos, el 9,39% para la producción de papa, el 5,13% para el fréjol, el 0,37% para el

maíz, el 0,15 para las habas, 0,16 con otros cultivos los cuales son destinados tanto para el autoconsumo como para la comercialización.

La producción de papa chaucha se trata de uno de los cultivos con mayor rentabilidad dado que, presenta un rendimiento de 13,2 tn/ha de los cuales el 96% es comercializado a nivel local como a las ciudades de Riobamba (a 50 km de distancia) y Guayaquil (a 186 km de distancia) dadas las dinámicas económicas de la población que demanda por este producto agrícola (PDyOT 2019) y sumado a ello, cuenta con un valor agregado con la presencia de “seis lavadoras de papas” (PDyOT 2019, 109).

No obstante, la actividad productiva de pequeños productores de la parroquia es marginal porque se ve limitado su proceso de comercialización de productos frescos, algunas razones son; no cuenta con una infraestructura vial apropiada, pues el 60,58% de la vía es de lastre, el 27,64% es camino destapado y tan solo el 11,04% está pavimentado; las demás vías se encuentran en mal estado, situación que impacta económicamente a las familias campesinas porque no todos los agricultores tienen vehículo propio para trasladar sus alimentos a los puntos de comercialización (PDyOT 2015; PDyOT 2019).

En este caso, el estado marginal de las vías implica la presencia de otros actores en medio del proceso de comercialización de alimentos frescos, porque, los productores prefieren vender sus alimentos a los intermediarios para contrarrestar tiempo y dinero en el traslado de los productos. Escenario que sigue siendo un factor limitante tanto a nivel local como regional de la parroquia Juan de Velasco, así como también, lo indica el PDyOT (2015) al tratarse del circuito Trigoloma-Tambillo el cual se encuentran distribuido así, en Tambillo Bajo hay 52 productores, en Malpote San Gerardo hay 35 productores, en Malpote Chiriyacu hay 48 productores, en Malpote Naranjal hay 18 productores, en Malpote Mirador hay 22 productores y en San Marín de Iñacoto hay 70 productores; quienes durante la época de invierno se ven más afectados por los deslizamientos y falta de mantenimiento en las vías, lo cual limita su movilidad sobre los caminos que conectan a los mercados locales y regionales. Contexto que también implica la pérdida de oportunidad de vender sus productos agrícolas al mercado afectando su economía familiar.

Por lo mencionado anteriormente, es importante conocer un poco cómo históricamente se ha dado el proceso de conectividad vial, cómo operan los circuitos de comercialización de alimentos

agrícolas y cómo los diferentes actores inciden en este proceso del circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia de Juan de Velasco.

Pregunta de investigación

Con base en lo indicado anteriormente, se evidencia una problemática alrededor de la conectividad vial y se plantean la siguiente pregunta, ¿cómo la dinámica productiva del circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco mejora a partir del sistema de conectividad vial?

Hipótesis de investigación

El mejoramiento de la conectividad vial permitiría dinamizar los procesos de comercialización de los productores de la parroquia Juan de Velasco hacia los mercados locales.

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo general

- Analizar la dinámica productiva territorial en relación con los sistemas de conectividad en el circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco.

1.3.2. Objetivos específicos

- Caracterizar la conectividad vial en la actividad productiva del circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco.
- Identificar la percepción sobre la relación entre la dinámica productiva territorial y el sistema de conectividad vial en circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco.
- Entender la dinámica productiva territorial desde la comercialización y la conectividad vial en el circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco.

1.4. Marco teórico

En este apartado se abordarán conceptos centrales en la investigación: la noción de territorio, el desarrollo territorial, la conectividad vial y los mercados. La revisión de estos conceptos permitirá entender de mejor manera el marco de análisis que propone este estudio.

1.4.1. Territorio

Inicialmente es importante aclarar dos conceptos, el de espacio y el de territorio. Por un lado, el espacio desde lo planteado por Lefebvre (1974) bajo la noción de la dialéctica del espacio (vivido, concebido y percibido) es el escenario donde existen tanto el proceso de producción como el proceso de reproducción de la interacción social (entre las personas). Se trata de un elemento que incorpora la ubicación geográfica y la localización de los objetos en una sociedad (Ramírez y López 2015) donde se llevan a cabo las actividades socioeconómicas (León y Peñate 2011).

Para Llanos (2010), el territorio es un concepto que permite entender y comprender las relaciones sociales que se encuentran vinculadas con la dimensión espacial y la apropiación del espacio; esto considera la manera en que se desarrollan los seres humanos y cómo conservan un vínculo con la naturaleza por medio de sus prácticas sociales; así mismo, Llanos (2010, 207) describe al territorio como el “desenvolvimiento espacial de las relaciones sociales que establecen los seres humanos en los ámbitos cultural, social, político o económico”. Es un contexto global donde las actividades productivas de un territorio aluden a exigencias tanto de eficiencia como de competitividad.

El territorio es un punto de encuentro para las distintas relaciones mercantiles, de innovación productiva y de regulación social (León y Peñate 2011). Además, Vázquez (1999 en León y Peñate 2011) consideran que el territorio “alude a un espacio delimitado y controlado” (Robert 1986 en Ramírez y López 2015, 129) es decir, es apropiado por parte de un grupo humano (Blanco 2013), el cual es transformado por los actores que están inmersos dentro de él, y que permiten el desarrollo de las comunidades tanto en lo institucional, cultural, humano como en lo económico (León y Peñate 2011).

Blanco (2013) explica que, es la apropiación del territorio desde el control y el dominio, lo que implica el sentido de pertenencia y de las actividades que desarrolla una sociedad dentro de un espacio dado. Para ello, Santos y Silveira (2004 en Blanco 2013) afirman que apropiarse y transformar un espacio implica que la sociedad sea quien construya su propio territorio.

Por su parte, Schejtman y Berdegué (2009) indican que el territorio está construido de manera social a lo largo del tiempo, como resultado del sentido de pertenencia e identidad, es decir, se trata de un espacio vivo y socialmente construido, donde las relaciones sociales entre diferentes

actores como empresarios, institucionales, organizaciones y personas naturales comparten intereses comunes en pro del territorio teniendo en cuenta que no necesariamente se rige por límites geográficos (RIMISP 2019).

Finalmente, se trata de comprender las oportunidades y limitaciones de un territorio lo que posibilita la localización de los recursos de manera eficiente, al reconocer la multiplicidad de interacciones y los vínculos que mantiene el sector rural y urbano (RIMISP 2019), lo cual brinda insumos para la construcción de un modelo de desarrollo (León y Peñate 2011).

1.4.2. Desarrollo Territorial

En América Latina las diferencias socioeconómicas de los territorios expresan desigualdades entre grupos sociales y con base en la CEPAL (2020) cada persona determina su condición socioeconómica respecto a la sustentabilidad ambiental y demás procesos de desarrollo, esto implica la capacidad de la sociedad para hacer más sostenible un territorio, a través de estrategias que permitan gestionar políticas para el desarrollo territorial (Berdegué et al. 2011).

La noción del desarrollo territorial surge por las características de desequilibrio estructural y regional. Es por esto que, en América Latina, las sociedades rurales han pasado por grandes transformaciones como urbanizaciones o centros urbanos pequeños y medianos a los cuales están vinculados, ya sea por el tema social, económico, ambiental o cultural, lo cual ha influenciado en gran parte en las relaciones que se conservan entre campo-ciudad, teniendo un impacto negativo en el sector rural, ya que los empleos no agrícolas han ido ganando terreno a lo largo del tiempo (Berdegué et al. 2011).

Escenario que ha traído consecuencias sobre los territorios rurales los cuales han permanecido rezagados en términos de desarrollo y bienestar humano. Sin embargo, desde el enfoque del desarrollo territorial aún mantiene muchos desafíos para poder ser efectivo, la falta de coordinación institucional, la tradicional acción Top Down de parte del gobierno central y la falta de compromiso de otros actores territoriales, se convierten en esos desafíos que no han permitido tener un avance en el desarrollo rural (Fernández, Fernández y Soloaga 2019).

Lo más importante a considerar dentro de las estrategias para el desarrollo de cada territorio se debe tener en cuenta algunos elementos, entre ellos, pensar en construir desde abajo hacia arriba, de modo que la comunidad sea un actor clave tanto en el diálogo como en la toma de decisiones del territorio. Para ello, la coordinación entre los distintos actores territoriales debe conservar una

construcción social única y completamente distinta a las demás dinámicas, lo que significa que el desarrollo territorial rural busca estrategias que luchen contra la pobreza, en especial, las economías donde aquellos territorios están en desventaja comparativa frente a los mercados (Berdegué y Favareto 2019).

Por lo tanto, el desarrollo territorial es “un proceso implementado por los actores del territorio, que procura fortalecer las capacidades locales y aprovechar los recursos propios y externos para [...] mejorar la calidad de vida de esa comunidad” (INTA 2007, 5). En este sentido, el enfoque del desarrollo territorial aborda varias dimensiones socioespaciales, entre ellas, la sociocultural, económico-productiva, ambiental y político-institucional con el objetivo de fortalecer la economía local de las comunidades a través de la actividad y encadenamiento productivos (INTA 2007). Esto implica la necesidad de implementar actividades para mejorar el acceso a la salud, educación, nutrición, fortalecimiento del mercado interno, permitiendo a su vez fomentar la economía social y solidaria como parte importante de las estrategias del desarrollo territorial rural (Alburquerque y Pérez 2022).

Por su parte, el desarrollo territorial rural definido por Sili (2005 en INTA 2007, 3) “es un proceso de ... transformación rural que, a través de la organización y dinamización del territorio y de la puesta en marcha de metodologías dinámicas y flexibles de organización social” promueven la competitividad de mercados locales. Sumado a ello, la innovación tanto social como cultural, las diferentes actividades productivas tanto agrícolas como no agrícolas buscan reducir los niveles de pobreza en las comunidades rurales (INTA 2007) por medio de las oportunidades y beneficios del territorio (Schejtman y Berdegué 2009).

Según Berdegué et. al (2011), la posibilidad de que un territorio experimente alguna forma dinámica de crecimiento mediante la sustentabilidad ambiental e inclusión social está relacionado con los cambios tanto endógenos como exógenos y la participación de actores en el territorio (Fernández, Fernández y Soloaga 2019), desde el uso correcto y eficiente de los recursos naturales, impulsando de esta manera la producción local con un enfoque de consumo sostenible (Alburquerque y Pérez 2013).

Desde la perspectiva actual el desarrollo territorial aborda la articulación entre campo-ciudad, es la manera como se desdibuja el constructo social de que son espacios geográficos separados (Borja et al. 2018), así como en palabras de Rebai (2010, 80) “poner de relieve las reciprocidades

entre la ciudad y el campo”, favoreciendo la producción de los alimentos agrícolas de los pequeños productores dada la proximidad hacia las zonas urbanas (Rebai 2010). En este sentido, la infraestructura vial se puede convertir en facilitador o en un inconveniente de los procesos tanto de producción, distribución como de comercialización de los productos agrícolas (Martínez 2017).

En síntesis, el desarrollo territorial rural incorpora tanto las dinámicas urbanas como rurales de modo que permita la inclusión de ciudades pequeñas y medianas, así como también, incluye diferentes niveles de escala entre el Estado, el mercado y la sociedad donde varios actores intervienen (Berdegué y Favareto 2019).

1.4.3. Conectividad vial y mercados

La conectividad vial es fundamental para el crecimiento sostenible para la movilización de los recursos naturales. Por un lado, la facilidad de movilización influye de forma significativa en la competitividad, ya que se puede reducir costos de transporte, que impacta en el tiempo que tarda el desplazar productos de un punto a otro. Puede aumentar la productividad y puede incentivar a los agricultores a seguir trabajando la tierra. Por otro lado, la falta de conectividad o mala conectividad vial puede generar una sensación de abandono en los habitantes de los territorios rurales, en lugares con aislamiento físico y altos niveles de pobreza (CEPAL 2020).

Por este motivo la CEPAL (2020) a través de la agenda 2030 para el desarrollo de las Naciones Unidas,¹ tiene metas que proponen igualdad y calidad de servicios respecto a la infraestructura vial, en especial en el ámbito rural. Se trata de romper con los estigmas de aislamiento y pobreza que caracterizan a los territorios rurales en Latino América, fomentando obras que permitan una movilidad digna y condiciones parecidas a las que se brindan en el ámbito urbano (CEPAL 2020).

Una buena accesibilidad hacia los caminos rurales implica una mejor calidad de vida lo cual estimula el desarrollo de actividades económicas, culturales, sociales y políticas y demanda de movilidad debe comprenderse desde la lógica de articulación interterritorial RIMISP (2012). Vincular la economía rural a los mercados ayudará a la inclusión social y a un mejor crecimiento económico (CEPAL 2020).

¹ CEPAL. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. 2020. “Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial”.

Las condiciones de desigualdad que atraviesan los productores frente a los mercados desmotivan al sector rural a seguir produciendo; es por este motivo que se debe dotar a los productores de activos y capacidad para acceder a los mercados y también establecer mecanismos que resuelvan y mitiguen las fallas de mercado y de estado, manteniendo un equilibrio frente a las relaciones de poder de quienes participan. Sin embargo, los productores suelen enfrentar mayores costos de transacción, manteniendo una posición débil a la hora de negociar en procesos de intercambio, por tal motivo se debe reforzar las estrategias y emparejar el campo de juego permitiendo la integración de los sectores más vulnerables (RIMISP 2012).

Desde la perspectiva del Desarrollo Territorial Rural según Ramírez et al. (2006) la comercialización a través de los mercados es el espacio donde se acumulan tanto bienes como servicios los cuales son labrados en el territorio, bien sea por la demanda de los productos o también por el tamaño del mercado esto permite la interacción de los actores locales entre sí y de los agentes externos para la comercialización de productos, este vínculo mantiene a los productores activos con el mercado generando competitividad entre los agricultores (RIMISP 2012).

Como segundo punto está el mercado donde articula la relación entre compradores y vendedores, hoy en día es un lugar donde se desarrollan los distintos tipos de actividades que nacen y crecen con un pueblo, este lugar de comercio en la mayoría de los casos es un lugar céntrico en el cual se desenvuelven las actividades comerciales por tal motivo del mercado depende la subsistencia de toda una sociedad.

Así mismo, fortalecer el capital social y la participación entre productores beneficia al aprovechamiento de las capacidades para aprovechar la economía de escala en mercados, esto les otorga a los productores el poder de negociar directamente con los mercados empoderando de cierta forma a los productores para mejorar su situación socio, económica ambiental y cultural (RIMISP 2012).

1.5. Estado del arte

En el contexto actual de Latinoamérica los debates giran en torno a mejorar las condiciones de infraestructura vial de las áreas rurales, tema abordado por las Naciones Unidas, la Cepal, el RIMISP, entre otros, que le apuestan a los “Objetivos de la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030” (CEPAL 2020, 6), donde se ponen en manifiesto la relevancia entre la conectividad, la

producción agrícola y el desarrollo territorial (CEPAL 2020), con el propósito de que sea “más equilibrado y sostenible” (CEPAL 2020, 3) .

El escenario de la conectividad demanda un buen sistema de transporte y malla vial como elementos clave para el desarrollo de un territorio, dado que, favorece las condiciones necesarias para acceder a varios servicios (salud, educación, entre otros). Es por esto que, la conectividad debe no solo incluir el proceso de construcción de las vías, sino que también se puedan conservar a través del tiempo, porque “la falta de conectividad puede ser vista como una barrera para el pleno ejercicio” (CEPAL 2020, 3) del desarrollo territorial rural, por lo tanto, una adecuada infraestructura facilitará el aumento de la productividad, preservación del ingreso de las familias y fortalecimiento de los vínculos entre la ciudad y la zona rural son decisivos para el progreso de las familias dedicadas a la actividad agrícola como a otras actividades distintas a la labranza de la tierra dentro del territorio (CEPAL 2020).

Bajo este escenario de conectividad de transporte y la accesibilidad tanto de bienes y servicios como la reducción en tiempo de movilidad y desarrollo territorial rural, se puede resaltar que De León et al. (2004) indicaron en su estudio que, el traslado de los productos agrícolas, la presencia de cadenas de abastecimiento agroalimentarias de los productores agrícolas y toda la operación de transporte puede llevar al éxito o fracaso de los productores, por factores como el costo de traslado, el tiempo de durabilidad del producto cosechado, la falta de equipos para facilitar la producción de alimentos, el acceso al mercado, entre otros.

Sin embargo, el sistema de transporte impacta no solo en el costo final, sino que también en la seguridad alimentaria, tal es el caso de países como Ecuador, Bolivia, Perú, Venezuela y Colombia, donde el transporte de alimentos presenta dificultades debido a que, los costos de movilización de los productos son elevados (De León et al. 2004).

Se trata de pequeños productores quienes cumplen una función importante en la seguridad alimentaria de la población que reside en la ciudad y en el campo, sin embargo, el acceso limitado a infraestructura vial frena con los procesos de comercialización rural de los productos agrícolas porque están muy alejados a las áreas urbanas (De León et al. 2004). Por lo tanto, De León et al. (2004) encuentran que se trata de un escenario desafiante para el sector rural, por la falta tanto de infraestructura vial como de apoyo técnico para desarrollar los mercados locales con los pequeños productores, lo cual puede favorecer el desarrollo rural de las comunidades.

Por lo que, De León et al. (2004) recomiendan mejorar la infraestructura vial para que los pequeños y medianos agricultores tengan un mayor acceso a la comercialización de productos agropecuarios, así como la formulación de proyectos que apoyen el desarrollo del transporte y mejora en el sistema vial de las comunidades rurales.

En esta línea, la investigación realizada por Escobal y Ponce (2002) señalan que, los caminos rurales son clave para el acceso a los mercados, bienes, insumos y servicios públicos, pero también los resultados de esta investigación muestran que el mejoramiento en la infraestructura vial para el transporte influye positivamente en los ingresos del sector rural, dado que aumenta las oportunidades económicas y el acceso a los mercados.

En este sentido, los caminos rurales son aquellos que sirven para articular a los pueblos o comunidades pequeñas para llevar sus productos agrícolas hacia los mercados, pero durante años han permanecido marginados por el limitado mantenimiento, escenario que han vivenciado las comunidades rurales de Perú y que la investigación realizada por Escobal y Ponce (2002, 18) abordó “314 distritos rurales con elevados índices de pobreza en doce departamentos de Perú (Cajamarca, Áncash, Huancavelica, Huánuco, Junín, Pasco, Apurímac, Ayacucho, Cuzco, Puno, Madre de Dios y San Martín)” con un total de 2.038 hogares, dentro de los resultados indicaron que, los proyectos de mejoramiento vial de los caminos rurales influyen en un incremento de los ingresos y oportunidades de empleo a diferencia donde el acceso vial es restringido pues los mercados se ven muy limitados (Escobal y Ponce 2002).

Escobal et al. (2015), analizan el vínculo de los mercados dinámicos y el acceso de los productores y consumidores de la provincia de Tungurahua, además, indicaron que, la construcción de vías del ferrocarril en Tungurahua permitió reducir los costos de transporte y fortaleció el comercio de esta provincia, lo que a su vez implicó que Ambato presentara las mejores vías de las ciudades del altiplano como Riobamba, donde la conectividad vial, las ferias locales y el acceso a los mercados fueron factores que permitieron a este territorio mantener un desarrollo económico y social favorable.

Por otra parte, la ubicación estratégica de esta provincia promovió los vínculos que existen entre las diferentes regiones del país; lo cual permite al territorio mantener una economía local dinámica y próspera donde prevalecen las pequeñas y medianas empresas. Además, dicha ubicación y conectividad ha permitido que tenga un desarrollo económico y social, así como

también, ha permitido la articulación de los productores a las ferias locales dando lugar a una red comercial en el territorio (Escobal et al. 2015).

En este escenario económico y social el estudio realizado por Ajila y Molina (2019) sobre el análisis socioeconómico del proceso de comercialización vinculado a los CIALCOS,² en la provincia de Pichincha, indicó que, un factor determinante son los costos para transportar los alimentos frescos desde el punto de producción hasta el lugar de venta, otra problemática se debe en la limitación a un transporte tanto pequeños como medianos productores para su comercialización y por el tiempo que deben dedicarle, es por esto, que una de las soluciones por la que varios agricultores optan es la intermediación. En otras palabras, ellos venden sus alimentos a los intermediarios, y éstos se encargan de llevarlo a los puntos de venta para reducir así los gastos de transporte.

Sin embargo, en este estudio indicaron que, para contrarrestar la intermediación gracias a la asociación CIALCOS ha promovido dinamizar la economía de los pequeños productores, de tal modo que, puedan comercialización sus productos a distancias próximas, y que se fomente la relación directa entre los productores y los consumidores (Ajila y Molina 2019). En palabras de Chiriboga y Arellano (2008) en Ajila y Molina (2019, 29) “para mitigar esto se han implantado la comercialización en ferias, la cual es un camino accesible para los pequeños agricultores” y que así se vaya eliminando la figura de los intermediarios (Ajila y Molina 2019).

² Circuitos Alternativos de Comercialización.

Capítulo 2. Contexto territorial y metodología

Este capítulo se divide en dos partes, en un primer momento se describe el contexto territorial del área de estudio donde se desarrolló la investigación; y, en el segundo momento, se detalla la metodología empleada para analizar la dinámica productiva territorial en relación con los sistemas de conectividad en el circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco.

2.1. Contexto territorial

Antes de realizar una descripción del área de estudio es necesario contextualizar brevemente que la pobreza en el área urbana llegó al 17% y en el área rural alcanzó el 41.8%, lo que indicó que es Chimborazo es una de las provincias más pobres, la cual está conformada por un grupo étnico mayoritario indígena, sin embargo, la falta de servicios básicos y ausencia de fuentes de trabajo son algunas de las causas principales de la migración sobre todo en cantones de Colta, Guamote y Alausí (PDyOT 2020).

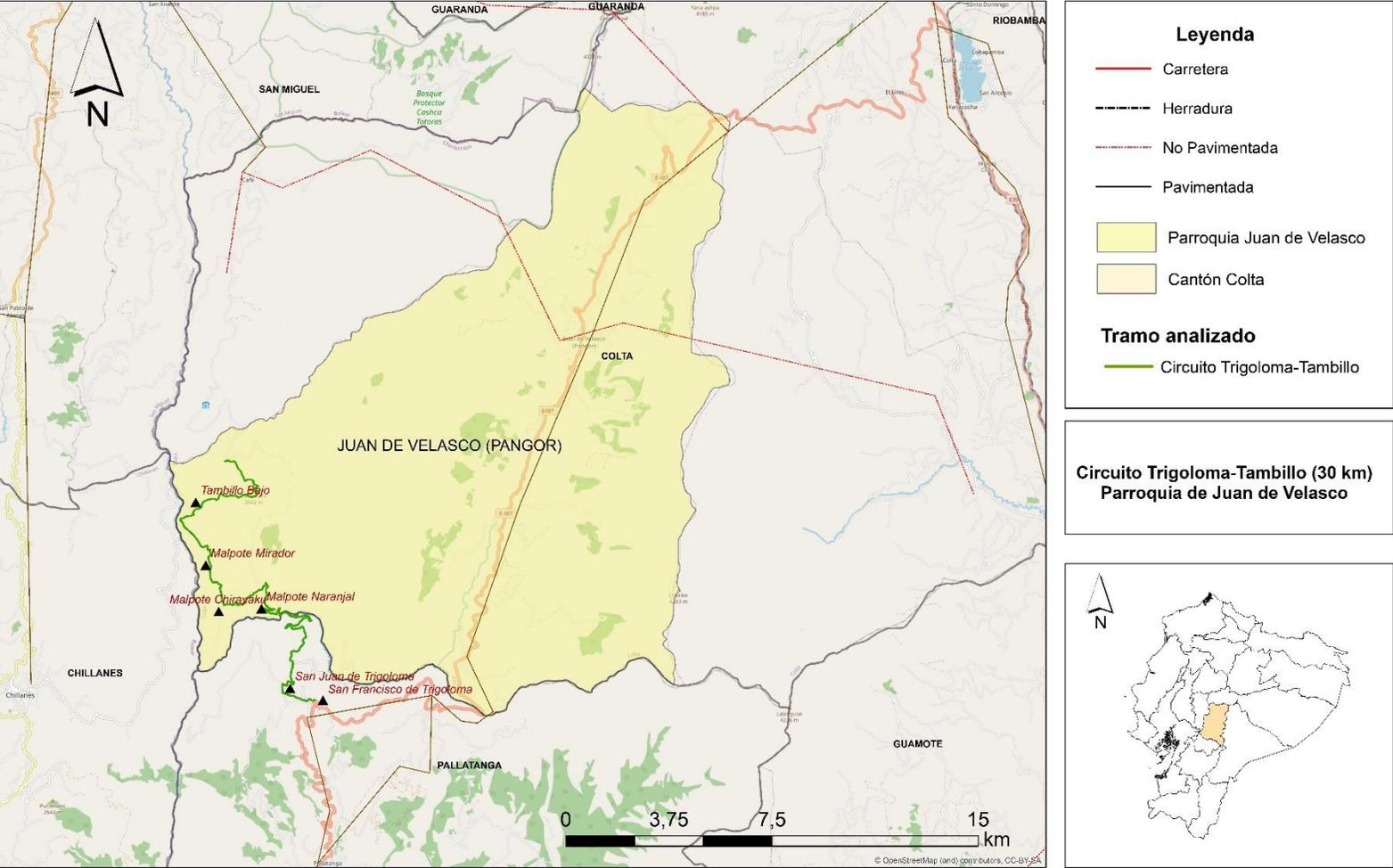
El cantón Colta ubicado (Mapa 3.1) a 18 km de la ciudad de Riobamba tiene una extensión de 850 km², una altura que va desde los 2.750 a 3.400 m.s.n.m.; y una temperatura que varía desde los 6°C hasta los 20°C, así mismo, este cantón comprende una parroquia urbana en Villa La Unión y en cuatro parroquias rurales Cañi, Columbe, Juan de Velasco y Santiago de Quito (INEC 2010 en Contrato Social por la Educación Ecuador 2016), tiene una densidad poblacional de 52 habitantes por km² con una población más rural (Tabla 2.1) que urbana de los cuales un 87.38% se considera indígena, un 12.23% se considera mestiza, un 0.24% considerada como blanca, un 0.04% considerada afroecuatoriana y un 0.11% bajo la opción de otras (Venegas 2016).

Tabla 1.1. Población urbana y rural del cantón Colta

Parroquia	Urbana	Rural	Total
Cañi		962	962
Columbe		15.862	15.862
Juan de Velasco		3.918	3.918
Santiago de Quito		5.668	5.668
Villa La Unión	2.313	16.248	18.561
Total	2.313	42.658	44.971

Fuente: INEC (2010) en Contrato Social por la Educación Ecuador (2016, 6).

Mapa 1.1. Ubicación del área de estudio



Elaborado por el autor.

El tramo Trigoloma-Tambillo tiene una longitud de 30 km y está conformada por seis sectores los cuales a su vez contemplan comunidades o barrios, y para el caso de estudio de esta investigación se abordó el sector seis (Tabla 2.2).

Tabla 2.2. Poblados parroquia Juan de Velasco

Parroquia	Sector	Comunidad/barrio	No.
Juan de Velasco	1	Tepeyac Gatazo	1
		Tepeyac Bajo	2
		Rumipamba	3
		Guangopud	4
		Juan Diego	5
		Tepeyac Alto	6
		Tepeyac La Torre	7
	2	La Primavera	8
		San Martín de Iñacoto	9
	3	Agos Pamba	10
		San José de Pinipala	11
		Lupaxi Pucara	12
		Huigan	13
		La Florida	14
		Pucara	15
	4	Baraspamba	16
		La Dolorosa	17
		San Vicente	18
		Las Palmas	19
		Centro Parroquia	20
	5	Hierba Buena	21
		Tablon	22
		Agua Dulce	23
		Achin Alto	24
		Libertad de Pollongo	25
		Achin Rosario	26
	6	Malpote Naranjal	27
		Malpote San Gerardo	28
		Tambillo Bajo	29
		Malpote Mirador	30
		Tambillo Alto	31
		Malpote Chiriyacu	32

Fuente: PDyOT (2014).

Además, cuenta con una población de 3.918 habitantes y tiene una superficie de 26.563,35 ha. de las cuales 3.053,36 ha. son áreas destinadas para la agricultura (Tabla 2.3), principalmente en papa, frejol y pasto, además de contar con varios cultivos como la cebada, lenteja, camote, melloco se aprecia un descenso y estos en los últimos años han sido remplazados por los cultivos de mayor demanda (papa, frejol) (PDyOT 2015).

Tabla 3.3. Rendimientos en la producción agrícola

Cultivo	2011 invierten \$/ha	Rendimiento ton/ha	qq/ha	Costo por qq	2014 invierten \$/ha	Rendimiento ton/ha	qq/ha	Costo qq	Producción ton/año
Papa	447,3	4,6	92	\$ 4,86	1350	13,2	264	\$ 5	11779,42
Frejol	674,34	7,1	142	\$ 4,75	1111,11	1	20	\$ 56	487,14
Maíz	419,19	7,5	150	\$ 2,79	714,29	4	80	\$ 9	141,2
Habas	477,59	2,8	56	8,53	813,33	3,81	76,2	\$ 11	53,8
Melloco	533,64	1,6	32	16,68	1292,5	3,1	62	\$ 21	48,45
Arveja	585,13	0,6	12	48,76	816,33	3	60	\$ 14	29,64

Fuente: PDyOT (2015).

La parroquia Juan de Velasco ubicada a 28 km del cantón Colta, su temperatura varía entre los 10 y 13° C, limita con la provincia de Bolívar; la cual cuenta con la red hidrográfica del río Pangor que se origina en la zona es afluente del río Guayas; dentro de esta parroquia se puede evidenciar que aún persisten ciertas prácticas ancestrales como las mingas, así como la presta manos que se practican en las comunidades y en los barrios de la parroquia hasta la actualidad. Generalmente este tipo de prácticas permiten resolver problemas de vialidad, infraestructura, dotación de servicios básicos y actividades productivas, para ello el trabajo se divide de manera igualitaria donde todos aportan a la solución (PDyOT 2015).

Para ir puntualizando la investigación se desarrolló a través de un estudio de caso ubicado en el circuito Trigoloma-Tambillo, el cual pertenece a la parroquia Juan de Velasco, circuito que busca mejorar la estructura vial de la carretera a lo largo de unos 30 km, lo cual beneficiará directamente a las comunidades que se dedican a la agricultura y ganadería, convirtiéndose en un facilitador para el transporte de los productos agrícolas de la zona así como también, permite un mayor acceso al mercado (Marcelo 2020).

Por otro lado, con base en el PDyOT (2019) el cantón Colta está catalogado con un alto grado de amenaza física por deslizamientos el cual afecta a 20.757,96 ha en varios sectores, entre ellos la parroquia Juan de Velasco, debido a los deslizamientos de tierra las principales vías que conectan la parroquia con las comunidades se han visto afectadas impidiendo el flujo del transporte no solo de personas, sino también de productos agrícolas que las comunidades llevan a los mercados más cercanos situación que afecta económicamente a los pequeños agricultores.

2.2. Metodología

La presente investigación se planteó como objetivo general, analizar la dinámica productiva territorial en relación con los sistemas de conectividad en el circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco y, para su desarrollo se empleó una metodología de corte mixto, recolectando datos cuantitativos como cualitativos a través de la percepción de los productores sobre la temática.

A nivel general el uso de la metodología cualitativa en esta investigación es importante porque alude a “un abanico diverso de formas de entender y conocer las realidades que configuran” (Sandoval 2002) el territorio. Además, el uso de “entrevistas [...] observación, entre otros” (Hernández, Fernández y Baptista 2014, 12) contribuyen al análisis para esta investigación. Para el caso de las metodologías bajo un enfoque cuantitativo generalmente se emplean “cuestionarios cerrados” (Hernández, Fernández y Baptista 2014, 12).

A nivel específico, el estudio realizado por Ajila y Molina (2019) sobre la proximidad entre productores y consumidores, tuvo la finalidad en reducir el número de intermediarios en el proceso de la comercialización de los alimentos agrícolas de los pequeños productores, para lo cual emplearon una metodología mixta. Para el caso cuantitativo, se determinaron algunos indicadores de impacto tales como, el porcentaje, la tasa de variación y el promedio sobre el tipo de los cultivos presentes en el área de estudio (Ajila y Molina 2019), mientras que, para el caso

cualitativo, aplicaron entrevistas direccionadas a los actores de la Asociación PUICHIG así como también realizaron un seguimiento a los diferentes espacios de comercialización.

En este sentido, la distancia que deben recorrer los productores de la asociación para llevar los productos agrícolas hasta el centro de acopio y el lugar destino de comercialización, interfiere en la relación entre los productores y consumidores. “Es por estas razones que los circuitos alternativos de comercialización han logrado ser una alternativa para el desarrollo de estas economías familiares que se encuentran involucradas directamente a las actividades agropecuarias y los mercados” (Ajila y Molina 2019, 70).

Por otro lado, en el estudio de Escobal et al. (2015) analizaron tres estudios de caso en territorios rurales, “Tungurahua en Ecuador (Hollenstein y Ospina, 2013 en Escobal et al. 2015, 2); Valle Sur-Ocongate en Perú (Asensio 2013 en Escobal et al. 2015, 2) y, O’Higgins en Chile” (Azócaret et al. 2013; Modrego et. al 2012 en Escobal et al. 2015, 2) los cuales articulan el mercado en América Latina, para ello, los investigadores recopilaron información asociada al territorio empleando herramientas tanto cualitativas como cuantitativas, además, de usar fuentes secundarias como censos y encuestas. Dentro de los hallazgos asociados con la conexión vial se resaltó que, para el caso de Tungurahua contar con la vía férrea fue una ventaja para la dinamización de su mercado como de Ambato y, para el “caso de O’Higgins, la construcción de la red vial y el apoyo del estado a la inversión privada ayudan a explicar el surgimiento del sector agrícola irrigado y su vínculo con mercados de exportación” (Escobal et al. 2015, 23).

A continuación, se detallará la metodología para alcanzar el desarrollo de los tres objetivos específicos. Sin embargo, se indicará que la selección de los productores de las seis áreas geográficas fue al azar, las entrevistas tomaron alrededor de 20 minutos por persona y las encuestas 10 minutos por persona.

Primer objetivo: consistió en caracterizar la conectividad vial en la actividad productiva del circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco. Se aplicaron 6 entrevistas (Anexo 1) dirigidas a los líderes de las comunidades de Tambillo Bajo, San Juan de Trigoloma, Malpote Mirador, Malpote Chiriyaku, Malpote Naranjal y San Francisco de Trigoloma para recopilar la historia de vialidad y conectividad desde los 70s, a fin de comprender los procesos narrativos de la expansión de la vialidad desde la panamericana hacia las periferias. Del mismo modo, se aplicaron 180 encuestas en total, sobre las limitaciones de la vialidad para la producción

agropecuaria dirigidas a los productores, es decir, a 30 productores de cada una de las seis comunidades, asignando un nivel de calificación de 1 a 5, esta escala indica que, el 1 es deficiente, el valor 2 significa que es aceptable, el valor 3 es regular, el valor 4 es bueno y, el valor 5 significa muy bueno.

Los datos de origen cualitativo obtenidos a partir de la aplicación de las entrevistas aluden a la percepción de los líderes, información que fue transcrita y analizada bajo tres categorías: la conectividad vial, las transformaciones espaciales y los procesos productivos. Para los datos cuantitativos obtenidos a partir de las encuestas fueron sistematizadas en una tabla de Excel y luego se elaboraron las gráficas correspondientes para el análisis.

Segundo objetivo: consistió en identificar la percepción sobre la relación entre la dinámica productiva territorial y el sistema de conectividad vial en circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco, para ello, se realizó un recorrido de campo sobre todo el trayecto del eje vial Trigoloma-Tambillo. Así mismo, se aplicaron 180 encuestas (Anexo 3) dirigidas a los productores de las seis comunidades para entender las perspectivas de cambio en el transporte de productos agrícolas con el mejoramiento vial. Finalmente, el análisis de los datos obtenidos se sistematizó en un Excel, de modo que, para cada pregunta se presentaron las respuestas obtenidas por cada comunidad, y se realizaron las gráficas correspondientes para el análisis.

Tercer objetivo: consistió en entender la dinámica productiva territorial desde la comercialización y la conectividad vial en el circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco. Para ello, se realizó un recorrido de campo y visita a los principales mercados de Pallatanga, Colta- Riobamba, también se realizaron 6 entrevistas (Anexo 4) a los productores de cada comunidad, y se aplicaron 3 entrevistas a los técnicos: una entrevista (Anexo 5) al técnico de obras públicas o responsable de la Provincia De Chimborazo (Consejo Provincial), una entrevista al técnico de la parroquia Juan de Velasco (Gobierno Autónomo Descentralizado - GAD- Parroquial) y, una entrevista (Anexo 6) al técnico del área de producción o responsables de la Provincia de Chimborazo del Consejo Provincial.

Durante este proceso de recolección de la información se tomó un registro fotográfico y grabaciones como medio de verificación para entender las diversas dinámicas de los circuitos de comercialización en el área de estudio. Finalmente, las entrevistas aplicadas a los productores y técnicos fueron transcritas y se analizaron bajo dos categorías: circuitos cortos de

comercialización y actores gubernamentales para entender la participación de los productores en el circuito Trigoloma-Tambillo.

Capítulo 3. Resultados

En el presente capítulo se presentan los resultados tanto de entrevistas como de encuestas cuyo objetivo radicó en, analizar la dinámica productiva territorial en relación con los sistemas de conectividad en el circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco, Canton Colta. Primero, se detalla la conectividad vial desde la opinión de los líderes comunitarios de Tambillo Bajo, San Juan de Trigoloma, Malpote Mirador, Malpote Chiriyacu, Malpote Naranjal y San Francisco de Trigoloma. Segundo, se registra la relación entre la dinámica productiva territorial y el sistema de conectividad vial a través de la percepción de los productores seleccionados. Y, tercero, para entender la dinámica territorial desde la comercialización y la conectividad vial se detalla por medio de la percepción tanto de agricultores como de técnicos sobre cómo operan los productores en el circuito de comercialización Trigoloma-Tambillo.

3.1. Contexto histórico de la transformación vial

Del análisis de las seis entrevistas y de las 180 encuestas dirigidas a los productores, se resaltan dos aspectos fundamentales alrededor del tema de la transformación vial. Primero, el desarrollo vial se realiza por tramos, siendo las vías secundarias las más complejas de terminar; y, segundo, el gran problema que limita los procesos productivos son los derrumbes y la falta de mantenimiento de las vías, como se detalla a continuación.

3.1.1. Desarrollo vial por tramos

A finales de los 70 la transformación espacial en la vía panamericana entre Colta y Riobamba ya se encontraba con asfalto, así como el tramo de Cajabamba (ciudad del cantón Colta) a Riobamba estaba asfaltada en dirección norte hasta Quito y en sentido sur hasta Guayaquil, lo cual permitía el acceso de buses. Sin embargo, en 1973 empezaron a operar las vías secundarias y terciarias y se articularon con la vía principal, lo cual condujo a un mejorando en las condiciones de transporte a través de un proyecto que logró contar con maquinaria y apoyo técnico desde la prefectura, dado que, el servicio de buses no tenía una cobertura hasta las comunidades por limitación de infraestructura. Este proceso de mejoramiento vial se fue estableciendo por tramos, así lo indicó un líder de la comunidad.

En el 70 se empieza con el proyecto de la carretera y en el 71 se hace constar el presupuesto para la carretera, en el año 72 ya comienza a llegar la maquinaria y comienzan con el trabajo de mejorar la vía que en ese entonces era camino de herradura nomas. En el 73 la maquinaria logra

avanzar hasta la playa y en el 74 hasta Malpote, luego en el año 75 avanzan hasta Tambillo y ahí se vio el primer auto que pasaba por la carretera y que contaban que había llegado hasta Tambillo. En el 77 se avanzan con los trabajos de la carretera hasta Yunguilla, ya en el 2005 se hace un ensanche a la vía Trigoloma-Tambillo y en el 2020 se hace otro ensanche de la vía para el proyecto de asfaltado, primero hasta el río y el segundo ensanche hasta Malpote y el tercer ensanche hasta Naranjal (Líder de la comunidad Malpote Naranjal, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 28 de julio de 2022).

Esta conectividad vial permite la facilidad para comercializar los productos agrícolas y que el retorno no implique muchas horas en el transporte, así lo registró un entrevistado,

la carretera fue un gran paso que se dio, creo yo para todas las comunidades, ya que antes nos tomaba días poder salir y vender algo, ahora con la carretera ya puede uno pagar y sacar en camión los productos, claro que aún falta mejorar la vía, pero ya se ha vuelto más fácil, voy y vuelvo el mismo día y no como antes (Líder de la comunidad Malpote Naranjal, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 28 de julio de 2022).

Dado que, anteriormente el hecho de no contar con una vía en buen estado implicaba mayor dificultad para los productores de hacer posible la entrega de sus productos agrícolas, tanto por el tiempo que tomaba trasladarlos como el costo de venta de los alimentos, que no estaban representando ganancias favorables para estos hogares agrícolas, así quedó evidenciado por un líder,

antes para poder salir a vender teníamos que caminar por días y eso para ganarnos un poquito de dinero, ahora con la vía que poco a poco esperamos que vaya mejorando podemos sacar la cosecha en camión, claro los que tienen, otros pagaran, pero se ha vuelto un poco más fácil que en otros tiempos (Líder de la comunidad Malpote Mirador, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 28 de abril de 2022).

En síntesis, la construcción del eje vial Trigoloma-Tambillo, se convierte en parte complementaria al desarrollo rural de estas comunidades. Son productores que se han dedicado a la producción agrícola y el contar con una vía en buenas condiciones de movilidad se convierte en facilitadora para la distribución de sus alimentos frescos, a través de camiones o transporte particular.

3.1.2. Limitaciones de conectividad vial

Para revisar las limitaciones de la conectad vial, se realizaron 180 encuestas en las comunidades: Tambillo Bajo, San Juan de Trigoloma, Malpote Mirador, Malpote Chiriyaku (Foto 3.1), se observa el arreglo de la vía después de un deslizamiento; Malpote Naranjal (Foto 3.2) se detalla un deslizamiento de corteza vegetal de la montaña lo que afecta la conectividad vial y; San Francisco de Trigoloma.

Foto 1.1. Estado de la vía de Malpote Chiriyaku



Foto del autor.

Foto 2.2. Deslizamientos en Malpote Naranjal

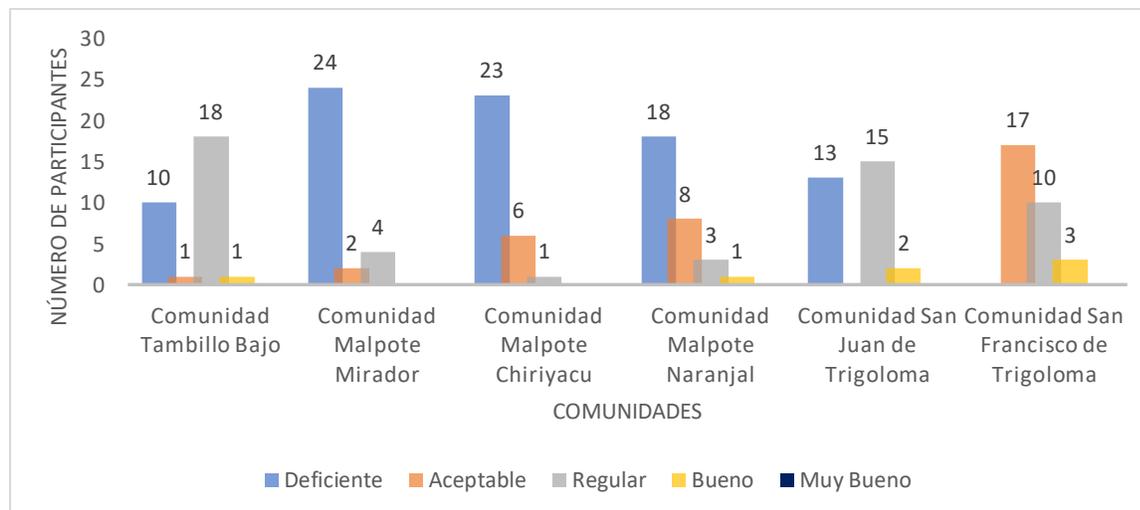


Foto del autor.

Estas encuestas recogieron la percepción de los productores acerca de elementos de la conectividad vial en los procesos productivos. La encuesta abordó seis temas: a) el mantenimiento vial, b) la incidencia de la presencia de la carretera en proceso productivos, c) mejoramiento de los sistemas productivos, d) apoyo de las autoridades cantonales al desarrollo vial, d) acceso al mercado, f) disponibilidad de transporte para movilizar los alimentos agrícolas, g) la relación entre el eje vial y el mejoramiento de procesos productivos.

De las 180 encuestas realizadas a los productores de las seis comunidades se desprende lo siguiente. De manera general, la percepción de los agricultores sobre el mantenimiento vial el 49% indica que es deficiente (gráfico 3.1) y el 28% de los agricultores encuestados en total califica como regular al mantenimiento vial. De manera particular, un 80% del total de los participantes encuestados en la comunidad de Malpote Mirador indicó que el mantenimiento vial es deficiente en contraste con la comunidad de Tambillo Bajo quienes lo valoraron con un 60% como regular.

Gráfico 1.1. Percepción sobre la falta de mantenimiento vial como limitante para la comercialización de su producción



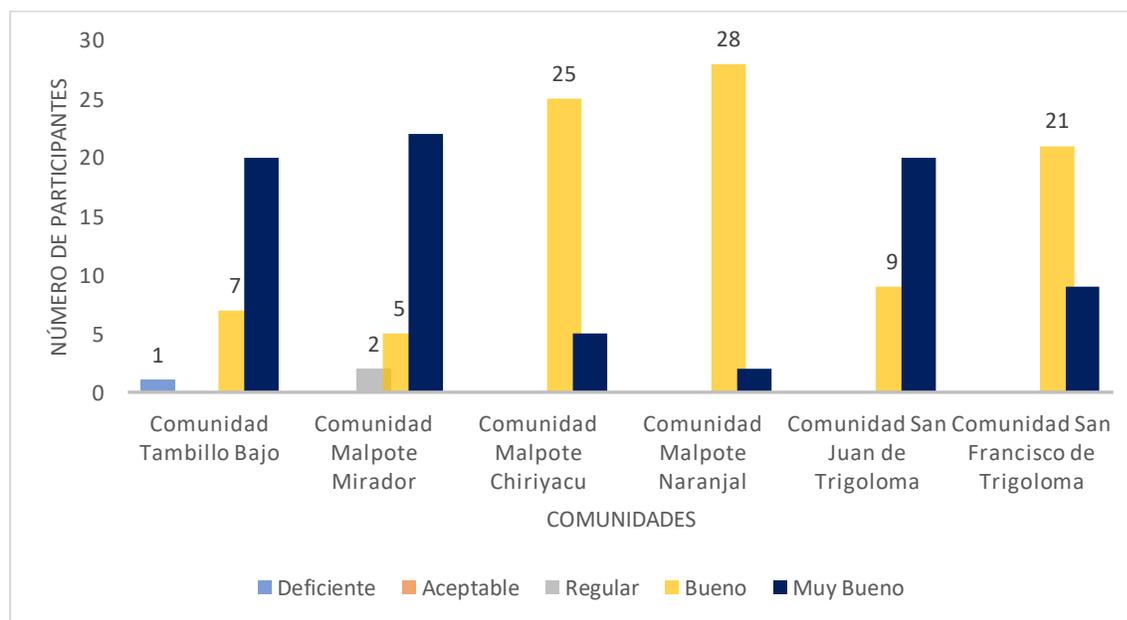
Elaboración del autor a partir de los datos obtenidos del trabajo de campo, 2022.

La comunidad San Francisco de Trigoloma presenta una percepción más positiva porque la carretera está asfaltada y casi no presenta deslizamientos, sin embargo, cuando ocurren el mantenimiento es más efectivo, por ende la falta de mantenimiento no resulta ser un limitante para la comercialización, a diferencia de la comunidad de Malpote Mirador quien reflejó una

percepción más negativa, dado que, la carretera no está asfaltada y sumado a ello, está el proceso de ampliación de la vía y no cuenta aún con una adecuada infraestructura, además, presenta un mayor número de derrumbes durante el año y por estas condiciones la maquinaria se toma más tiempo en realizar el respectivo mantenimiento.

De manera particular, de las 180 encuestas aplicadas a los productores contemplan que la carretera favorece los procesos productivos bajo esta calificación: muy buena medida (43%) y buena medida (53%) (gráfico 3.2), en contraste, solo una persona (0.6%) de la comunidad de Tambillo Bajo lo valoró como una medida deficiente. De modo particular, la comunidad Malpote Naranjal valoró con un 93% como buena medida, dicha construcción y adecuación vial para los diferentes procesos de comercialización en el área de estudio, porque se ha conservado en buenas condiciones la vía.

Gráfico 2.2. Percepción sobre la incidencia de la carretera en los procesos productivos y de comercialización

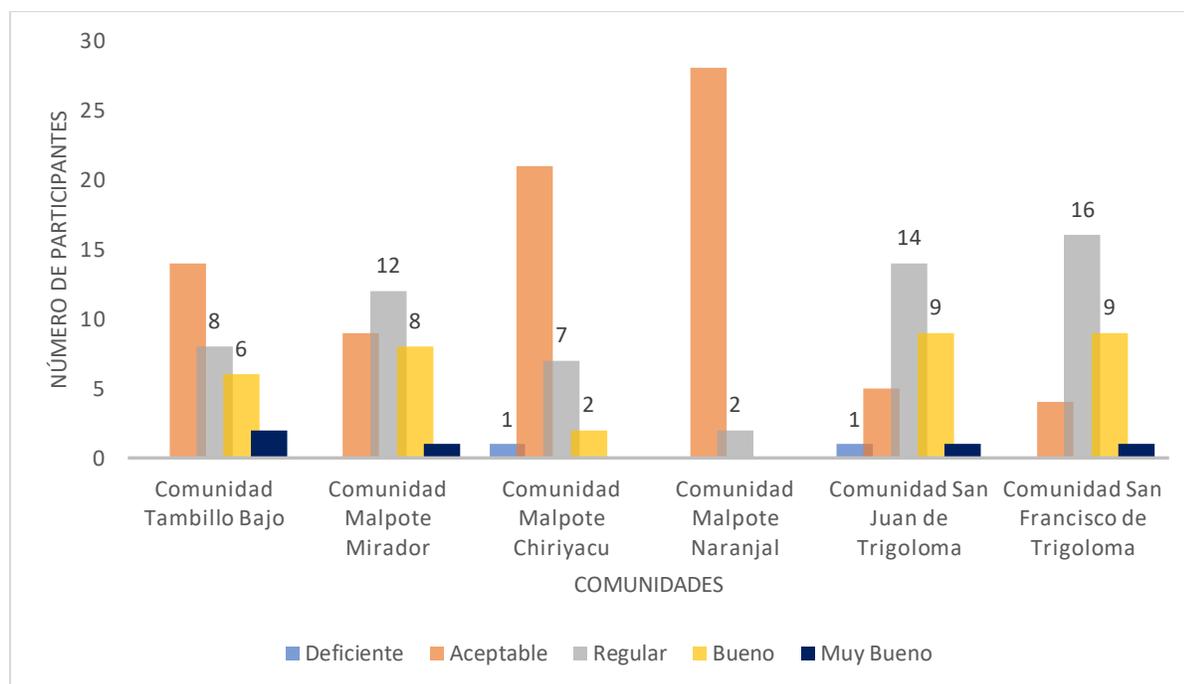


Elaboración del autor a partir de los datos obtenidos del trabajo de campo, 2022.

Para el caso del mejoramiento de los sistemas productivos, el 45% (gráfico 3.3) del total de los 180 encuestados indicaron que es aceptable, es decir, los agricultores están cultivando y a su vez comercializando. Sin embargo, se evidenció una particularidad que resaltó la comunidad de Malpote Naranjal y estuvo relacionada al no evidenciar alguna mejoría de los sistemas

productivos, pues, antes contaban con un régimen de lluvias y que ancestralmente habían adoptado para tener el cuidado en las actividades de la siembra y recolección de los productos frescos, pero actualmente con el cambio climático ya no tienen claridad sobre los días de precipitaciones para evitar que se pierdan las cosechas.

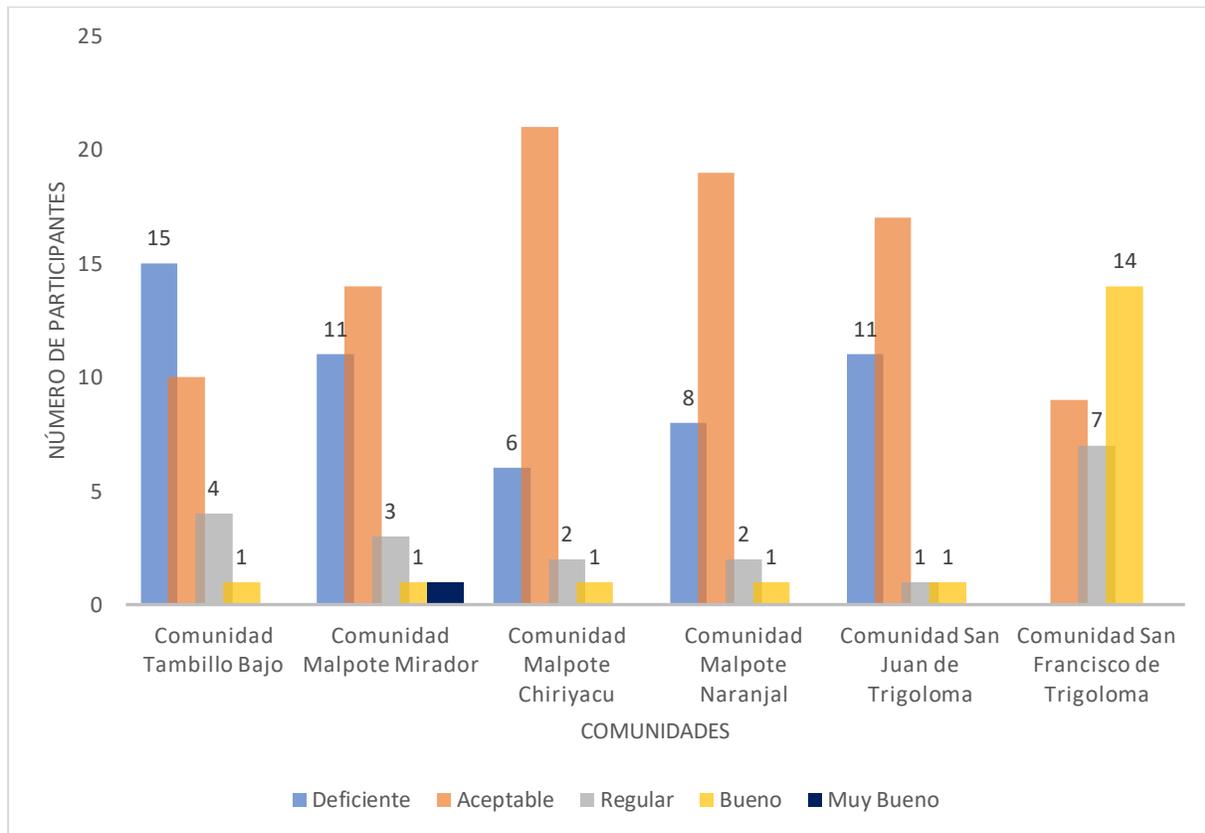
Gráfico 3.3. Percepción sobre la mejoría en los sistemas productivos



Elaboración del autor a partir de los datos obtenidos del trabajo de campo, 2022.

Para el caso sobre el apoyo de las autoridades cantonales al desarrollo vial los datos obtenidos de las seis comunidades calificaron como aceptable representado con un 50% (gráfico 3.4) dado que, el trabajo realizado por parte de las autoridades cantonales se puede visualizar en pro del desarrollo de la vía, y al extremo negativo con un 28% (gráfico 3.4) es considerado como deficiente la gestión de parte de estas autoridades. Sin embargo, el caso particular de la comunidad de San Francisco de Trigoloma valoró con un 47% la gestión, lo cual también está muy relacionado a que, cuentan ya con la vía asfaltada y permite tener contacto para comercializar sus productos a los intermediarios de carácter local a diferencia de las otras comunidades en cuestión.

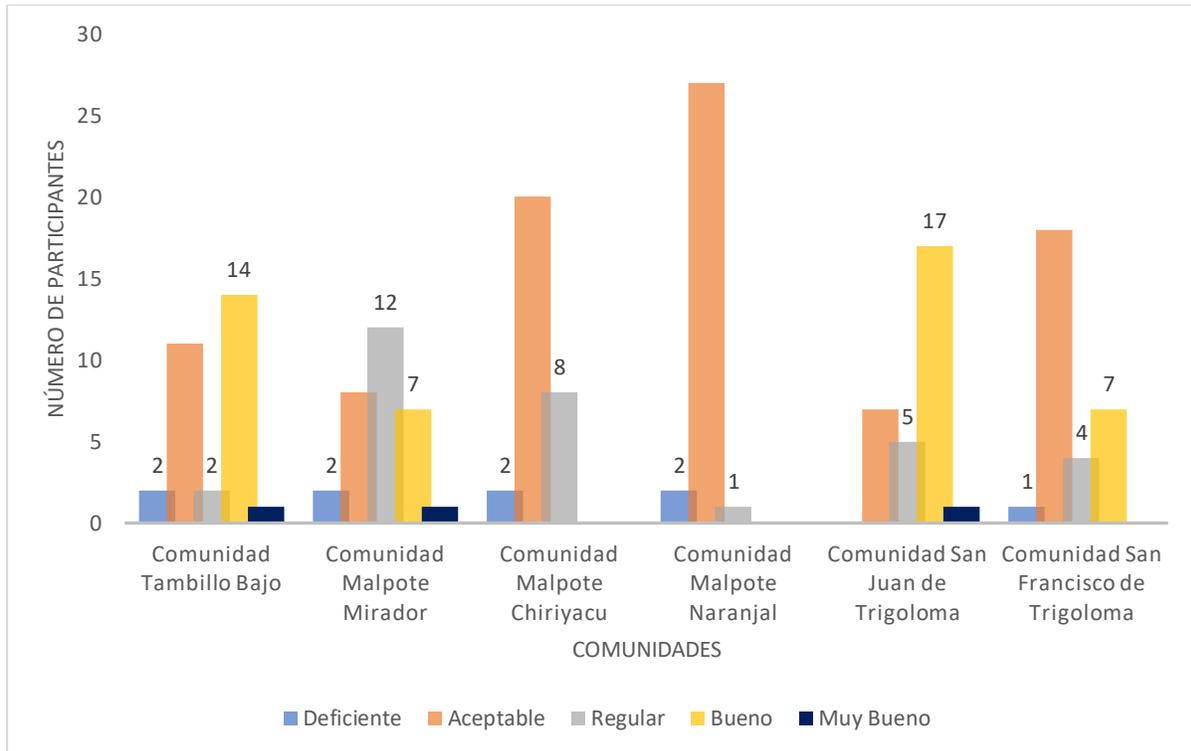
Gráfico 4.4. Percepción sobre el apoyo de las autoridades cantonales al desarrollo vial



Elaboración del autor a partir de los datos obtenidos del trabajo de campo, 2022.

Para el caso del acceso al mercado para comercializar los productos agrícolas, se detalló que, de las 180 encuestas el 51% manifestaron que es aceptable el acceso para comercializar sus alimentos frescos a través de la presencia de los intermediarios en el mercado (gráfico 3.5), sin necesidad de que los productores se relacionen con los consumidores ni invertir más tiempo en este proceso. En contraste, las comunidades de Tambillo Bajo y San Juan de Trigoloma expresaron la valoración de bueno, correspondiente al 25% del total de las seis comunidades encuestadas, lo cual representó un 47% y un 57% respectivamente dentro del total de encuestados por cada comunidad.

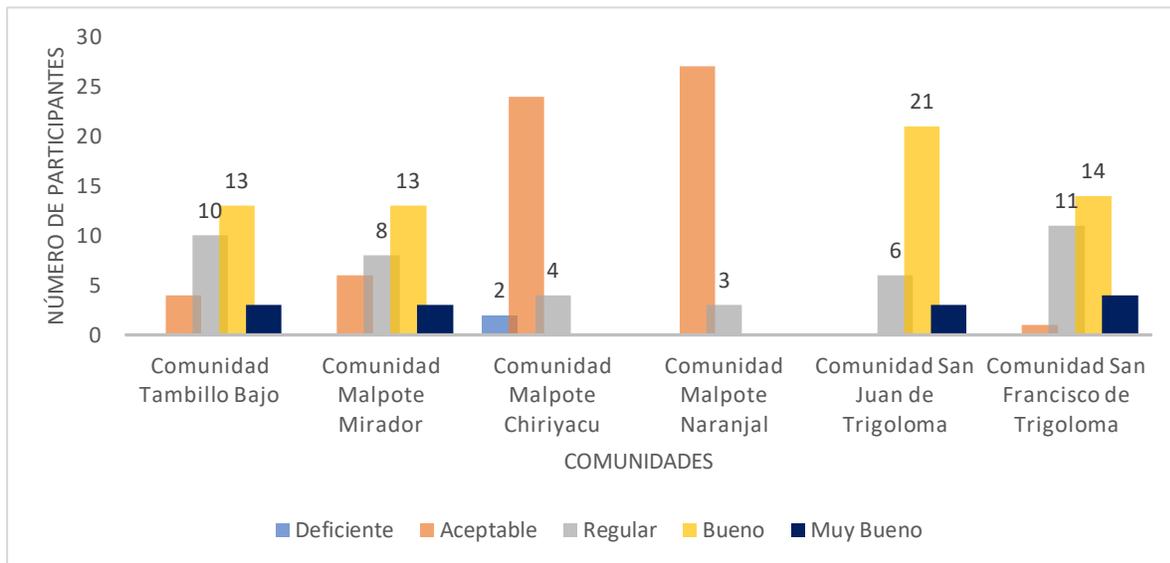
Gráfico 5.5. Percepción sobre el acceso al mercado



Elaboración del autor a partir de los datos obtenidos del trabajo de campo, 2022.

Para el caso de la disponibilidad de transporte para movilizar los alimentos agrícolas de las 180 encuestas aplicadas se valoró a partir de la escala aceptable con un 34%, en la escala buena con un 35%, y en una escala de regular con un 23% (gráfico 3.6).

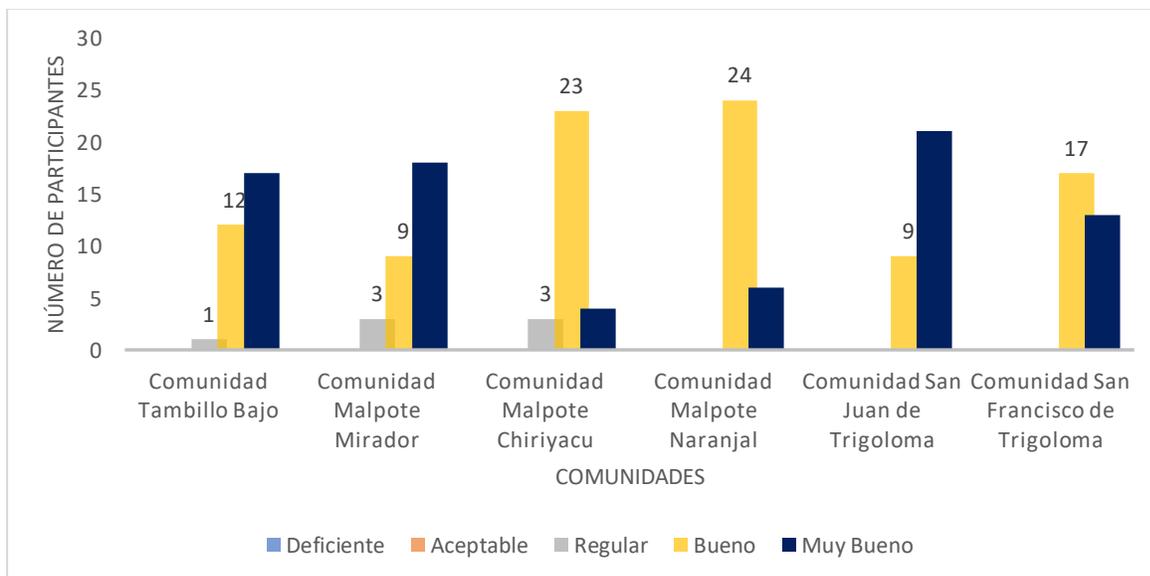
Gráfico 6.6. Percepción sobre la disponibilidad de transporte para la movilización de los productos



Elaboración del autor a partir de los datos obtenidos del trabajo de campo, 2022.

Para el caso de la relación entre la vialidad y el mejoramiento de los procesos productivos, del total de las 180 encuestas aplicadas el 52% valoró como bueno, el 44% como muy buena y el 4% como regular (gráfico 3.7).

Gráfico 7.7. Percepción sobre la relación entre la vialidad y el mejoramiento de procesos productivos



Elaboración del autor a partir de los datos obtenidos del trabajo de campo, 2022.

Para cerrar este apartado, se puso en manifiesto los factores de conectividad vial que han actuado como limitantes en los procesos productivos del eje vial Trigoloma-Tambillo a través de un cuestionario dirigido a las seis comunidades objeto de estudio, hay quienes cuentan con la vía asfaltada y sus respuestas estuvieron asociadas a una visión de corta posibilidad o impactos más positivos a diferencia de las comunidades que aún no cuentan con la vía pavimentada, pues, sus respuestas estaban orientadas a visibilizar más oportunidades con dicha conexión vial.

Se concluye de este apartado que los productores perciben a los deslizamientos y la falta de mantenimiento de la vía como limitantes viales, porque interrumpe con el flujo de conexión de la comunidad con los mercados, esto está asociado con el régimen de lluvias en cada comunidad y con la necesidad de activar el proyecto de ampliación de la vía con maquinaria y la falta de gestión oportuna del gobierno para dar solución.

3.2. Transporte y mejoramiento vial para la comercialización de productos agrícolas

Para el análisis del cambio tanto en el transporte como del eje vial sobre el circuito Trigoloma-Tambillo se recogió la percepción de 180 productores donde se resalta un aspecto fundamental alrededor del tema, en este caso, el mejoramiento de la infraestructura vial traería impactos positivos tanto para los procesos de comercialización como para la conectividad entre los diferentes lugares tanto a nivel local como regional.

3.2.1. Transporte de productos agrícolas y mejoramiento vial en el tramo Trigoloma-Tambillo

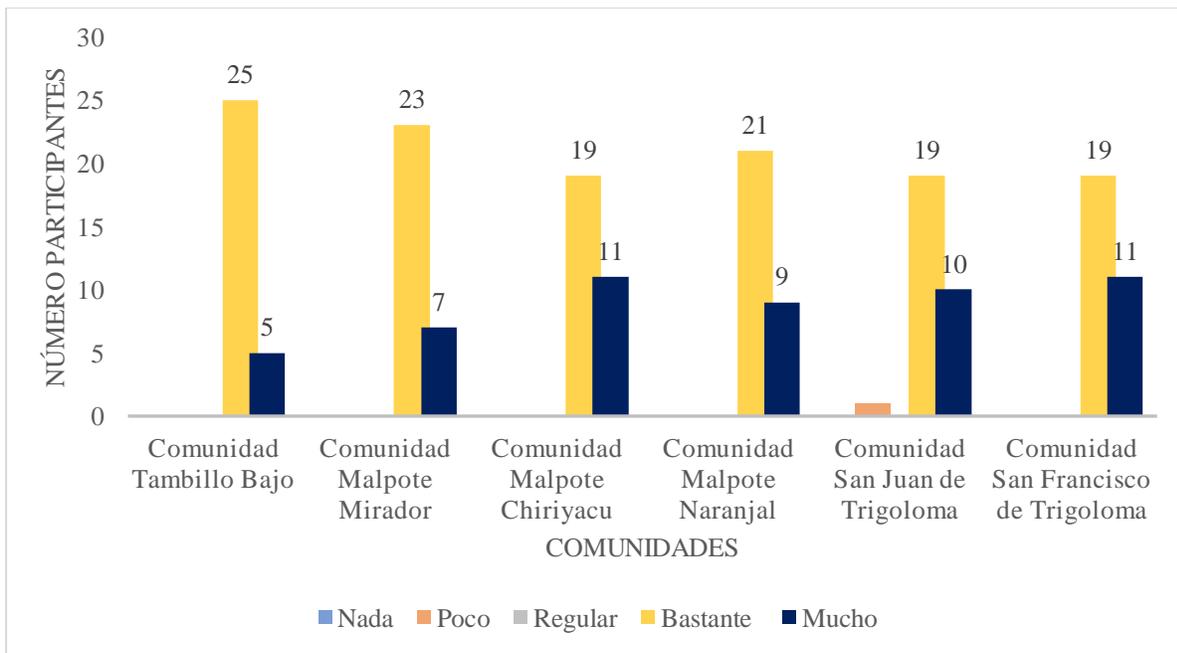
Para revisar cómo el transporte de productos agrícolas y el mejoramiento vial favorece el proceso de comercialización de alimentos agrícolas en el tramo Trigoloma-Tambillo, se realizaron 180 encuestas a los pequeños productores en las comunidades: Tambillo Bajo, Malpote Mirador, Malpote Chiriyacu, Malpote Naranjal, San Francisco de Trigoloma y San Juan de Trigoloma. Estas encuestas recogieron la percepción de los productores sobre cuatro temas: a) relación entre productividad y mejoramiento vial, b) canal de comercialización y la conectividad vial, c) movilidad y la conectividad vial, d) mejoramiento vial y transporte de los productos.

Para el caso de la productividad y el mejoramiento vial se puede mencionar que, de acuerdo con las encuestas aplicadas el eje vial Trigoloma-Tambillo aún no está acondicionado y una vez esté totalmente construido favorecerá el sistema de transporte tanto para la producción agrícola como el proceso de comercialización de las comunidades de Tambillo Bajo, Malpote Mirador, Malpote

Chiriyacu, Malpote Naranjal, San Juan de Trigoloma y San Francisco de Trigoloma a nivel local como interprovincial.

Lo cual está asociado con cuatro elementos identificados bajo las perspectivas de estas comunidades. Se detalló que el 70% del total de los 180 agricultores encuestados (gráfico 3.8) indicaron que, la adecuación vial Trigoloma-Tambillo traería bastante impactos positivos para la producción agrícola del sector, mientras que, el 29.4% consideraron que dicha adecuación traería muchos impactos positivos contrastado con tan solo un 0.56% donde la percepción de un agricultor es porque no contaban con su propio transporte, visión más pesimista frente a esta pregunta.

Gráfico 8.8. Percepción de la relación entre productividad y mejoramiento vial

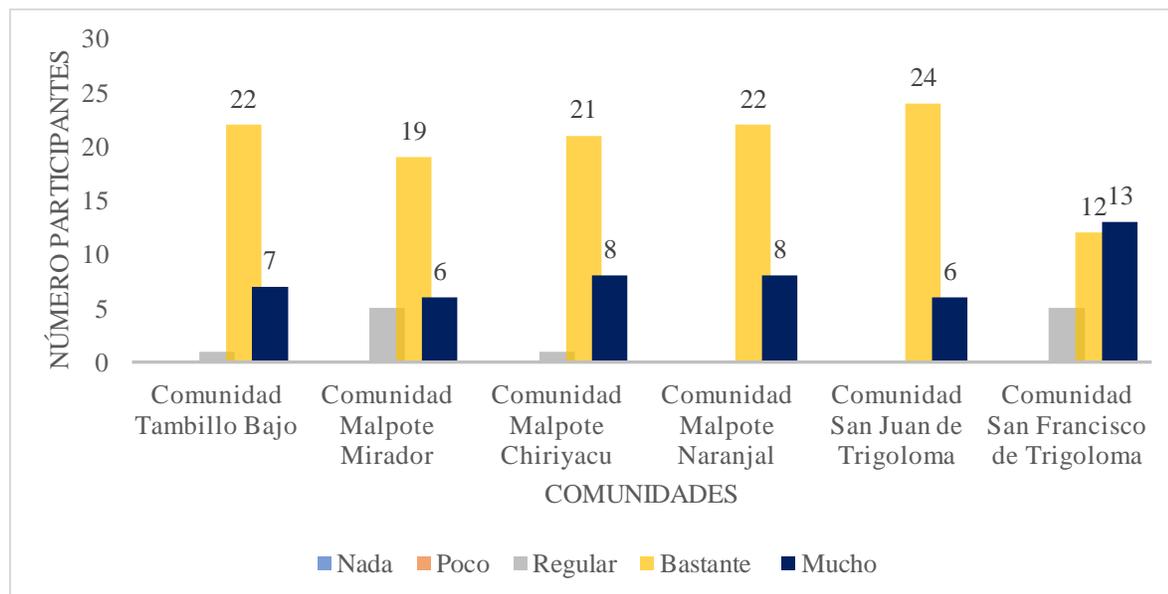


Elaboración del autor a partir de los datos obtenidos del trabajo de campo, 2022.

Se tiene que dicha adecuación el eje vial es importante para las comunidades en la medida que se abran más las posibilidades para transportar y comercializar sus productos agrícolas. Entre las seis comunidades se registró un 67% (gráfico 3.9) donde consideran que sería bastante la mejoría en la comercialización de sus productos asociado a una excelente infraestructura vial, en contraste, un 6.7% lo valoró como regular, registro asociado con el hecho de no contar con su propio transporte, por lo cual la construcción y adecuación de las vías no lo ven como algo positivo. En otras palabras, para los encuestados fue indiferente la adecuación vial porque la

forma de llevar sus productos al punto de comercialización es por medio de vehículos propios, entonces, el enfoque más que sobre la vía radica en las dificultades de cómo transportar estos productos.

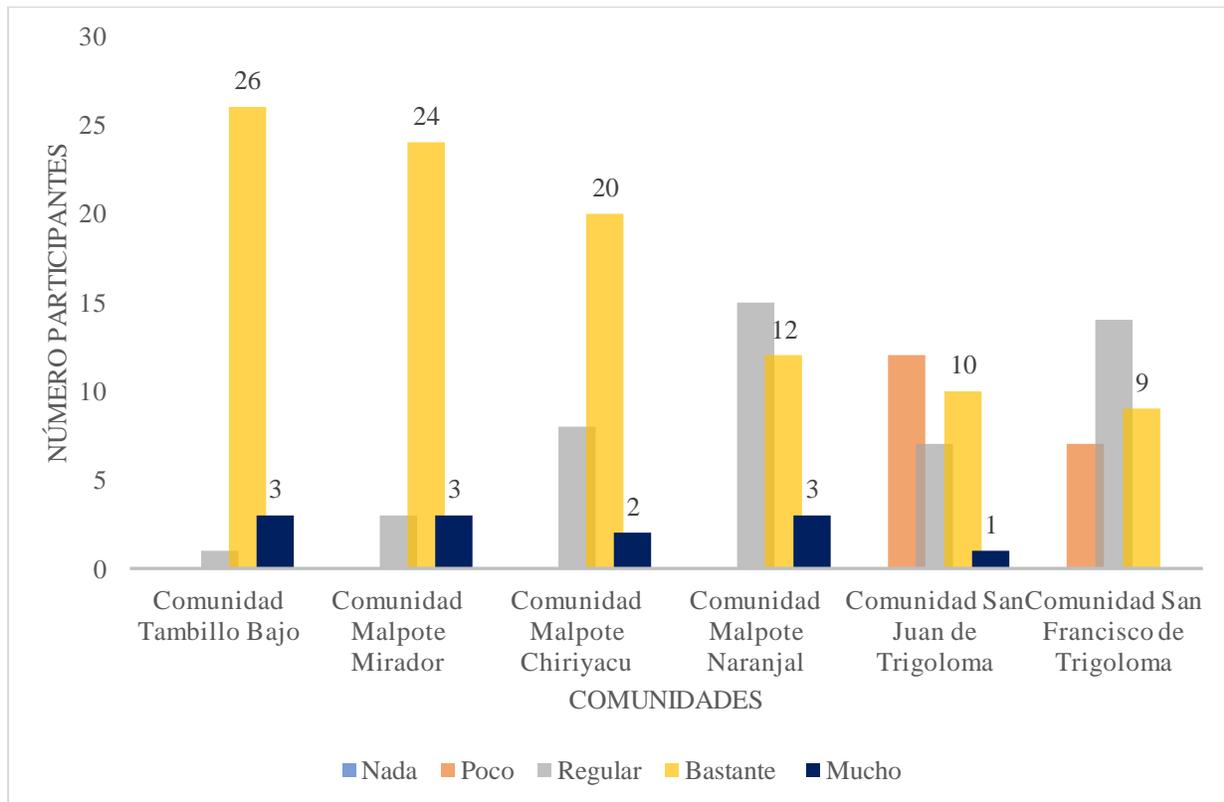
Gráfico 9.9. Percepción sobre el canal de comercialización y la conectividad vial



Elaboración del autor a partir de los datos obtenidos del trabajo de campo, 2022.

Con base en las encuestas realizadas a los 180 productores el 56% (gráfico 3.10) indicó que, una mejoría en el tramo de la vía Trigoloma-Tambillo, es decir, que el eje vial esté bien asfaltado traería bastantes impactos positivos, entre ellos, facilitaría la movilidad, acceso para la comercialización de los productos agrícolas. Ahora bien, especialmente para las comunidades de Tambillo Bajo, Malpote Mirador y Malpote Chiriyacu las cuales aún no cuentan con la vía asfaltada, su respuesta estuvo direccionada en que sería bastante oportuna la movilidad dado que permitiría más afluencia, mientras que, para las comunidades Malpote Naranjal, San Juan y San Francisco de Trigoloma contaban con la vía asfaltada y por ende su pensar estuvo direccionado en una respuesta valorada como regular o poco y porque consideran que el sector no es turístico.

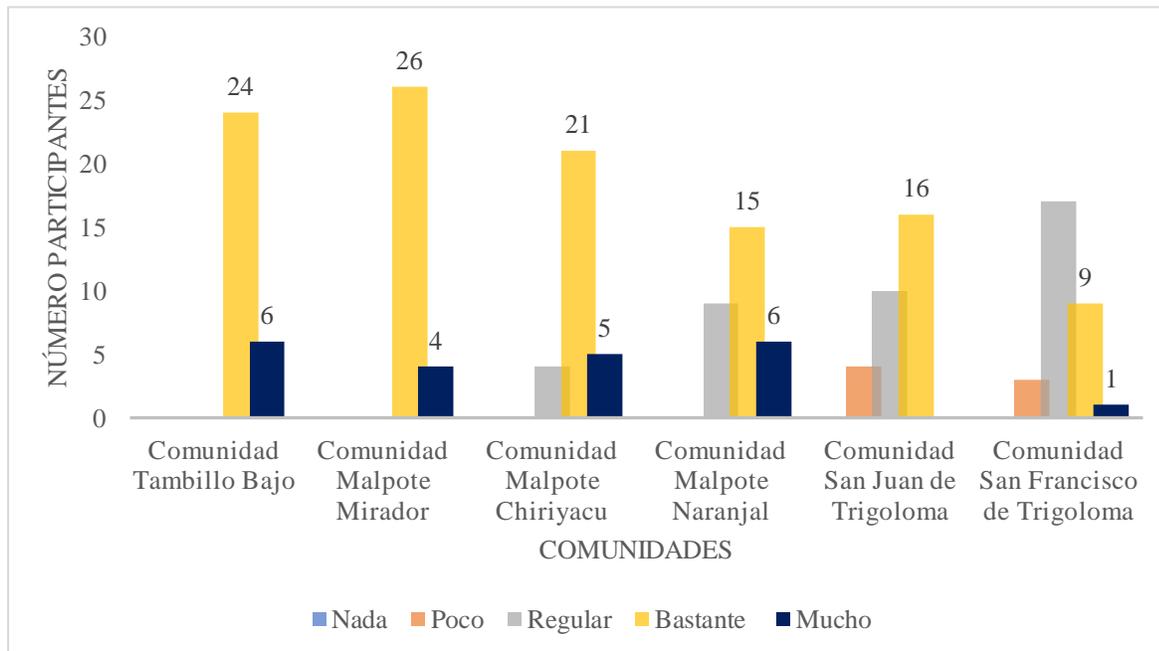
Gráfico 10.10. Percepción sobre la movilidad y la conectividad vial



Elaboración del autor a partir de los datos obtenidos del trabajo de campo, 2022.

Contar con condiciones adecuadas en este eje vial para transportar y comercializar los alimentos frescos de estas comunidades se puede decir que, de los 180 encuestados el 62% (gráfico 3.11) contemplan que dicho mejoramiento del eje vial Trigoloma-Tambillo promovería una facilidad en la comercialización de los productos. Sin embargo, para las comunidades como San Juan, San Francisco y Naranjal quienes valoraron como regular esta actividad con 22%, porque son comunidades que ya contaban con la vía en buenas condiciones y por ende es como si no aplicase esta pregunta.

Gráfico 11.11. Percepción sobre el mejoramiento vial y el transporte de los productos



Elaboración del autor a partir de los datos obtenidos del trabajo de campo, 2022.

En síntesis, la percepción de los 180 productores de las seis comunidades tiene una inclinación hacia la posibilidad de efectuarse mayores impactos positivos en la medida que exista una mejor infraestructura vial, lo cual favorece los procesos de comercialización y dinamiza las economías locales de los pequeños productores.

3.3. Circuitos de comercialización en el eje vial de Trigoloma-Tambillo

Para el análisis de los circuitos de comercialización en el eje vial de Trigoloma-Tambillo las entrevistas recogieron la percepción de 6 productores, una de cada comunidad objeto de estudio y la percepción de 3 técnicos: uno de obras públicas, uno del consejo provincial y uno del GAD de Juan de Velasco, donde se resaltan tres aspectos fundamentales alrededor del tema. Por un lado, busca entender cómo operan los circuitos de comercialización del sector Trigoloma-Tambillo.

Por otro lado, analizar los procesos de negociación (intermediarios) existentes entre los agricultores con el mercado. Y, tercero, el funcionamiento de estos circuitos de comercialización. Para ello, la entrevista dirigida a los productores abordó el tema de comercialización y los intermediarios; y, la entrevista dirigida a los técnicos abordó la presencia de los actores en las actividades que atañen a la comercialización de alimentos agrícolas.

3.3.1. Circuitos de comercialización del sector Trigoloma-Tambillo

Con base en las entrevistas realizadas, 4 productores de un total de 6 expresaron que su trabajo consiste en la producción agrícola y la comercialización de sus alimentos frescos, especialmente del fréjol mediante la presencia de intermediarios, quienes se ubican en los mercados del cantón de Pallatanga, así lo argumentan en el siguiente párrafo,

Lo que yo saco lo vendo en Pallatanga, pero no al mercado, sino a los comerciantes [intermediarios] que están en la vía, a ellos se les entrega, no puedo quedarme yo todo el día vendiendo lo que he cosechado porque eso implica un gasto y ahora no estoy en posibilidades, si tuviera auto propio tendría más posibilidad de ir y negociar en el mercado toda la que se ha cosechado, de ahí lo que nosotros le entregamos al intermediario algunos lo llevan a Riobamba y a Guayaquil (Productor de la comunidad Malpote Naranjal, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 15 de diciembre de 2022).

Los otros dos productores indicaron que comercializan en Riobamba y que, además, la venta depende de factores como el transporte y el estado del eje vial, así lo afirma un agricultor “como no tengo movilidad, me toca pagar un camión para sacar lo que se ha cosechado, ahora es más fácil encontrar auto por lo que la vía ya está asfaltada” (Productor de la comunidad San Juan de Trigoloma, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 16 de diciembre de 2022).

Este escenario de comercialización no ha cambiado, pues, desde hace 10 años los productores siguen con las mismas prácticas y con leves cambios, pues, contemplan al intermediario como actor clave para interactuar, efectuar la compra y venta de los alimentos frescos sin necesidad de entrar a comerciar con los consumidores, reduciendo distancias, tiempo y costos lo que implicaría la estancia de ellos en el espacio del mercado, además, estos intermediarios cumplen el rol de facilitadores durante el proceso de comercialización en la medida que conducen hasta los sectores de producción para transportar lo cosechado y, de esta forma apoyar a los agricultores. Sin embargo, los agricultores que logran conseguir su propio transporte evidencian mejores ganancias, así lo manifestó un productor,

Antes venía el intermediario a comprar o a veces sacaba a Pallatanga nomas, porque no tenía mi camión, ya cuando compré el camión me fui yo mismo a vender en el mercado [mercado Mayorista] de Riobamba, ahí ya me resultaba un poco mejor vender los quintales de fréjol (Productor de la comunidad Malpote Naranjal, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 15 de diciembre de 2022).

Es un espacio que permite dar a conocer un poco sobre las negociaciones y competitividades existentes en el mercado (precios de los alimentos frescos), dado que, los agricultores se ponen “de acuerdo con el intermediario, ya el mismo se lleva de aquí los quintales que uno saca, pero la mayoría de veces saco yo mismo hasta Pallatanga y les vendo a los intermediarios” (Productor de la comunidad Malpote Chiriyacu, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 10 de diciembre de 2022) y porque, “ellos compran todo lo que se cosecha y de ahí se llevan en camiones a vender en los mercados de Riobamba y Guayaquil” (Productor de la comunidad San Juan de Trigoloma, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 16 de diciembre de 2022).

3.3.2. Intermediarios en la comercialización de alimentos frescos

Las dinámicas de comercialización de los alimentos frescos del circuito de Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco puede indicar dos aspectos. Por un lado, la presencia de los intermediarios en medio del proceso de comercialización se ha evidenciado como una estrategia para contrarrestar tiempo y recorrido de los productores, desde el lugar de producción hasta los puntos de comercialización. Sin embargo, los productores han manifestado que independientemente de tener o no transporte propio prefieren no invertir tiempo en la espera a que los consumidores lleguen para comprar sus alimentos, y es por esta razón que se articulan con los intermediarios como facilitador de este proceso. Así como lo manifestó un productor,

depende si me pongo de acuerdo con el intermediario, ya el mismo se lleva de aquí los quintales que uno saca, pero la mayoría de las veces saco yo mismo hasta Pallatanga y les vendo a los comerciantes (Líder de la comunidad Malpote Chiriyacu, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 29 de abril de 2022).

Por ende, los intermediarios en cierta medida son quienes distribuyen los productos agrícolas en los diferentes mercados y las distancia-tiempo resultan ser propicias para aquellos productores que solo esperan obtener la remuneración apropiada por su fuerza de trabajo sin que ello implique permanencia en los espacios de comercialización.

Por otro lado, conforme a la demanda de los consumidores en relación con el fréjol, también está constituyéndose como un proceso de intermediación distribuido localmente hacia el cantón de Pallatanga y a los mercados interprovinciales como Riobamba y Guayaquil. Escenario que ha ido erosionando la diversidad de cultivos de cebada, papa, maíz, tomate, lentejas, camote y melloco por estas prácticas de consumo. En otras palabras, son mercados que están facilitando la

presencia de estos intermediarios para también contrarrestar distancias en recorridos a los pequeños productores.

3.3.3. Actores gubernamentales en los circuitos de comercialización del sector Trigoloma-Tambillo

Para conocer un poco más sobre los actores gubernamentales que están inmersos en la comercialización de productos saludables en el sector de Trigoloma-Tambillo se desatacan, los productores, el técnico de Obras Públicas, el Gobierno Autónomo Descentralizado de la parroquia de Juan de Velasco y los técnicos de la dirección de producción del consejo provincial. Estos actores de carácter gubernamental influyen en la construcción y adecuación del eje vial, así lo expresó un técnico del GAD parroquial, “siempre nos mantenemos pendientes de este tramo” (Técnico de obras públicas del consejo provincial de Chimborazo y Riobamba, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 04 de agosto de 2022), así mismo lo afirmó otro técnico,

Siempre nos mantenemos al tanto de lo que sucede en este tramo Trigoloma-Tambillo, ya que es un sector de productores de frejol, papa, maíz, entre otros productos que sacan, es por eso que esta vía tiene que estar en buenas condiciones (Técnico del GAD parroquial de Juan Velasco, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 05 de agosto de 2022).

Cabe mencionar que, el tramo vial de Trigoloma-Tambillo se ha visto afectado por las precipitaciones, lo cual ha provocado,

Deslizamientos de la tierra y no dejan avanzar de manera correcta con el mejoramiento vial [lo que ha provocado retraso en] los trabajos y no se cumplan con los tiempos planificados [...sin embargo] estamos en permanente monitoreo para actuar ante cualquier contingencia [derrumbe o deslizamiento] que pueda suscitarse en este eje vial (Técnico del GAD parroquial de Juan Velasco, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 05 de agosto de 2022).

La inhabilidad del eje vial dado este escenario de régimen de lluvias y con ello los deslizamientos de tierra han ocasionado retrasos en las entregas de alimentos frescos, porque los productos suelen cosecharse e inmediatamente se comercializan a los intermediarios, ejemplo de ello, se cosecha el fréjol y se vende fresco en su color verde, por lo tanto, es importante que la vía esté en condiciones de transportar los productos agrícolas a tiempo.

Finalmente, los agricultores encuestados, quienes cultivan frejol, maíz, papa, tomate, entre otros, del tramo Trigoloma-Tambillo destinan su producción a intermediarios, sin embargo, el técnico del GAD Provincial señaló la existencia de apoyo institucional para,

La asistencia técnica y a la organización de espacios de comercialización [ferias agroecológicas, ferias libres] para que los productores puedan ofertar [sus productos frescos] de manera directa a los consumidores, eliminando [...] al intermediario [...], sin embargo, muchos productores prefieren ir a los centros del mercado convencional para vender su producción, ya que ahí pueden negociar dependiendo la oferta y la demanda (Técnico de producción del consejo provincial, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 04 de agosto de 2022).

En resumen, aunque existen los canales cortos de comercialización como Pallatanga- Trigoloma aún los agricultores no se han articulado ni han participado de ferias agroecológicas, donde pueden llevar las historias de sus productos y que los consumidores puedan llevarse un conjunto de elementos como experiencias vividas de los productores, maneras de preparar los alimentos frescos que están comprando y ser parte de un mercado basado en dinámicas de venta directa, donde se forje la relación productor-consumidor.

Discusión y conclusiones

En esta investigación se ha analizado la dinámica productiva territorial en relación con los sistemas de conectividad en el circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco, a partir de los datos cuantitativos y cualitativos recolectados durante el trabajo de campo. Como hipótesis se planteó que, el mejoramiento de la conectividad vial permitiría dinamizar los procesos de comercialización de los productores de la parroquia Juan de Velasco hacia los mercados locales; sin embargo, los resultados de este estudio indicaron que, la vialidad es solo uno de los factores dinamizadores del mercado de los alimentos frescos. Asimismo, se halló que el mantenimiento vial y las condiciones físicas del terreno asociadas a riesgos naturales están articulados entre sí, e impactan negativamente en la conectividad del circuito Trigoloma-Tambillo.

Desde la percepción de los pequeños productores los deslizamientos presentes sobre la vía inciden en el proceso de comercialización, pero, dependerá mucho si la vía cuenta con una adecuada infraestructura, dado que, las comunidades que viven próximas a las vías asfaltadas poco a nada se ven afectadas por esta condición natural, porque el mantenimiento es mucho más efectivo, a diferencia de quienes no cuentan con una adecuada infraestructura vial, por lo cual su estado y mantenimiento vial limita los procesos de comercialización de la zona.

Estos resultados son consistentes con lo planteado por la CEPAL (2020), De León et al. (2004), Escobal et al. (2015) y Escobal y Ponce (2002), porque la malla vial es considerada como un elemento fundamental para el desarrollo de las comunidades, dado que, facilita la movilidad tanto de alimentos como el acceso a otros equipamientos o servicios. Sin embargo, para los productores que cuentan con un buen acceso vial este no es un tema relevante.

Cabe señalar que, la dinamización de la vialidad y los procesos de comercialización de alimentos frescos se entienden a partir de las percepciones de los pequeños productores. En otras palabras, cómo ellos han asumido en este caso la vialidad y su calidad de vida, así como el RIMISP (2012) señala que una mejor calidad de vida conlleva a un desarrollo en las actividades económicas, culturales y sociales a través de la movilidad vial en las zonas rurales; y, para contrarrestar subjetividades, el análisis permitió identificar tres elementos que dinamizan estos procesos, los cuales se despliegan a continuación.

Primero, el mejoramiento de la conectividad del eje vial entre campo-ciudad (Martínez 2017), el cual permite una movilidad y acceso de los productos agrícolas. Es decir, la mejora en el eje vial permitiría un mayor flujo de conectividad y posiblemente mayor flujo de comercialización a beneficio de las comunidades campesinas, lo cual puede provocar en estos productores el repensarse diseños o modelos de comercialización que cada vez dinamice sus economías locales, donde tanto consumidores como productores sean actores que se beneficien de esta actividad.

Segundo, la facilidad que tienen los agricultores de contar con su propio modo de transporte para desplazarse e incluso recorrer hasta largas distancias para vender sus alimentos. Este hallazgo está vinculado con el trabajo realizado por Escobal et al. (2015) y Ajila y Molina (2019), quienes indican que el acceso al transporte de parte de los productores facilita la movilidad de los alimentos a los mercados locales, aunque existen algunos agricultores que cuentan con su propio transporte y deciden recorrer largas distancias y comercializar sus productos, a diferencia de quienes no poseen transporte prefieren vender sus productos agrícolas a los intermediarios en su terreno o en mercados cercanos para disminuir los costos de transporte.

Es un escenario que da lugar a circuitos largos de comercialización dado que responden a dinámicas entre productores e intermediarios, quienes articulan campo-ciudad a través de la venta y compra de alimentos frescos, dicha intermediación se ha convertido en una manera tanto de organizar a los actores participantes, de negociar entre las partes el precio de los alimentos y la coordinación de los puntos de entrega de los productos, asegurando así una distribución hacia otras provincias como Riobamba o Guayaquil

Y, tercero, la presencia de intermediarios en medio de este proceso, porque los agricultores prefieren tener contacto con los intermediarios, dado que, se trata de una venta y compra directa, en vez de esperar horas en el mercado para ofrecer sus productos. Ellos cumplen un rol de facilitadores entre los productores y los consumidores, además de contrarrestar tiempo, distancia y gastos económicos en la distribución de los alimentos agrícolas (De León et al. 2004). Hallazgo interesante porque la relación entre los productores y los intermediarios busca llevar el alimento fresco a los hogares locales como interprovinciales, para ello, estos actores se han organizado a fin de gestionar y distribuir los alimentos frescos en Riobamba y, en su defecto recorriendo largas distancias hasta Guayaquil y así dinamizar la economía de estas seis comunidades.

Es por esto que, los productores prefieren la intermediación como canal para intercambiar sus productos agrícolas, aunque, es un escenario que no reconoce en gran medida el trabajo realizado por los agricultores, por lo tanto, Chiriboga y Arellano (2008 en Ajila y Molina 2019, 29) afirman que existen otras formas para dinamizar los procesos de comercialización de estos pequeños agricultores, como la participación en ferias y mercados, de modo que, la figura de intermediarios se elimine durante este proceso y más bien promueva la relación entre productores y consumidores.

Inclusive, las prácticas de circuitos largos Riobamba-Guayaquil de comercialización, indica que los productores participantes de esta investigación basado en dinámicas de venta directa, forjan una relación entre productor-consumidor, se requiere de un trabajo de concientización del porqué ser parte de este tipo de comercialización y, sumado a ello, trabajar con los productores propuestas en conjunto con los mismos GADs e instituciones educativas sobre las diferentes experiencias de los agricultores que están inmersos en este mundo de la producción bajo lógicas agroecológicas, relación directa entre productor-consumidor.

Por otra parte, la mejoría en la conectividad vial para el sistema de transporte y el flujo de alimentos agrícolas de las comunidades articuladas al circuito Trigoloma-Tambillo, genera una transformación socioespacial para favorecer el proceso de comercialización (Albuquerque y Pérez 2022). Las transiciones en la conectividad vial deben generar estrategias que unan a los actores participantes del proceso para asegurar una cobertura vial en todas estas comunidades. Esto implicaría una planificación territorial, donde participen los productores como los actores institucionales.

En este sentido, es importante es la participación de actores institucionales como los GADs para apoyar a los productores del sector, desde el mismo mantenimiento de las vías, como en la adecuación de estas para preservar la efectiva comercialización de alimentos, los cuales son distribuidos en diferentes áreas, especialmente locales. Es evidente el trabajo entre productores y los actores institucionales para que la labor de comercialización de productos agrícolas pueda llevarse a cabo.

Finalmente, se resaltan algunos limitantes en el diseño de los instrumentos; fue no contabilizar cuántos productores tenían su propio transporte a fin de ampliar en la respuesta sobre el mejoramiento de la conectividad vial y la comercialización de alimentos frescos. Así como también, la escala empleada para las encuestas puede mejorarse para una mejor comprensión en futuros estudios.

Referencias

- Aguirre, Julio, Yohnny Camapan, y Elmer Guerrero. 2017. “Conectividad para el desarrollo agrícola una mirada de largo plazo”. <http://www.fao.org/3/a-i6762s.pdf>
- Ajila, Judy, y Jessica Molina. 2019. “Análisis socioeconómico del proceso de comercialización vinculado a CIALCOS en la provincia de Pichincha, cantón Mejía, en La Asociación de Prodcutores Agropecuarios Fuerza y Trabajo PUICHIG”. Tesis de pregado, Universidad Central del Ecuador. <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/18432>
- Albuquerque, Francisco, y Sergio Pérez. 2022. “El desarrollo territorial: enfoque, contenido y políticas”. *Revista Iberoamericana de Gobierno Local*, (22). <https://revista.cigob.net/4-mayo-2013/articulos/el-desarrollo-territorial-enfoque-contenido-y-politicas/>
- Arguello, Satlin, Ruffo Villa, y Juan Palaguachi. 2020. “Historia y evolución de a gestión del transporte público urbano en la provincia de Chimborazo”. <http://marefateadyan.nashriyat.ir/node/150>
- Borja, Ross, Claire Nicklin, Carlos Barahona, Samuel Vermeulen, y Pedro Oyarzun. 2018. “El ambiente alimentario y el potencial de acción de los consumidores. desarrollo de redes alternativas para productos agroecológicos. experiencia en Salcedo, Cotopaxi, Sierra Centro del Ecuador”. *LEISA* 34 (2): 9–15.
- Berdegú, Julio, Pablo Ospina, Arilson Favareto, Francisco Aguirre, Manuel Chiriboga, Javier Escobal, Ignacia Fernández, Ilena Gómez, Félix Modrego, Eduardo Ramírez, Helle Ravnborg, Alexander Schejtman, y Carolina Trivelli. 2011. “Determinantes de las dinámicas de desarrollo territorial rural en América Latina”. *Dinámicas Territoriales Rurales*, 1–54. https://www.rimisp.org/wp-content/files_mf/1366288690N101_DeterminantesdelasDTR_BerdegueOspinaFavaretoAguirreChiribogaetal2011.pdf
- Berdegú, Julio, y Arilson Favareto. 2019. “Desarrollo territorial rural en América Latina y el Caribe. 2030 Alimentación, agricultura y desarrollo rural en América Latina y el Caribe”. Santiago de Chile. <https://www.fao.org/documents/card/fr/c/ca5059es/>
- Blanco, Jorge. 2013. “Espacio y territorio, elementos teóricos conceptuales implicados en el analisis geografico”. Biblos.
- CEPAL. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. 2020. “Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial”. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/45781-caminos-rurales-vias-claves-la-produccion-la-conectividad-desarrollo-territorial>
- Contrato Social por la Educación Ecuador. 2016. “Diálogo cantonal sobre educación. Colta provincia de Chimborazo”. <http://contratosocialecuador.org/images/publicaciones/CCE/DC-Colta.pdf>

- De León, Leonardo, Edwin De León, José Catalano, Daniel Rodríguez, Eduardo Neira, y Roberto Cuevas. 2004. “Transporte rural de productos alimenticios en América Latina y el Caribe”. <https://www.fao.org/publications/card/es/c/4a0881ba-661c-5ff4-933b-3e31d05e9c77/>
- Escobal, Javier, y Carmen Ponce. 2002. *El beneficio de los caminos rurales: ampliando oportunidades de ingreso para los pobres*. Lima: GRADE.
<https://www.grade.org.pe/publicaciones/489-el-beneficio-de-los-caminos-rurales-ampliando-oportunidades-de-ingreso-para-los-pobres/>
- _____, Arilson Favareto, Francisco Aguirre, y Carmen Ponce. 2015. “Vínculos con mercados dinámicos y desarrollo territorial rural en América Latina”. https://www.rimisp.org/wp-content/files_mf/1446749392167_vinculosmercadosdinamicosdesarrollo.pdf
- Fernández, Juan, María Fernández, y Isidro Soloaga. 2019. “Enfoque territorial y análisis dinámico de la ruralidad: alcances y límites para el diseño de políticas de desarrollo rural innovadoras en América Latina y el Caribe”. México, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). <https://hdl.handle.net/11362/44905>
- Hernández, Roberto, Carlos Fernández, y María Baptista. 2014. *Metodología de La Investigación*.
- INTA. Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria. 2007. “Enfoque de Desarrollo Territorial”. www.inta.gov.ar/etension/transferencia/htm.
- Llanos, Luis. 2010. “El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales”. *Agricultura, Sociedad y Desarrollo*, 7 (3): 207-220.
https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-54722010000300001
- Lefebvre, Henry. 1974. “La producción del espacio”. *Revista de Sociología*, 3, 219–229.
- León, Carmen, y Odalys Peñate. 2011. “Territorio y desarrollo local”. *Economía y Desarrollo*, 146 (1-2): 5-18. <https://www.redalyc.org/pdf/4255/425541315001.pdf>
- Marcelo. “Mejoramiento de la vía Trigoloma – Tambillo Bajo – Tambillo Alto – Aucunguilla, en Colta”. *Los Andes Periódico Regional* 4 de Noviembre de 2020.
<https://www.diariolosandes.com.ec/mejoramiento-de-la-via-trigoloma-tambillo-bajo-tambillo-alto-aucunguilla-en-colta/> (último acceso: 5 de Enero de 2022).
- Martínez, Diego. 2017. “Articulaciones urbano-rurales y desarrollo territorial: retos para los gobiernos locales de América Latina y Ecuador”. En *Relaciones y tensiones entre lo urbano y lo rural*, 13–40. Quito, Ecuador.
https://www.researchgate.net/profile/Diego_Martinez_Godoy/publication/325053156_Relaciones_y_tensiones_entre_lo_urbano_y_lo_rural/links/5af3b59a0f7e9b026bcc6f58/Relaciones-y-tensiones-entre-lo-urbano-y-lo-rural.pdf

- Ortega, Adolfo. 2019. “Estudio técnico del servicio de transporte público intracantonal para el cantón Colta, provincia de Chimborazo”. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.espace.edu.ec/bitstream/123456789/10163/1/112T0090.pdf>.
- Paré, Luisa. 2011. “La relación campo-ciudad: elementos para agendas en común”.
- PDyOT. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. 2015. “Plan de desarrollo y ordenamiento territorial parroquia Juan de Velasco 2015”.
- _____. 2014. “Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de cantón Colta 2014-2030”.
- _____. 2019. “Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la parroquia Juan de Velasco 2019-2023”.
- _____. 2020. “Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la provincia de Chimborazo 2020-2030”.
- Ramírez, E, Pino, R., Escobar, G. Quiroz, O., Ruiz, R., Sarmiento, L., y Echeverría, J. 2006. “Experiencias de territorios rurales pobres y tradicionalmente marginados de América Latina y el Caribe que han tenido éxito en vincularse a mercados dinámicos”. <https://fdocuments.ec/document/experiencias-de-territorios-rurales-pobres-y-8-sistematizacin-de-experiencias.html?page=1>
- Ramírez, Blanca, y Liliana López Levi. 2015. *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*. México, D.F. <http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/download/19/101/311-1?inline=1>.
- Rebai, Nasser. 2010. “Agricultura Comercial y Resistencia Territorial: Análisis e Las Relaciones Campo-Ciudad En La Provincia Del Azuay.” *Eutopía*, no. 1: 69–81. <https://doi.org/10.17141/eutopia.1.2010.764>.
- RIMISP. Centro Latinoamericano para el Desarrollo Territorial. 2019. “El Territorio es un espacio vivo y socialmente construido”. <https://www.rimisp.org/noticia/el-territorio-es-un-espacio-vivo-y-socialmente-construido/>
- _____. 2012. “Vinculación de territorios rurales a mercados dinámicos crecimiento con mayor inclusión”. https://dhls.hegoa.ehu.eus/uploads/resources/5259/resource_files/12.Vinculación_de_Territorios_Rurales.pdf?v=63736035403
- Rivero, Herrera Virna. 2018. “Representaciones sociales en el proceso de integración del campo a la ciudad Colquencha- La Paz”. *Revista de Psicología*, (19): 135-155. http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2223-30322018000100010
- Sandoval, Carlos. 2002. *Investigación Cualitativa*. <https://panel.inkuba.com/sites/2/archivos/manual%20colombia%20cualitativo.pdf>

Schejtman, Alexander, y Julio Berdegué. 2009. “Desarrollo Territorial Rural”. *Debates y Temas Rurales* 37 (1): 1–53.

Venegas, Hugo. 2016. “Diálogo Cantonal Sobre Educación”.

Anexos

Anexo 1. Entrevista sobre historia de la vialidad y conectividad desde los 70s-actual

Objetivo específico 1. Caracterizar la conectividad vial en la actividad productiva del circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco

ENTREVISTAS: Entender procesos en base a narrativas (líderes)

UNIDAD DE ANÁLISIS: Líderes comunitarios

TEMA: Historia de la vialidad y conectividad desde los 70s-actual

PARTICIPANTES: 6 líderes, cada una de las comunidades de Tambillo Bajo, Malpote Mirador, Malpote Chiriyachu, Malpote Naranjal, San Juan de Trigoloma y San Francisco de Trigoloma

Consentimiento Informado para Participantes de Investigación

Soy Danny Roberto Alulima González, estudiante del programa de maestría de FLACSO, Ecuador, Desarrollo Territorial Rural. El siguiente cuestionario es para entender “los factores de conectividad vial que limitan los procesos productivos y de comercialización en el circuito Trigoloma-Tambillo de la Parroquia Juan de Velasco”. Esta información se usará para el desarrollo de una tesis de maestría sobre el tema La conectividad vial como eje del desarrollo territorial en el circuito Trigoloma, Tambillo. El responder a estas preguntas es voluntario y tomará aproximadamente 20 minutos. Le agradecería mucho su ayuda, ¿está de acuerdo en participar en estas preguntas?

Expansión de la vialidad desde la panamericana hacia zonas periféricas

- a.** Como cambia la calidad vial en la panamericana entre Colta y Riobamba desde fines de los 70.
- b.** Explique la expansión de las vías de comunicación de primer y segundo orden desde la panamericana hacia las comunidades desde los años 70.
- c.** Cuáles son los apoyos institucionales en la mejora de la vialidad desde los 70 hasta la actualidad
- d.** Cuáles han sido los principales eventos de riesgos que ha sufrido el eje vial

- e. Como ha incidido la carretera en el desarrollo de su comunidad
- f. Cuáles han sido los ofrecimientos institucionales para el mejoramiento de la vía

Anexo 2. Encuesta sobre limitaciones de la vialidad para la producción agropecuaria

Objetivo específico 1. Caracterizar la conectividad vial en la actividad productiva del circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco

ENCUESTA: Entender procesos en base a una encuesta (líderes)

UNIDAD DE ANÁLISIS: Productores

TEMA: Limitaciones de la vialidad para la producción agropecuaria

PARTICIPANTES: 180 productores en total distribuidos así, treinta productores de cada una de las comunidades de Tambillo Bajo, Malpote Mirador, Malpote Chiriyachu, Malpote Naranjal, San Juan de Trigoloma y San Francisco de Trigoloma.

Consentimiento Informado para Participantes de Investigación

Soy Danny Roberto Alulima González, estudiante del programa de maestría de FLACSO, Ecuador, Desarrollo Territorial Rural. El siguiente cuestionario es para entender “los factores de conectividad vial que limitan los procesos productivos y de comercialización en el circuito Trigoloma-Tambillo de la Parroquia Juan de Velasco”. Esta información se usará para el desarrollo de una tesis de maestría sobre el tema La conectividad vial como eje del desarrollo territorial en el circuito Trigoloma, Tambillo. El responder a estas preguntas es voluntario y tomará aproximadamente 20 minutos. Le agradecería mucho su ayuda, ¿está de acuerdo en participar en esta encuesta?

Preguntas	Califique del 1 al 5				
	Deficiente	Aceptable	Regular	Bueno	Muy Bueno
	1	2	3	4	5
a. ¿Cómo califica usted que la falta de mantenimiento vial es una limitante para la comercialización de su producción?					
b. ¿Cómo cree usted que ha incidido la carretera en los procesos productivos y de comercialización?					
c. ¿Cómo califica usted la evolución de sus sistemas productivos?					
d. ¿Cómo califica usted el apoyo de las autoridades cantonales al desarrollo vial?					
e. ¿Cómo califica usted la evolución de sus sistemas productivos?					
f. ¿Cómo califica usted la disponibilidad de transporte para la movilización de sus productos?					
g. ¿Cómo califica usted la relación entre la vialidad y el mejoramiento de procesos productivos?					

Codificación de entrevistados: seis líderes de la comunidad

Comunidad	Fecha	Código
Tambillo Bajo	27/04/2022	Líder de la comunidad Tambillo Bajo, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 27 de abril de 2022
Malpote Mirador	28/04/2022	Líder de la comunidad Malpote Mirador, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 28 de abril de 2022
Malpote Chiriyacu	29/04/2022	Líder de la comunidad Malpote Chiriyacu, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 29 de abril de 2022
Malpote Naranjal	28/07/2022	Líder de la comunidad Malpote Naranjal, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 28 de julio de 2022
San Juan de Trigoloma	29/07/2022	Líder de la comunidad San Juan de Trigoloma, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 29 de julio de 2022
San Francisco de Trigoloma	30/07/2022	Líder de la comunidad San Francisco de Trigoloma, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 30 de julio de 2022

Anexo 3. Encuesta sobre perspectivas de los agricultores y el mejoramiento vial

Objetivo específico 2. Identificar la percepción sobre la relación entre la dinámica productiva territorial y el sistema de conectividad vial en circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco.

ENCUESTAS: Entender las perspectivas en base a una encuesta (productores)

UNIDAD DE ANÁLISIS: Productores

TEMA: Perspectivas de los agricultores sobre el mejoramiento vial

PARTICIPANTES: 180 productores en total distribuidos así, treinta productores de cada una de las comunidades de Tambillo Bajo, Malpote Mirador, Malpote Chiriyacu, Malpote Naranjal, San Juan de Trigoloma y San Francisco de Trigoloma.

Consentimiento Informado para Participantes de Investigación

Soy Danny Roberto Alulima González, estudiante del programa de maestría de FLACSO, Ecuador, Desarrollo Territorial Rural. El siguiente cuestionario es para entender “las perspectivas de cambio en el transporte de productos agrícolas con el mejoramiento vial”. Esta información se usará para el desarrollo de una tesis de maestría sobre el tema La conectividad vial como eje del desarrollo territorial en el circuito Trigoloma, Tambillo. El responder a estas preguntas es voluntario y tomará aproximadamente 10 minutos. Le agradecería mucho su ayuda, ¿está de acuerdo en participar en estas preguntas?

Preguntas	Califique del 1 al 5				
	1	2	3	4	5
	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho
a. Considera usted que mejoraría su productividad con el mejoramiento de la vía					
b. Cree usted mejoraría la comercialización con el mejoramiento vial					
c. Considera usted que dispondría de manera oportuna de movilidad si mejoraría la vía					
d. Considera usted que el mejoramiento de la vía facilitaría el transporte de los productos de manera oportuna					

Anexo 4. Entrevista sobre los circuitos de comercialización (productores)

Objetivo específico 3. Entender la dinámica productiva territorial desde la comercialización y la conectividad vial en el circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco.

ENTREVISTAS: Entender los procesos de comercialización en base a narrativas (Productores)

UNIDAD DE ANÁLISIS: Productores

TEMA: Circuitos de comercialización

PARTICIPANTES: 6 productores cada una de las seis comunidades objeto de estudio.

Consentimiento Informado para Participantes de Investigación

Soy Danny Roberto Alulima González, estudiante del programa de maestría de FLACSO, Ecuador, Desarrollo Territorial Rural. El siguiente cuestionario es para entender “los circuitos de comercialización en los que se desenvuelven los productores del circuito Trigoloma-Tambillo.” Esta información se usará para el desarrollo de una tesis de maestría sobre el tema La conectividad vial como eje del desarrollo territorial en el circuito Trigoloma, Tambillo. El responder a estas preguntas es voluntario y tomará aproximadamente 20 minutos. Le agradecería mucho su ayuda, ¿está de acuerdo en participar en estas preguntas?

- a. ¿Explique usted donde vende sus productos?
- b. ¿Dónde vendía sus productos hace 10 años?
- c. ¿Cómo vende sus productos a intermediarios, usted mismo lleva?

Codificación de entrevistas a los productores

Comunidad	Fecha	Fecha
Tambillo Bajo	27/04/2022	Productor de la comunidad Tambillo Bajo, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 27 de abril de 2022
Malpote Mirador	28/04/2022	Productor de la comunidad Malpote Mirador, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 28 de abril de 2022
Malpote Chiriyacu	29/04/2022	Productor de la comunidad Malpote Chiriyacu, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 29 de abril de 2022
Malpote Naranjal	28/07/2022	Productor de la comunidad Malpote Naranjal, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 28 de julio de 2022
San Juan de Trigoloma	29/07/2022	Productor de la comunidad San Juan de Trigoloma, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 29 de julio de 2022
San Francisco de Trigoloma	30/07/2022	Productor de la comunidad San Francisco de Trigoloma, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 30 de julio de 2022

Anexo 5. Circuitos de comercialización (técnicos obras públicas)

Objetivo específico 3. Entender la dinámica productiva territorial desde la comercialización y la conectividad vial en el circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco.

ENCUESTA: Entender procesos de comercialización en base a una entrevista (Técnicos)

UNIDAD DE ANÁLISIS: Técnicos -obras públicas y/o responsables de los GAD's Provincial y Parroquial

TEMA: Circuitos de comercialización

PARTICIPANTES:

- Técnico o encargado de obras públicas del GAD Parroquial (Juan de Velasco).
- Técnico de obras públicas del Consejo Provincial (Chimborazo- Riobamba)

Consentimiento informado

Soy Danny Roberto Alulima González, estudiante del programa de maestría de FLACSO, Ecuador, Desarrollo Territorial Rural. El siguiente cuestionario es para entender “los circuitos de comercialización en los que se desenvuelven los productores del circuito Trigoloma-Tambillo.” Esta información se usará para el desarrollo de una tesis de maestría sobre el tema La conectividad vial como eje del desarrollo territorial en el circuito Trigoloma, Tambillo. El responder a estas preguntas es voluntario y tomará aproximadamente 20 minutos. Le agradecería mucho su ayuda, ¿está de acuerdo en participar en estas preguntas?

- a. ¿Cuál ha sido el apoyo de su institución en el mantenimiento y o mejoramiento de la vía Trigoloma-Tambillo?
- b. ¿Cuáles han sido las dificultades en este eje vial?
- c. ¿Se tiene previstos planes de contingencia para superar las dificultades que se presentan en esta vía?

Anexo 6. Entrevista sobre circuitos de comercialización (Técnico de producción del Consejo Provincial)

Objetivo específico 3. Entender la dinámica productiva territorial desde la comercialización y la conectividad vial en el circuito Trigoloma-Tambillo de la parroquia Juan de Velasco.

ENTREVISTA: Entender procesos de comercialización en base a una entrevista (Técnicos)

UNIDAD DE ANÁLISIS: Técnicos del área de producción y/o responsables de los GAD's Provincial y Parroquial

TEMA: Circuitos de comercialización

PARTICIPANTES: Técnico de producción del Consejo Provincial

Consentimiento informado

Soy Danny Roberto Alulima González, estudiante del programa de maestría de FLACSO, Ecuador, Desarrollo Territorial Rural. El siguiente cuestionario es para entender “los factores de conectividad vial que limitan los procesos productivos y de comercialización en el circuito Trigoloma-Tambillo de la Parroquia Juan de Velasco”. Esta información se usará para el desarrollo de una tesis de maestría sobre el tema La conectividad vial como eje del desarrollo territorial en el circuito Trigoloma, Tambillo. El responder a estas preguntas es voluntario y tomará aproximadamente 20 minutos. Le agradecería mucho su ayuda, ¿está de acuerdo en participar en estas preguntas?

- a. ¿Dispone de estadísticas actualizadas de producción agropecuaria en el sector comprendido Trigoloma-Tambillo?
- b. ¿Cuál es el apoyo que da la institución a los productores del eje vial Trigoloma-Tambillo?
- c. ¿Se tiene previsto mejorar los canales de producción?

Codificación de entrevistas a los técnicos

Técnicos	Fecha	Código
Juan de Velasco (Parroquial)	4/08/2022	Técnico de obras públicas del consejo provincial de Chimborazo y Riobamba, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 04 de agosto de 2022
Riobamba (Provincia de Chimborazo)	5/08/2022	Técnico del GAD parroquial de Juan Velasco, entrevista, Parroquia Juan de Velasco, 05 de agosto de 2022
Riobamba (Provincia de Chimborazo)	5/08/2022	Técnico del Consejo Provincial, entrevista, Parroquia de Chimborazo, 5 de agosto de 20225/08/2022