



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN, FINANZAS E
INFORMATICA**

(F.A.F.I)

**ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS Y
GESTIÓN EMPRESARIAL**

DE TESIS DE GRADO

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERO COMERCIAL**

TEMA:

**“Proyecto para disminuir la inseguridad de las
mujeres en el uso de taxis en la ciudad de
Babahoyo”**

EGRESADA:

Mora Ramírez Mireya del Roció

DIRECTOR:

Ing. Carlos Aguirre

LECTOR:

ING. RONNY ONOFRE MAE.

AÑO: 2011

DEDICATORIA

Esta tesis de grado la dedico a Dios Padre dador de sabiduría y fortaleza el cual me guía por el buen sendero, dotándome de bendiciones día a día para culminar con éxito cada propósito en mi vida.

A mi madre Bertha Ramírez Vera quién me dio el ser y ha estado conmigo todo este tiempo transcurrido llenándome de orgullo tenerla a mi lado.

A mis 3 hijos JOSSENKA, NAHOMY y ENGHEL SILVA MORA, a quienes les llamo los pulmones de mi vida. Gracias a ellas este logro porque han sido la razón de superación, quienes en cada momento de flaqueza que se me ha presentado, en su momento, han soportado mi ausencia y comprendido él porque y la razón de hacerlo.

Mi hermana Mercedes Cherrez, quién siempre me ha apoyado en todo emprendimiento que hago.

A una persona especial al amigo, compañero Lcdo. Ricardo Romero Angulo, por apostarme en mí ese respaldo de seguir mi meta que de una u otra manera siempre me han apoyado.

Mireya Mora

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Técnica de Babahoyo y a cada uno de los docentes por sus conocimientos impartidos brindados a lo largo de mi carrera universitaria.

Quiero agradecer de una manera especial al Ing. Ronny Onofre Zapata y al Ing. Carlos Aguirre Rodríguez, por haberme brindado sus asesorías profesional, durante el desarrollo de este proyecto para la culminación de mi tesis de grado.

Un agradecimiento sincero al Ab. Ausberto Colina Gonzalvo, a la Lcda. Mariela Sánchez Baquedano a Zoila Lupera y a la Lcda. Carlota Loor.

Mireya Mora

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DE LA TESIS

La autora de esta investigación declara que no existe investigación alguna del tema: **“MODELO ESTRATEGICO DE GESTION PARA DISMINUIR LA INSEGURIDAD EN EL USO DEL SERVICIO DE TAXIS Y BUSES EN LA CIUDAD DEBABAHOYO”**, en la Facultad de Administración, Finanzas e Informática de la Universidad Técnica de Babahoyo, ni en ninguna biblioteca de las otras universidades en el Ecuador.

AUTORA:

MIREYA MORA

INTRODUCCION

Con esta investigación se pretende dar más seguridad a las personas, en la ciudad de Babahoyo, cuando hagan uso del servicio de taxis y buses a través de un dispositivo de seguridad GPS.

Es así que en la ciudad de Babahoyo en el último año se ha acrecentado el servicio de taxis ambulantes denominados “taxi-amigo”, tanto empresas privadas como también autos “piratas” los cuales no tienen absolutamente nada que ver con alguna empresa legalmente constituida (cooperativas de taxis y de taxi amigo, inclusive), hacen de la necesidad de trasladarse, su sustento y provecho.

Se conocerá como el dispositivo GPS de seguridad será exclusivamente para combatir los robos y secuestros express que frecuentemente vemos en nuestras ciudades de esta manera creemos que con esta nueva modalidad de negocio se minimizará la delincuencia hacia el género femenino que es la parte más afectada en cuanto a delitos se refiere, donde se pretende ser parte de la solución investigando, introduciendo y desarrollando este proyecto.

INDICE GENERAL

Contenido	Pág.
CAPITULO I	
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA CIENTIFICO.....	10
1.2.1 ANTECEDENTES.....	10-12
1.2.2 DESCRIPCION DE LA SITUACION PROBLEMÁTICA.....	12
1.3 FORMULACION DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION.....	13
1.3.1- PREGUNTAS DE INVESTIGACION.....	14
1.4 DELIMITACION DEL PROBLEMA.....	15
1.5 OBJETIVOS.....	15
1.5.1 OBJETIVO GENERAL.....	15
1.5.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	16
1.6 JUSTIFICACION.....	16
CAPITULO II	
2 MARCO TEORICO.....	17
2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	17
2.2 FUNDAMENTACION TEORICA.....	18 – 25
2.3 GLOSARIO DE TERMINOS.....	26 –28
2.4- HIPOTESIS.....	29
2.4.1 HIPOTESIS GENERAL.....	29
2.4.2 HIPOTESIS ESPECÍFICAS.....	29
2.5 VARIABLES DE ESTUDIOS.....	29
2.5.1 VARIABLE DEPENDIENTE.....	29
2.5.2 VARIABLE INDEPENDIENTE.....	29
CAPITULO III	
3. METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION.....	30
3.1 TIPOS DE INVESTIGACION.....	30
3.1.1 METODOS Y TECNICAS.....	30
3.1.1.1 METODOS.....	30
3.1.1.2 TECNICAS.....	31
3.2 INSTRUMENTOS DE LA INVESTIGACION.....	31
3.3 POBLACION.....	31
3.4 MUESTRA.....	31-32
3.5 INTERPRETACION DE DATOS.....	33-41
3.6 ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS.....	42-43
3.7 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	44
3.7.1 CONCLUSIONES.....	44
3.7.2 RECOMENDACIONES.....	45

CAPITULO IV

4. PROPUESTA DE TESIS.....	46
4.1 ANTECEDENTES.....	46
4.1.1 DESCRIPCION TEORICA.....	46
4.2 DESARROLLO DE LA PROPUESTAS.....	47 - 83
4.2.1 BIBLIOGRAFIA Y LINKOGRAFIA.....	84-85
ANEXOS.....	86-98

RESUMEN

El uso del vehículo automotor ha proporcionado una gran libertad de movilidad y comodidad a los seres humanos jamás imaginados. Los autos, los buses, las motos, nos traen muchos beneficios y por ende una mejor calidad de vida.

Los problemas de tránsito y de estacionamiento se identifican como hechos, que pueden ser resueltos en forma racional y de manera técnica, esto es claro observar que es de interés público. Con frecuencia es más económico en factores de tiempo, dinero y personal tomar un taxi o un bus.

Sin embargo, este hecho, viene ligado con el incremento de la delincuencia, principalmente a mujeres y niños que son el género más vulnerable a este tipo de acciones. Tanto así que de cada 10 mujeres 2 son víctimas de robos, violaciones, entre otros actos delincuenciales. Es por esto que, mediante la implementación de un dispositivo de seguridad en las unidades de los denominados taxi amigos se podrá reducir significativamente el índice delictivo, el cual va dirigido a esta clase vulnerable.

Este dispositivo de seguridad será exclusivamente para combatir los robos y secuestros express que frecuentemente vemos en nuestras ciudades de esta manera creemos que con esta nueva modalidad de negocio se minimizará la delincuencia hacia los ciudadanos que es la parte más afectada en cuanto a delitos se refiere, donde se pretende ser parte de la solución investigando, introduciendo y desarrollando este proyecto.

SUMMARY

All investment projects generate effects of diverse, direct, indirect, external and intangible nature impacts.

These last ones surpass with a lot the possibilities of their monetary mensuration and however not to consider them is pernicious for what they represent in the states of spirit and the population's beneficiary definitive satisfaction or harmed.

In the economic valuation perceptible elements can exist for a community like damage or benefit, but that to the moment of their ponderación in monetary units, be impossible or highly difficult to materialize it.

In the contemporary economy intents are made, to end up approaching to mensuration methods that approach the qualitative elements, but always subordinated to a subjective appreciation of the reality.

Not to contemplate the subjective or intangible present in certain impacts of an investment can move away of he/she practices it the best recommendation to decide, for what is convenient to attempt some methodical one that inserts it qualitative in the quantitative thing.

In general an investment project in a region or city generates expectations of growth and economic, favorable development the employment and it offers well-being to the community.

CAPITULO I

1. MARCO REFERENCIAL

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA CIENTIFICO

Este elemento se presenta como la piedra angular para la tranquilidad y seguridad de todos los usuarios de este sistema, de los conductores y sus unidades.

No existe nada más frustrante que después de un fuerte día de trabajo y haber recibido una justa paga, que alguien mientras te trasladas a tu casa, en un medio que debería considerarse seguro, te arrebatase tu esfuerzo y sacrificio.

1.2 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

La implementación de Sistemas de seguridad en transportes masivos en la ciudad de Babahoyos son rudimentarios y no representa una extensa participación del mismo, debido a que en la actualidad no se cuenta con sensores que registran la cantidad de delitos que acontecen.

Definitivamente la inseguridad en la ciudad de Babahoyo es el principal y verdadero problema para todos, tanto para los que poseen y no poseen un medio de transporte. La delincuencia ha evolucionado progresivamente, por tal motivo muchas mujeres a ciertas horas no se arriesgan a tomar un bus, sino que prefieren pagar un poco más

y tomar un taxi, si bien están conscientes que en éste medio de transporte no estará completamente seguro.

La necesidad de transportarse de una manera eficiente con sus pertenencias, y sus niños(as) es necesaria a cualquier hora del día. Es aquí cuando surge la siguiente pregunta, ¿cómo fiarse en un servicio de transporte de taxis o buses?, si en ciertos casos son los mismos donde se presentan hechos delincuenciales.

Además que la falta de empleo, como consecuencia del desorden de la economía, ha hecho que algunos trabajadores cesantes opten por una actividad independiente entre estos mujeres que muchas veces no tienen una profesión o un trabajo estable, las mismas que son la cabeza de la familia que optan por buscar la forma de cómo llevar el sustento diario a sus casas, A medida que las autoridades implementan nuevas normas legales, para regular el servicio de transporte de taxis, los delincuentes se las ingenian para hacer de las suyas. Constantemente, cambian su modus operandi para hacer sus fechorías.

La mayoría de taxis no poseen información acerca de los costos por carrera haciendo que el conductor fije un precio más alto que el normal por un lado, por otro lado la petición de los

conductores de taxis piratas o llamados también taxis fantasmas a sentarse en el asiento del copiloto, so pretexto de una multa de la comisión de tránsito de Los Ríos, es aquí cuando la mayoría de damas ingenuas caen en manos de la delincuencia.

1.3 DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

La presente investigación trata sobre la gran inseguridad que vive la ciudad de Babahoyo por los constantes asaltos a vehículos de transportes públicos, muchos de los usuarios siente la necesidad de tener un medio de transportación seguro y confiable que permita trasladarse de un sitio de la ciudad a otro con la mayor seguridad del caso evitando robos, asaltos, y demás delitos que en nuestro cantón están a la orden del día.

Desde 1998 se ha establecido cooperativas de taxi ejecutivos y de buses que no están reguladas y que no prestan la seguridad del caso, muchos casos ha habido de mujeres asaltadas o ultrajadas por los mismos choferes de estos automotores ejecutivos, desatando la inseguridad en la ciudad.

Toda esta investigación se basó en la observación y en la recolección de datos que nos brindaron todas las facilidades sobre el caso.

1.4 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

¿Cómo diseñar un modelo de gestión de estrategias de seguridad en los servicios de taxi y buses en la ciudad de Babahoyo para disminuir la inseguridad?

Si bien es cierto la capital fluminense todavía no se la puede considerar una de las más importantes en cuanto a su comercio y economía, pero en los últimos años ha ido desarrollando fuentes de producción que han impulsado la actividad económica, muestra de ello es que ya muchas empresas de taxis ejecutivos están poniendo el interés de establecer sus operaciones en la ciudad. Ya algunas lo han hecho y con muy buenos resultados generando crecimiento económico y empleo.

Pero todo esto contrasta con el nivel delincuencia que se está desarrollando a nivel de todo el país y la ciudad de Babahoyo no es la excepción. Todo esto me ha impulsado a querer proponer un proyecto basado en establecer un modelo de seguridad en los servicios de taxis ejecutivos para disminuir el riesgo que corre un usuario en contratar dicho servicio.

1.4.1 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

Para realizar esta investigación es importante formularse las siguientes preguntas:

¿Cuáles son factores que han generado la inseguridad en la ciudad de Babahoyo?

¿Qué efectos tiene sobre la ciudad el impulsar un modelo estratégicos de seguridad de taxi y buses

¿Qué tipos de servicios ofrecería los taxis y buses para mejorar la seguridad dentro del automotor?

¿Qué medidas preventivas hay que tomar para ejecutar el proyecto tomando en cuenta que el índice delincriminal en la ciudad crece a un ritmo acelerado?

1.4.2 Delimitación del Problema

El presente trabajo de investigación se lo delimitara en la ciudad de Babahoyo provincia de Los Ríos, a todos los taxis y buses que circulan en la ciudad.

1.5 Objetivo General:

Elaborar un modelo de gestión estratégico que permita a los usuarios contar con servicio seguro de taxis y buses en la ciudad de Babahoyo.

1.5.1 Objetivos Específicos:

- Estructurar el modelo de gestión estratégica de seguridad para disminuir los altos índices inseguridad en taxis y buses de la ciudad de Babahoyo.
- Conocer los niveles de inseguridad que perciben los usuarios al utilizar el servicio de taxis y buses en la ciudad de Babahoyo
- Desarrollar un modelo de gestión estratégica que permita la comercialización de un dispositivo de seguridad a las unidades de servicio de taxis y buses en la ciudad de Babahoyo

1.6 Justificación

Mi proyecto se justifica y sustenta en la necesidad que tenemos los usuarios de la ciudad de Babahoyo y de la provincia de Los Ríos de poder contar con un servicio de taxis y buses que nos brinde la seguridad y confianza de andar con nuestras familias sin temor de ser víctimas de la delincuencia en el interior de estos automotores.

Debido a la gran expectativa que puede generar la realización de dicho proyecto, los resultados se verían reflejados a corto plazo y así los

usuarios verían con beneplácito que al subirse a un autobús o un taxi ejecutivo su seguridad estará garantizada.

La Constitución de la República del Ecuador, aprobada en 2008, mediante el artículo 322 que establece la organización de los órganos de seguridad ciudadana, como medio para garantizar la protección de los ciudadanos y sus hogares en el disfrute de los derechos fundamentales, incorpora la creación de instituciones e instrumentos legales que permitan abordar integral y eficazmente la problemática de la inseguridad ciudadana. La inseguridad es un fenómeno social, que se ha venido incrementando en los últimos años a pesar de los múltiples esfuerzos realizados por el Estado para disminuir sus consecuencias.

Por ello, corresponde al Poder Público, mediante los Cuerpos de Seguridad Policial, la coordinación de acciones para resolver las situaciones que constituyan amenaza, vulnerabilidad o riesgo para la integridad física de las personas y sus propiedades.

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.

No existen registros de investigaciones anteriores sobre la ejecución de un modelo estratégico de seguridad para disminuir la inseguridad en los taxis y buses de la ciudad de Babahoyo.

La ejecución de un programa de comercialización de un dispositivo de seguridad para los taxis y buses en la ciudad de Babahoyo y para los ciudadanos que por diferentes motivos utilizan los servicios de transporte público.

Los estudios relacionados muestran la conveniencia de presentar un modelo estratégico adaptable a la situación delincriminal que vive la ciudad en la ciudad de Babahoyo, aunque podemos encontrar un considerable número de empresas que prestan servicio de taxis y buses que no alcanzan niveles altos de seguridad ni confiabilidad.

2.2 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.2.1 MODELO DE GESTION SOBRE LA NOCIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA DESDE EL ENFOQUE DE LA GESTION PÚBLICA.

La finalización de la II Guerra Mundial trajo consigo la creación de un mundo bipolar, basado en dos sistemas económicos y sociales contrapuestos con altos niveles de armamentismo. Este período denominado la Guerra Fría limitó el campo de las relaciones internacionales a la reproducción de los modelos propios de la teoría realista. Reduciendo de esta forma, el concepto seguridad a la protección del territorio contra la agresión del enemigo, la defensa de los intereses nacionales en política exterior y los esfuerzos tendientes a evitar el holocausto nuclear (Foro sobre Seguridad Convivencia Ciudadana, 1997).

A partir de 1945 se construyó una noción de seguridad completamente ajena a la vida de los seres humanos y a las necesidades de los ciudadanos comunes. La estrechez del concepto logró “dejar de lado las preocupaciones legítimas de la gente común que procuraba tener seguridad en su vida cotidiana” (Organización de Naciones Unidas, 1994) dando prioridad a las preocupaciones e intenciones que cada estado-nación tenía según el bloque de poder al que pertenecía.

La finalización de la Guerra Fría permitió la aparición de numerosos centros de poder económico capaces de modificar el patrón determinado en las relaciones internacionales, generando de esta forma un replanteamiento del concepto de desarrollo y por consiguiente de la noción de seguridad. Así mismo, la pobreza, el subdesarrollo, las crecientes presiones demográficas y el deterioro ambiental entre otros muchos factores; se transformaron en evidencias claras de las innumerables crisis que afectan actualmente a todos los seres humanos. En consecuencia surge la necesidad de reconocer que la seguridad de los seres humanos “se expresa en un niño que no muere, una enfermedad que no se difunde, un empleo que no se elimina, una tensión étnica que no explota en violencia, un disidente que no es silenciado. La seguridad humana no es una preocupación por las armas: es una preocupación por la vida y la dignidad de las personas” (ONU, 1994).

2.2.2 Desarrollo sostenible y seguridad humana.

Los cambios que empiezan a presentarse en el mundo a finales de la década de los años 80 y la finalización de la Guerra Fría permiten que los ciudadanos se cuestionen acerca de lo que Ponencia presentada en el “Congreso Casuística Policial Bogotá – Colombia 29 y 30 de agosto de 2007”, hasta entonces entendía por desarrollo. Con el fin de dar respuesta a este tipo de cuestionamientos, a principios de los años 90, la Organización de Naciones Unidas, ONU, planteó por primera vez el

paradigma “*desarrollo humano sostenible*” con el que empezó a modificar el concepto de desarrollo económico que hasta entonces había regido al mundo (ONU, 1991) entendiendo que esta modalidad de desarrollo “no sólo suscita un crecimiento económico sino que también distribuye equitativamente los beneficios, regenera el medio ambiente en lugar de destruirlo y fomenta la autonomía de las personas en lugar de marginarlas” (ONU, 1994).

Posteriormente, inmerso en el paradigma de desarrollo humano sostenible la ONU construye el concepto de “*seguridad humana*” según el que “La certidumbre en el empleo, el ingreso, la salud, la integridad personal entre otras, constituyen la seguridad integral deseada por todos los ciudadanos del mundo; para la mayoría de las personas, el sentimiento de inseguridad se debe más a las preocupaciones acerca de la vida cotidiana que al temor de un cataclismo en el mundo” (ONU, 1994). El nuevo concepto de seguridad humana no se limita a considerar la seguridad en términos de estados nación o bloques de poder; en cambio entiende la seguridad humana como aquel estado que alcanza todo ser humano que tenga garantizada la seguridad personal, económica, alimentaría, política y ambiental.

De esta forma, resulta lógico pensar que “el desarrollo humano es un proceso de ampliación de la gama de opciones de que dispone la gente y

la seguridad humana significa que la gente pueda ejercer estas opciones en forma segura y libre y pueda tener relativa confianza en que las oportunidades que tiene hoy no desaparecerán totalmente mañana” (ONU, 1994). Entonces es coherente pensar que las problemáticas de inseguridad, violencia, y delincuencia amenazan la integridad y la autorrealización de los seres humanos. La seguridad integral es una preocupación universal centrada en el ser humano que cubre dos aspectos fundamentales: a. seguridad contra las amenazas crónicas como el hambre, la enfermedad y la represión, y b. protección contra alternativas súbitas y dolorosas de la vida cotidiana.

Pese a que la vida de los seres humanos se ve cada vez más amenazada por la violencia súbita e impredecible, no se debe limitar el problema de la seguridad ciudadana al fenómeno de la delincuencia común. Existen otros muchos factores que generan niveles de inseguridad para cualquier individuo determinados por las normas de convivencia propias de cada comunidad; tal Ponencia presentada en el “Congreso Casuística Policial Bogotá – Colombia 29 y 30 de agosto de 2007” es el caso de los homicidios generados por los accidentes de tránsito, la ineficiencia del sistema de justicia y la crisis del sistema penitenciario.

La constatación de los componentes de la seguridad humana permite pensar que la seguridad personal es un componente de la

seguridad ciudadana; y ésta a su vez es un componente de la noción de “seguridad humana” entendida en términos de “seguridad integral”. Por lo tanto, los avances que se presenten en una comunidad en seguridad alimentaria, ambiental y política, siempre se verán reflejados en la seguridad ciudadana y viceversa. Así, la seguridad ciudadana es una parte vital de la seguridad humana y si la seguridad humana es un componente necesario e inherente del desarrollo humano sostenible, la seguridad ciudadana es, a su vez, un elemento intrínseco y esencial de aquella y, por tanto, del desarrollo humano.

2.2.3 La seguridad ciudadana: un derecho humano

Una vez establecida la relación entre seguridad ciudadana, humana y desarrollo humano sostenible, resulta pertinente establecer la relación que existe entre la seguridad ciudadana y los derechos humanos, a fin de establecer: la magnitud de este concepto y las implicaciones que tiene la vivencia plena de la seguridad ciudadana en la vida de los ciudadanos y en el que hacen las instituciones del Estado. En este orden de ideas, el primer vínculo que existe entre estas dos nociones está explícito en el reconocimiento que en la declaración Universal de los Derechos Humanos se realiza con relación al derecho a la seguridad en los artículos 3 y 17, reconocimiento que se repite en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos en los artículos 6.1 y 9.1, en la Declaración Americana sobre Derechos y Deberes del Hombre artículos I y XXIII y en la

Convención Americana sobre Derechos Humanos artículos 4.1, 5.1,7.1, 21 y 32.2. Este reconocimiento en las declaraciones universales de derechos humanos, que como bien nos lo recuerda Isabel Albaladejo Escribano, en su ponencia “La seguridad ciudadana para la garantía de los Derechos Humanos: Un deber de los Estados”, es explícito en relación con el derecho a la seguridad y no de manera específica a la seguridad ciudadana, se constituye en un avance en la materia, en el entendido que sugiere la existencia de un derecho inalienable de los seres humanos y por consiguiente de una serie de deberes consustanciales a este derecho. Ponencia presentada en el “Congreso Casuística Policial Bogotá Colombia 29 y 30 de agosto de 2007”

De acuerdo con lo anterior, se puede concluir que sí todo Estado de Derecho debe garantizar las libertades fundamentales y proteger y promover los Derechos Humanos, todos los Estados de Derecho deben garantizar el derecho a la seguridad en el marco de los demás derechos humanos; motivo por el que la búsqueda de seguridad no puede ser utilizada para vulnerar o disminuir otros derechos humanos. En este sentido, las políticas públicas, los programas y las acciones que se desarrollen en relación con la seguridad ciudadana deben tener como sustento filosófico las nociones de desarrollo humano sostenible y seguridad humana, entendida ésta en términos de seguridad integral y no adoptar un concepto de seguridad erróneo, que se fundamente en

aumentar la represión frente a los denominados “enemigos de la sociedad”.

En este orden de ideas, y teniendo en cuenta las obligaciones del Estado, en relación a la seguridad, se puede sugerir que cuando el Estado, ya sea por acción o por omisión, o falta de políticas, planes y estrategias, no garantiza la seguridad de los individuos y los derechos a los que la misma conlleva incumple tres tipos de obligaciones estatales: RESPETAR, PROTEGER y CUMPLIR los derechos humanos. Entonces, en la medida en que las problemáticas de violencia e inseguridad ciudadana inciden directamente en la calidad de vida de los ciudadanos limitando sus espacios, sus relaciones sociales y los derechos humanos fundamentales de los que son sujetos, se puede concluir que, en términos generales la inseguridad amenaza la integridad y las posibilidades de autorrealización de los seres humanos, fin último de la vigencia y garantía de los derechos humanos. Las problemáticas de violencia y delincuencia afectan el libre desarrollo del derecho a la libertad, la integridad psíquica, física y patrimonial, así como la vida en comunidad y el desarrollo de la democracia, por lo que se puede deducir que no hay seguridad sin garantía y vigencia plena de los demás derechos humanos, y la vigencia del derecho a la seguridad permite la vivencia de los demás derechos.

Como consecuencia de lo anterior se puede inferir que la seguridad es un bien público, que al igual que la justicia, por ejemplo, debe ser prestado por el Estado a fin de garantizar las condiciones de igualdad, equidad, sostenibilidad al momento de prestarlo, condiciones que a su vez permitirán garantizar la indivisibilidad de este bien público frente a la diversidad de ciudadanos de una nación.

2.2.4 La seguridad ciudadana un derecho que conlleva un deber.

Las transformaciones que actualmente vivimos plantean un reto a la consolidación de la democracia como estado ideal; produciendo redefiniciones en el ejercicio de la ciudadanía y la concepción de derechos y deberes. En este sentido, ser ciudadano implica además de ser titular de derechos sociales, políticos, civiles y económicos; participar en condiciones de mayor igualdad en el consumo cultural, el manejo de la información, el acceso a los espacios públicos y el intercambio comunicativo. La ciudadanía empieza a ser entendida “como la posesión y el ejercicio de derechos inalienables por parte de los sujetos que integran la sociedad y la obligación de cumplir deberes y respetar los derechos de los demás” (CEPAL, 2000). En este orden de ideas, si se parte del presupuesto que la seguridad ciudadana es un derecho, también debe reconocerse que como todo derecho conlleva a un deber; de allí que, proporcionar a los ciudadanos ciertos niveles de seguridad ciudadana

se constituye en un imperativo para lograr la equidad entre los mismos, entendiendo por equidad “la igualdad de oportunidades al inicio” (CEPAL, 2000).

Siguiendo esta lógica, es deber de cada ciudadano participar “a través de las instituciones políticas y mecanismos de representación y deliberación a fin de que sus demandas e intereses se reflejen en el debate público y en la construcción de consensos”. De igual forma “el cumplimiento de sus obligaciones, el pago de impuestos, el respeto a las disposiciones que tienden a extender derechos a la mayoría de la población, la obediencia a la normatividad democrática, el acatamiento del monopolio estatal sobre la justicia, la fuerza y la fiscalidad” (Camacho, 1994) se constituyen en deberes de todos los ciudadanos que permiten consolidar en alguna medida la seguridad ciudadana.

Finalmente, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL (2000), reconoce que cualquier individuo “es ciudadano al ejercer el legítimo reclamo de sus demandas, es ciudadano como beneficiario de la acción pública del Estado, pero lo es también al interesarse en los problemas locales, regionales, nacionales (y ahora globales) y al fortalecer la red social que integra”. Por consiguiente, y haciendo especial énfasis en el último aspecto, puede decirse que la consecución de altos niveles de seguridad ciudadana permite reforzar la cohesión

social existente en una comunidad, creando de esta forma un stock de capital social que redunde en beneficios en relación con la convivencia y la seguridad ciudadana.

Al que se hace referencia, facilita la promoción de valores de solidaridad y responsabilidades sociales, permitiendo de ésta forma una interacción mucho más fluida entre los ciudadanos.

2.2.5 ¿CÓMO PENSAR POLÍTICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE SEGURIDAD CIUDADANA?

Con el fin de dar luces al respecto, en esta sección se presentan a juicio del lector una serie de aspectos y elementos que resultan útiles al momento de diseñar, implementar y evaluar políticas públicas de seguridad ciudadana desde la perspectiva de los derechos humanos.

Para presentar de manera organizada estas reflexiones, en un primer momento se especificará qué entendemos por una política pública de seguridad ciudadana; a continuación, se hará énfasis en cuatro aspectos a tener en cuenta al momento de diseñar políticas públicas de seguridad ciudadana. Posteriormente, se expondrán algunos elementos que deberían ser tenidos en cuenta al momento de construir políticas públicas de seguridad ciudadana, elementos que se han podido establecer después de estudiar algunas experiencias de gestión territorial de la convivencia y

la seguridad ciudadana de diferentes entes territoriales de mi país y algunos casos relevantes de América Latina. Seguidamente, se presenta un aparte en el que se llama la atención sobre tres factores a tener en cuenta en la construcción de políticas públicas de seguridad ciudadana: a. la voluntad política, b. las diferencias entre una política pública de convivencia y seguridad ciudadana y un plan integral de convivencia y seguridad ciudadana y c. la necesidad de evaluar las acciones que se desarrollan en la materia. Como se mencionó al inicio de esta ponencia, los elementos aquí expuestos no son ni pretenden ser una receta, ni una fórmula mágica, para ser desarrollada por las autoridades, sino que se constituyen en componentes que resultan importantes y útiles en la mayoría de los casos, pero que no necesariamente se presentan en todos.

2.2.6 ¿Qué es una política pública de seguridad ciudadana?

Una política pública de seguridad ciudadana es un conjunto organizado y estructurado de acciones, que buscan generar situaciones, bienes y servicios públicos para satisfacer las demandas de los ciudadanos, transformar condiciones de vida, modificar comportamientos, generar valores o actitudes que se correspondan con la ley, la moral y la cultura propios de una Ponencia de la comunidad. En este sentido toda política pública de seguridad ciudadana debe por principio responder a los problemas de inseguridad ciudadana, violencia, delincuencia y crimen que

afectan a una comunidad, entendiendo éstos como problemas públicos, que como tal demandan una intervención desde el espacio público.

Una política pública de seguridad ciudadana debe tener los criterios orientadores para guiar el accionar de las autoridades, dar a conocer el horizonte estratégico de las estrategias y acciones que se diseñan e implementan y los objetivos del Estado en la materia, de forma tal, que se diferencie de las políticas sociales y urbanas. Siempre en la elaboración de los criterios orientadores los funcionarios encargados de elaborar políticas públicas de seguridad ciudadana deben evitar caer en el error de partir del supuesto de la sociedad es un todo homogéneo que comparte valores, tradiciones y costumbres, así mismo deben reconocer las diferencias propias de cada zona o región. Una política pública coherente, bien formulada y con visión de futuro fortalece a las instituciones que la desarrollan, de igual forma, un conjunto de instituciones fuertes y activas ayudan a desarrollar una política pública con las mismas características.

2.2.7. Sistema GPS

El Sistema de Posicionamiento Global (GPS), por sus siglas en inglés Global Positioning System, es un avanzado sistema de orientación y localización de todo tipo de objetos, cuyo funcionamiento está basado en

la recepción y el procesamiento de las informaciones emitidas por una red de satélites.

La mayoría de los receptores GPS actuales tienen la posibilidad, como valor añadido, de guardar en memoria la información digitalizada de mapas, planos de calles de ciudades, red de carreteras y otras prestaciones que puede mostrar gráficamente en su pantalla con un alto nivel de detalle. Una vez que conocemos las coordenadas de la posición es posible ampliar o reducir la escala de los mapas para podernos orientar mejor o seleccionar el camino más corto hasta el destino.

Para que el receptor GPS realice todas esas operaciones sólo será necesario introducirle de antemano las coordenadas de los diferentes puntos de la ruta que se pretende seguir. Los receptores fijos que están dotados con esta posibilidad, así como algunos portátiles, permiten introducir en su memoria las coordenadas de diferentes puntos de interés. De esa forma se puede organizar el trazado completo de una ruta, la que una vez introducida en la memoria se podrá reutilizar otra vez en cualquier momento que se necesite. Así sólo será necesario indicarle al receptor GPS el trayecto que queremos recorrer y éste se encargará de guiarnos, mostrándonos las vías más idóneas, así como las distancias existentes entre un punto y otro a medida que nos desplazamos por la carretera.

Actualmente se fabrican receptores GPS que muestran directamente mapas de un área determinada. Otros aceptan también memorias conteniendo mapas detallados, incluso de ciudades, que le indican al usuario la forma de encontrar una dirección mientras conduce un vehículo.



En el transporte público y masivo de pasajeros este sistema será diseñado para la gestión y seguimiento en tiempo real de los transportes masivos, permitiendo a las Cooperativas un planeamiento y control operacional eficiente, optimizando la gestión y aprovechamiento del transporte, como así también los recursos disponibles para las prestaciones de servicios.

Las características principales del uso del GPS en el transporte público, son beneficiosas tanto para las empresas de transporte como para los usuarios.

- Control total de la flota de buses.

- Regularización del flujo de unidades.

- Información certera y clara sobre la ubicación de un determinado bus en un determinado momento.

- Posibilidad de actuar a tiempo ante contratiempos posibles de presentarse.

- Monitoreo constante del bus.

2.2.8GPS en el Transporte público, para la seguridad del Usuario

Los usuarios podrán viajar seguros ya que los buses están monitoreados, controlando velocidad, aceleraciones, frenadas bruscas; en caso de existir la central emite un mensaje indicando las anomalías que comete el conductor del bus.

Figura 2 GPS



2.2.9.- Importancia del sistema GPS

El sistema GPS (Sistema de Posición Global). Este elemento es importante porque permite determinar exactamente la localización del usuario.

Específicamente hablando de taxis y buses, el GPS accede hoy en día a indicarle al automovilista mediante un monitor, cuál es la ruta más conveniente a seguir en su trayecto, así como también la situación climática, la ubicación de congestiones vehiculares o la velocidad máxima de la ruta.

El GPS en los autos funciona con una computadora que es alimentada con una gran base de datos constituida por mapas y un sistema de

comunicaciones. Estos mapas van a ser interpretados por un sistema operativo específico que se asemeja a un ambiente gráfico de Windows.

De esta manera, el conductor puede planificar su recorrido indicando un punto de salida y otro de destino, para que el GPS oriente a través de toda la ruta los caminos a tomar y las desviaciones en el caso de imprevistos.

2.2.10.- Características del GPS

Entre las principales características de los sistemas tenemos:

- **Recepción y cobertura.-** Cuanto menor sea el tiempo que el dispositivo tarda en recibir la señal del satélite y cuantos más satélites detecte mejor será la cobertura.
- **Pantalla.-** Ésta debe ser lo suficientemente grande para que el conductor no tenga que forzar la vista y perder de su área de visión la carretera. Recordemos que el conductor ante todo conduce. Además, debe contar con suficiente iluminación y evitar reflejos. Si es táctil y cuenta con un modo nocturno facilitará la labor de búsqueda.
- **Buena sujeción.-** Debe contar con un sistema de colocación que esté cercano al conductor en una zona visible y que al mismo

tiempo cuente con un buen anclaje que evite que el dispositivo se suelte.

- **Batería.-** El GPS que elijamos debe tener una batería cuya duración sea de una media de cuatro horas. Para jornadas de viaje más largas es preciso llevar el cargador en el coche.
- **Actualización.-** Que el GPS tenga conexión a internet para ir descargando las actualizaciones según se van produciendo es una de las ventajas más cómodas para el conductor, ya que de no ser así y no acordarse de actualizar el dispositivo puede que la información que nos ofrezca carezca de validez.
- **Funciones Extras.-** En algunos modelos podemos contar con unas ventajas adicionales como, reproducir fotos, videos y música, conectividad Wi-fi, para poder usar el msn o hacer descargas vía internet y Bluetooth que por ejemplo nos crea el puente para usar manos libres con nuestro celular.

2.2.11.- Evolución del sistema GPS

El GPS está evolucionando hacia un sistema más sólido (GPS III), con una mayor disponibilidad y que reduzca la complejidad de las aumentaciones GPS. Algunas de las mejoras previstas comprenden:

- Incorporación de una nueva señal en L2 para uso civil.
- Adición de una tercera señal civil (L5): 1176,45 MHz
- Protección y disponibilidad de una de las dos nuevas señales para servicios de Seguridad Para la Vida (SOL).
- Mejora en la estructura de señales.
- Incremento en la potencia de señal (L5 tendrá un nivel de potencia de -154 dB).
- Mejora en la precisión (1 – 5 m).
- Aumento en el número de estaciones de monitorización: 12 (el doble)
- Permitir mejor interoperabilidad con la frecuencia L1 de Galileo

El programa GPS III persigue el objetivo de garantizar que el GPS satisfaga requisitos militares y civiles previstos para los próximos 30 años. Este programa se está desarrollando para utilizar un enfoque en 3 etapas (una de las etapas de transición es el GPS II); muy flexible, permite cambios futuros y reduce riesgos. El desarrollo de satélites GPS II comenzó en 2005, y el primero de ellos estará disponible para su

lanzamiento en 2012, con el objetivo de lograr la transición completa de GPS III en 2017. Los desafíos son los siguientes:

- Representar los requisitos de usuarios, tanto civiles como militares, en cuanto a GPS.
- Limitar los requisitos GPS III dentro de los objetivos operacionales.
- Proporcionar flexibilidad que permita cambios futuros para satisfacer requisitos de los usuarios hasta 2030.
- Proporcionar solidez para la creciente dependencia en la determinación de posición y de hora precisa como servicio internacional.

El sistema ha evolucionado y de él han derivado nuevos sistemas de posicionamiento IPS-2 se refiere a InertialPositioningSystem, sistema de posicionamiento inercial, un sistema de captura de datos, que permite al usuario realizar mediciones a tiempo real y en movimiento, el llamado Mobile Mapping. Este sistema obtiene cartografía móvil 3D basándose en un aparato que recoge un escáner láser, un sensor inercial, sistema GNSS y un odómetro a bordo de un vehículo. Se consiguen grandes precisiones, gracias a las tres tecnologías de posicionamiento: IMU + GNSS + odómetro, que trabajando a la vez dan la opción de medir incluso en zonas donde la señal de satélite no es buena.

Funcionamiento



Receptor GPS.

- La situación de los satélites puede ser determinada de antemano por el receptor con la información del llamado almanaque (un conjunto de valores con 5 elementos orbitales), parámetros que son transmitidos por los propios satélites. La colección de los almanaques de toda la constelación se completa cada 12-20 minutos y se guarda en el receptor GPS.
- La información que es útil al receptor GPS para determinar su posición se llama efemérides. En este caso cada satélite emite sus propias efemérides, en la que se incluye la salud del satélite (si debe o no ser considerado para la toma de la posición), su posición en el espacio, su hora atómica, información doppler, etc..

- El receptor GPS utiliza la información enviada por los satélites (hora en la que emitieron las señales, localización de los mismos) y trata de sincronizar su reloj interno con el reloj atómico que poseen los satélites. La sincronización es un proceso de prueba y error que en un receptor portátil ocurre una vez cada segundo. Una vez sincronizado el reloj, puede determinar su distancia hasta los satélites, y usa esa información para calcular su posición en la tierra.
- Cada satélite indica que el receptor se encuentra en un punto en la superficie de la esfera, con centro en el propio satélite y de radio la distancia total hasta el receptor.
- Obteniendo información de dos satélites se nos indica que el receptor se encuentra sobre la circunferencia que resulta cuando se intersecan las dos esferas.
- Si adquirimos la misma información de un tercer satélite notamos que la nueva esfera sólo corta la circunferencia anterior en dos puntos. Uno de ellos se puede descartar porque ofrece una posición absurda (por fuera del globo terráqueo, sobre los satélites). De esta manera ya tendríamos la posición en 3D. Sin embargo, dado que el reloj que incorporan los receptores GPS no está sincronizado con los relojes atómicos de los satélites GPS, los dos puntos determinados no son precisos.

- Teniendo información de un cuarto satélite, eliminamos el inconveniente de la falta de sincronización entre los relojes de los receptores GPS y los relojes de los satélites. Y es en este momento cuando el receptor GPS puede determinar una posición 3D exacta (latitud, longitud y altitud). Al no estar sincronizados los relojes entre el receptor y los satélites, la intersección de las cuatro esferas con centro en estos satélites es un pequeño volumen en vez de ser un punto. La corrección consiste en ajustar la hora del receptor de tal forma que este volumen se transforme en un punto.
-

2.3.- Planeación estratégica

Toda empresa diseña planes estratégicos para el logro de sus objetivos y metas planteadas, esto planes pueden ser a corto, mediano y largo plazo, según la amplitud y magnitud de la empresa. Es decir, su tamaño, ya que esto implica que la cantidad de planes y actividades que debe ejecutar cada unidad operativa, ya sea de niveles superiores o niveles inferiores.

Ha de destacarse que el presupuesto refleja el resultado obtenido de la aplicación de los planes estratégicos, es de considerarse que es fundamental conocer y ejecutar correctamente los objetivos para poder lograr las metas trazadas por las empresas.

También es importante señalar que la empresa debe precisar con exactitud y cuidado la misión que se va regir la empresa, la misión es fundamental, ya que esta representa las funciones operativas que va a ejecutar en el mercado y va a suministrar a los consumidores.

La planificación estratégica proporciona la dirección que guiará la misión, los objetivos y las estrategias de la empresa, pues facilita el desarrollo de planes para cada una de sus áreas funcionales. Un plan estratégico completo guía cada una de las áreas en la dirección que la organización desea seguir y les permite desarrollar objetivos, estrategias y programas adecuados a las metas. La relación entre la planificación estratégica y la de operaciones es parte importante de las tareas de la gerencia.

2.3.1. Análisis de las fortalezas y limitaciones de la empresa

Análisis organizacional de las condiciones internas para evaluar las principales fortalezas y debilidades de la empresa. Las primeras constituyen las fuerzas propulsoras de la organización y facilitan la consecución de los objetivos organizaciones, mientras que las segundas con las limitaciones y fuerzas restrictivas que dificultan o impiden el logro de tales objetivos.

El análisis interno implica:

Análisis de los recursos (recursos financieros, máquinas, equipos, materias primas, recursos humanos, Tecnología, etc.) de que dispone o puede disponer la empresa para sus operaciones actuales o futuras.

Análisis de la estructura organizacional de la empresa, sus aspectos positivos y negativos, la división del trabajo en los departamentos y unidades, y cómo se distribuyeron los objetivos organizacionales en objetivos por departamentos.

Evaluación del desempeño actual de la empresa, con respecto a los años anteriores, en función de utilidades, producción, productividad, innovación, crecimiento y desarrollo de los negocios, etc.

El antiguo concepto militar define estrategia como aplicación de fuerzas en gran escala contra algún enemigo. En términos empresariales, podemos definirla como:

La movilización de todos los recursos de la empresa en conjunto, para tratar de alcanzar objetivos a largo plazo. La táctica es un esquema específico que determina el empleo de los recursos dentro de la estrategia general. En el plano militar, la movilización de las tropas es una táctica dentro de una estrategia más amplia; en el plan gerencial, el presupuesto anual o el plan anual de inversiones, son planes tácticos dentro de una estrategia global a largo plazo. Una guerra requiere la aplicación de una o más estrategias; cada estrategia requiere varias decisiones o medidas tácticas. La planificación quinquenal es una

empresa exige la adopción de una estrategia, a la cual se unen los planes tácticos de cada uno de los años de ese período.

2.3.2. Estrategia

2.3.2.1. Concepto de estrategia

Por muchos años los militares utilizaron la estrategia con la significación de un gran plan hecho a la luz de lo que se creía que un adversario haría o dejaría de hacer. Aunque esta clase de plan tiene usualmente un alcance competitivo, se ha empleado cada vez más como término que refleja amplios conceptos globales del funcionamiento de una empresa. A menudo las estrategias denotan, por tanto, un programa general de acción y un conato de empeños y recursos para obtener objetivos amplios. Anthony los define como el resultado de "...el proceso de decidir sobre objetivos de la organización, sobre los cambios de estos objetivos y políticas que deben gobernar la adquisición, uso y organización de estos recursos". Y Chandler define una estrategia como "la determinación de los propósitos fundamentales a largo plazo y los objetivos de una empresa, y la adopción de los cursos de acción y distribución de los recursos necesarios para llevar adelante estos propósitos".

El propósito de las estrategias, entonces, es determinar y comunicar a través de un sistema de objetivos y políticas mayores, una descripción de lo que se desea que sea la empresa. Las estrategias muestran la dirección y el empleo general de recursos y de esfuerzos. No tratan de

delinear exactamente cómo debe cumplir la empresa sus objetivos, puesto que ésta es la tarea de un número enorme de programas de sustentación mayores y menores.

2.3.2.2. Orígenes de la Estrategias

Para entender mejor la naturaleza de la estrategia, es conveniente analizar sus orígenes. Según ellos se les clasifica como formuladas, consultadas, implícitas e impuestas externamente.

Formuladas

La fuente más lógica de las estrategias es el nivel más alto de la administración, quien las formula con el propósito expreso de guiar las operaciones de sus subalternos y/o subordinados.

Consultadas

En la práctica, la mayor parte de las estrategias tienen su origen en consultas que se hacen sobre casos específicos y especiales, que para su absolución suben a lo largo de la escala jerárquica.

Implícitas

Sucede a veces que las estrategias se originan en lo que es práctica usual dentro de una empresa. El personal de una empresa. El personal de

una empresa considerará lo que usualmente ocurre o se acostumbra dentro de ella, como política de la empresa.

Impuestas externamente

En gran medida y en forma creciente, las estrategias se fijan externamente a la empresa, por el gobierno, los sindicatos y las asociaciones comerciales.

Usos y finalidades

La planeación, para que sea sumamente práctica y eficaz, deberá tomar en cuenta y adaptarse a las reacciones de las gentes a quienes afecta. Una decisión dada, que pudiera resultar óptima, será quizá poco conveniente y por lo tanto desechada cuando las acciones de quienes se opongan a ella no sean tomadas en consideración.

La "estrategia" serán los cursos de acción que se implantan después de haber tomado en consideración contingencias imprevisibles respecto de las cuales se dispone de información fragmentada, y sobre todo la conducta de los demás.

La estrategia tiene una dimensión en el tiempo. Unas decisiones son irreversibles, mientras otras cambian cuando se presenta la oportunidad o necesidad de que así sea.

2.3.3.3. Sistemas de estrategias

La identificación de las estrategias principales debe ocasionar la identificación, y posteriormente la evaluación de subestrategias. Todas las estrategias deben dividirse en subestrategias para lograr una implantación exitosa.

.

2.2.3.4. Matriz FODA

La Matriz FODA: es una estructura conceptual para un análisis sistemático que facilita la adecuación de las amenazas y oportunidades externas con las fortalezas y debilidades internas de una organización.

Matriz FODA.

El enfrentamiento entre las oportunidades de la organización, con el propósito de formular las estrategias más convenientes, implica un proceso reflexivo con un alto componente de juicio subjetivo, pero fundamentado en una información objetiva. Se pueden utilizar las fortalezas internas para aprovechar las oportunidades externas y para atenuar las amenazas externas. Igualmente una organización podría desarrollar estrategias defensivas orientadas a contrarrestar debilidades y esquivar amenazas del entorno.

Las amenazas externas unidas a las debilidades internas pueden acarrear resultados desastrosos para cualquier organización. Una forma de

disminuir las debilidades internas, es aprovechando las oportunidades externas.

La matriz FODA: Conduce al desarrollo de cuatro tipos de estrategias. La estrategia FO. Es base en el uso de fortalezas internas de la organización con el propósito de aprovechar las oportunidades externas. Este tipo de estrategia es el más recomendado. La organización podría partir de sus fortalezas y a través de la utilización de sus capacidades positivas, aprovecharse del mercado para el ofrecimiento de sus bienes y servicios.

La estrategia FA. Trata de disminuir al mínimo el impacto de las amenazas del entorno, valiéndose de las fortalezas. Esto no implica que siempre se deba afrontar las amenazas del entorno de una forma tan directa, ya que a veces puede resultar más problemático para la institución.

La estrategia DA. Tiene como propósito disminuir las debilidades y neutralizar las amenazas, a través de acciones de carácter defensivo. Generalmente este tipo de estrategia se utiliza sólo cuando la organización se encuentra en una posición altamente amenazada y posee muchas debilidades, aquí la estrategia va dirigida a la sobrevivencia. En este caso, se puede llegar incluso al cierre de la institución o a un cambio estructural y de la misión.

La estrategia DO. Tiene la finalidad mejorar las debilidades internas, aprovechando las oportunidades externas, una organización a la cual el

entorno le brinda ciertas oportunidades, pero no las puede aprovechar por sus debilidades, podría decir invertir recursos para desarrollar el área deficiente y así poder aprovechar la oportunidad.

Planeación Estratégica (Aplicación en un Concepto Determinado)

Para ilustrar la importancia de las dimensiones, una compañía puede situar un producto en la esquina superior izquierda de la matriz, la cual mide el crecimiento del mercado en un eje y la participación del mercado en el otro. Sin embargo, la compañía puede decidir reducir su inversión en el producto y gradualmente discontinuar por etapas ese producto debido a ciertas razones; leyes gubernamentales, se espera que aumenten, con respecto al producto, o la compañía puede tener otros productos con una tasa de potencial mayor donde desea invertir su capital. Un enfoque más preciso de la identificación de las estrategias, dará como resultado un significado más preciso del atractivo y potencial del mercado. Las empresas deberían identificar esas características del atractivo y potencial que son los más importantes para ellas y sus productos.

Examinar los ciclos vitalicios del producto

Las estrategias identificadas como valiosas para ser evaluadas posteriormente variará de acuerdo con la etapa de su ciclo de vida del producto.

Encontrar una posición conveniente en el mercado

Una estrategia soberbia es encontrar una posición conveniente en el mercado que nadie haya encontrado y que nuestra compañía pueda satisfacer con un precio para los consumidores que no lo puedan resistir. Claro, que el éxito no se garantiza automáticamente cuando se descubre una posición conveniente.

Newman ha descrito con detalle una metodología para identificar y explotar posiciones convenientes. Básicamente involucra un análisis cuidadoso del mercado y la demanda para un nuevo producto o servicio.

Inventar

Existen algunas, si es que las hay, estrategias mejores que inventar algo que se convierte en un nombre genérico para productos similares.

Identificar factores estratégicos para el éxito comercial

Un enfoque valioso para identificar estrategias apropiadas es hacer y contestar la pregunta "¿cuáles son los factores estratégicos responsables del éxito de esta compañía?". La investigación acerca de esto ha confirmado que ciertos factores estratégicos están relacionados con el éxito de compañías particulares en industrias privadas y que la dirección en compañías similares muestra un consenso sorprendente acerca de lo que son:

Intuición

Como se mencionó previamente, no existe un enfoque superior para la identificación óptima estratégica de la de una mente intuitiva brillante.

Suerte

Muchas compañías tienen suerte para ser una fuente de estrategias exitosas.

¿Cuál es el problema? Si una compañía tiene dificultades, una forma para identificar soluciones es un enfoque directo que pregunta: "¿Cuál es el problema?". No es tan fácil como suena porque el problema generalmente es un conjunto de problemas y el problema clave no es siempre obvio. El peligro es diagnosticar los síntomas en vez de la enfermedad básica.

Seguir al dirigente

Algunas compañías, en especial las más pequeñas pertenecen a una industria dominada por una o más empresas, pueden adoptar la política de seguir al dirigente.

Investigación de adaptación

La investigación de adaptación es un término que Ansoff probablemente usó por primera vez. Este enfoque formula reglas en términos generales y

después refina las alternativas mediante etapas al proceder con la generación de una solución.

Investigación por sinergia

Este enfoque trata, ya sea, de combinar elementos de un negocio existente o agregar nuevos elementos que probarán que $2+2=5$.

Otros enfoques

Algunos directores se enfrentan al día conforme llega y piensan acerca de las estrategias solamente en estos términos. La tormenta de ideas puede ser considerada como una variación del análisis de situación. La prueba y el error han sido usados por varias compañías.

El problema básico de los directores en la toma de decisiones estratégicas es saber cómo combinar el análisis cuantitativo con su intuición y criterio. Deben decidir cuál es el análisis importante y valioso para hacer eso, y qué valor darle en la decisión final. Al considerar la combinación de la severidad analítica, intuición y criterio en la toma de decisiones es significativo observar que los directivos pueden tener una variedad de propósitos en mente cuando buscan y usan el análisis cuantitativo al evaluar estrategias. Por supuesto que un propósito generalmente entendido es proporcionar una base sólida para la toma de decisiones.

2.4. MARCO CONCEPTUAL

2.4.1 Definiciones:

Planificación Estratégica.- La **planificación** es el proceso metódico diseñado para obtener un objetivo determinado. Otras definiciones, más precisas, incluyen "La planificación es un proceso de toma de decisiones para alcanzar un futuro deseado, teniendo en cuenta la situación actual y los factores internos y externos que pueden influir en el logro de los objetivos

Dispositivo GPS.- (Global Positioning System - Sistema de Posicionamiento Global). Se trata de un sistema global de navegación por satélite (GNSS) que permite localizar con precisión un dispositivo GPS en cualquier lugar del mundo.

Seguridad.- Fianza u obligación de indemnidad a favor de alguien, regularmente en materia de intereses.

Clientes externos

Personas que compra los productos o servicios de una empresa.

Clientes internos

Personas dentro de una organización que dependen unas de otras

respecto a la información y los recursos que necesitan para desempeñar su trabajo.

Servicio al cliente

Conjunto de acciones para asegurarse que los clientes queden satisfechos y sigan comprando los productos o servicios de una organización.

Empresario: Persona con un talento especial por encima de la media, capaz de innovar. La innovación requiere de capital inicial, y es evidente que los ahorros de una persona asalariada no son suficientes pero si la persona tiene talento, conseguirá socios que aporten el capital o crédito que podrá devolver con beneficios y con el tiempo acumular el suficiente capital para seguir innovando.

Motivación: Se refiere al interés, dedicación y perseverancia que pone para realizar las actividades empresariales. El estudio de las personas constituye el elemento básico para estudiar las organizaciones.

Poder: La capacidad de ejercer influencia, es decir, cambiar las actitudes o conductas de individuos o grupos.

Influencia: Cualquier acción o muestra de comportamiento que provoca un cambio en la actitud o en la conducta de otra persona o grupo.

Evolución:(Latín: evolution) f. Transformación progresiva de las cosas y las ideas. Movimientos, maniobras.

Capital Humano:Es el conjunto de habilidades y capacidades que posibilitan a un sujeto la realización de ciertas actividades profesionales.

Visión:Es una parte central de la persona (o de la organización) el ser interior que revela los pensamientos, los conceptos y las ideas.

Consisten concebir cosas imposibles; crea la posibilidad de éxito y convierte ese potencial en beneficios, en resultados.

Administración estratégica:Pensamiento de administrar las organizaciones. usando el método en forma circular y continua, incorporando herramientas del diagnostico para determinar y controlar la relación de la empresa con las variables estratégicas (determinación, análisis y control) del escenario cambiante donde desarrolla su actividad.

2.5. HIPÓTESIS.

2.5.1. Hipótesis General

Con la aplicación del modelo de gestión estratégica se disminuirá la inseguridad de los ciudadanos en el uso del servicio de taxi y buses en la ciudad de Babahoyo

2.5.2. Hipótesis Específicas.

- Estructurando el Modelo de gestión estratégica se disminuirá la inseguridad de los ciudadanos en la ciudad Babahoyo.
- Determinando los niveles de inseguridad que tiene la ciudad tendrá eficacia el modelo de gestión que se querrá implementar en los taxis y buses de la ciudad de Babahoyo.
- Desarrollando un plan de comercialización de un dispositivo de seguridad para los taxis y buses, se lograra disminuir los robos y asaltos.

2.6. VARIABLES DE ESTUDIO.

2.6.1 Modelo de gestión estratégica para combatir la inseguridad en los taxis y buses de la ciudad de Babahoyo (**variable independiente**)

2.6.2 Creciente aumento de robos y asaltos a taxis y buses en la ciudad de Babahoyo (**variable dependiente**)

CAPITULO III

3. Metodología de la Investigación

La investigación será cuali-cuantitativa. La **investigación cualitativa** o **metodología cualitativa** es un método de investigación usado principalmente en las ciencias sociales que se basa en cortes metodológicos basados en principios teóricos tales como la fenomenología, hermenéutica, la interacción social empleando métodos de recolección de datos que son no cuantitativos, con el propósito de explorar las relaciones sociales y describir la realidad tal como la experimentan los correspondientes. La investigación cualitativa requiere un profundo entendimiento del comportamiento humano y las razones que lo gobiernan. A diferencia de la investigación cuantitativa, la investigación cualitativa busca explicar las razones de los diferentes aspectos de tal comportamiento. En otras palabras, investiga el por qué y el cómo se tomó una decisión, en contraste con la investigación cuantitativa la cual busca responder preguntas tales como cuál, dónde, cuándo. La investigación cualitativa se basa en la toma de muestras pequeñas, esto es la observación de grupos de población reducidos, como salas de clase, etc

Cualitativa porque me ayudará a entender el fenómeno social y sus características.

Cuantitativa porque para la investigación de campo se utilizará la estadística descriptiva.

3.1 Tipo de Investigación

La presente investigación es de carácter descriptivo y bibliográfico porque está dirigida a determinar como es y cómo está la situación de las variables, a la vez que es de aplicación al ofrecer propuestas factibles para la solución del problema.

3.1.1 Métodos y Técnicas

3.1.1.1 Métodos

Se aplicarán el siguiente método:

DEDUCTIVO, que nos permitirán lograr los objetivos propuestos y ayudarán a verificar las variables planteadas.

3.1.1.2 Técnicas

La técnica a utilizar en la presente investigación es la ENCUESTA misma que nos ayudara a obtener información respecto de cómo percibe la ciudadanía la inseguridad en los taxis ejecutivos y cuales serian sus posibles soluciones.

3.2 Instrumentos de la investigación

El instrumento que se utilizará para ésta investigación es:

- Cuestionario

3.3 Población y Muestra

La realización de esta investigación se llevará a cabo en el Cantón Babahoyo.

DENOMINACIÓN	CANTIDAD
Numero de taxis	696
Numero Buses registrados en la ciudad de Babahoyo	245
TOTAL	941

**Fuente: Comisión Nacional de Transito del Ecuador
Federación de Taxis de la provincia de los Ríos
Asociación de buses de la ciudad de Babahoyo**

Se ha estimado el tamaño de la muestra mediante el sistema de muestreo aleatorio simple, siendo:

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

En donde,

N = Población

n = Muestra

E = Porcentaje de error $(0.05)^2$

3.4.2 DESARROLLO DE LA MUESTRA:

$$n = \frac{941}{(0.025)^2} - 1$$

$$= \frac{941}{0.0025(940)+1}$$

$$= 3.35$$

n = 280

Son: Doscientos ochenta propietarios de taxis y buses en la provincia de los Ríos a los que hay que se le hará la encuesta

La realización de esta investigación se llevará a cabo en el Cantón Babahoyo.

DENOMINACIÓN	CANTIDAD
Habitantes de la ciudadela barrio lindo	6008
TOTAL	6008

Fuente: Municipio de Babahoyo

3.4.2 DESARROLLO DE LA MUESTRA:

$$n = \frac{6008}{(0.025)^2} + 1$$

$$\frac{6008}{0.0025(6007)+1}$$

$$\frac{6008}{16,0175}$$

$$n = 376$$

Son: Trescientos setenta y ocho ciudadanos que viven en la ciudadela Barrio lindo que se les hará la encuesta

3.5 ENCUESTAS REALIZADAS A LOS USUARIOS DE LA CIUDAD DE BABAHOYO

1. ¿En lo Personal ha sido Ud. víctima de un delito en una unidad de taxi tal como:?	Datos	%
Robo	313	76%
secuestro express	63	24%
Total	376	100

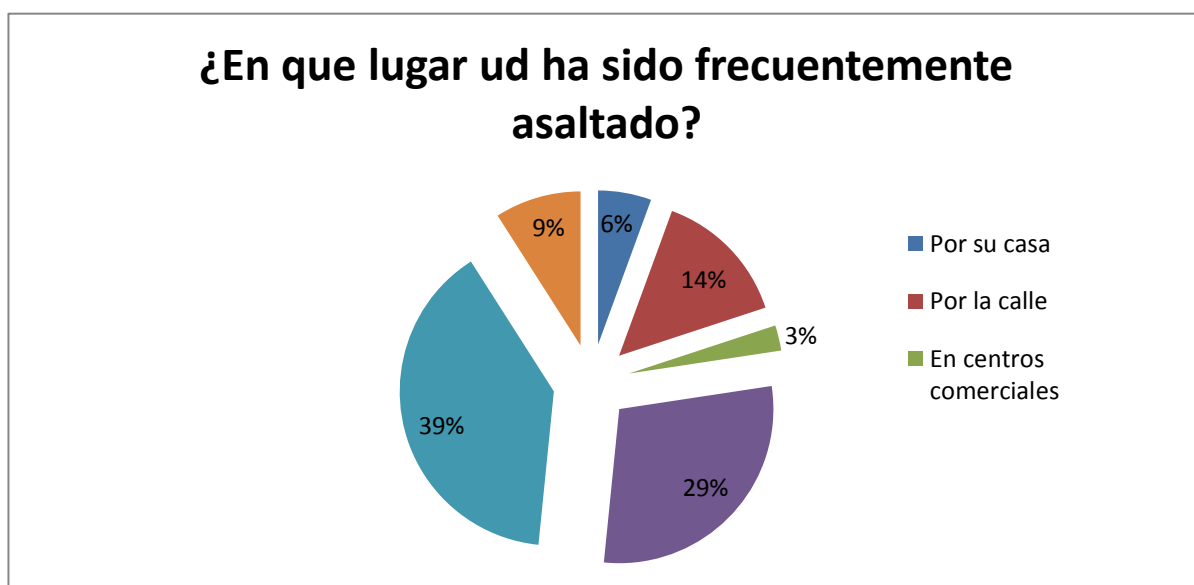


Elaborada por: Autora

ANALISIS DE DATOS

El 76% de los encuestados opina si ha sido objeto de robo en una unidad de taxi ejecutivo, mientras que el 24% fue víctima de un secuestro express

2.¿En que lugar ud ha sido frecuentemente asaltado?	Datos	%
Por su casa	21	6%
Por la calle	54	14%
En centros comerciales	10	3%
En bus	109	29%
En taxis	148	39%
Otros	34	9%
Total	376	100



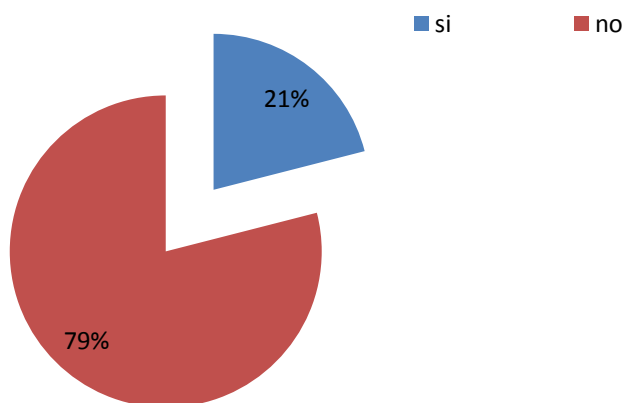
Elaborada por: Autora

ANALISIS DE DATOS

El 6% de los encuestados dice frecuentemente ha sido asaltado en su casa, el 14% por la calle, el 3% en un centro comercial, el 29% dijo que en bus de transporte público, el 39% la gran mayoría opino que en un taxi, mientras que en otros lugares opino el 9%

3 ¿Conoce Ud. algún sistema de seguridad que se ha aplicado o se esté aplicando en los medios de transporte masivos?	Datos	%
Si	79	79%
no	297	21%
Total	376	100

¿Conoce Ud. algún sistema de seguridad que se ha aplicado o se esté aplicando en los medios de transporte masivos?



Elaborada por: Autora

ANALISIS DE DATOS

El 79% de los encuestados dice que si conoce de algún tipo de dispositivos que se han instalados ya sean en buses o en taxis ya sean de cooperativas o ejecutivos, mientras que el 21% opinó que nunca ha oído hablar de ningún dispositivo instalado en los buses o taxis que les han brindado sus servicios.

4¿Le gustaría a Usted que en su ciudad donde reside y labora implementaran un sistema de seguridad que detecte armas de fuego y armas blancas al momento de subirse el pasajero?	Datos	%
Si	365	97%
No	11	3%
Total	376	100

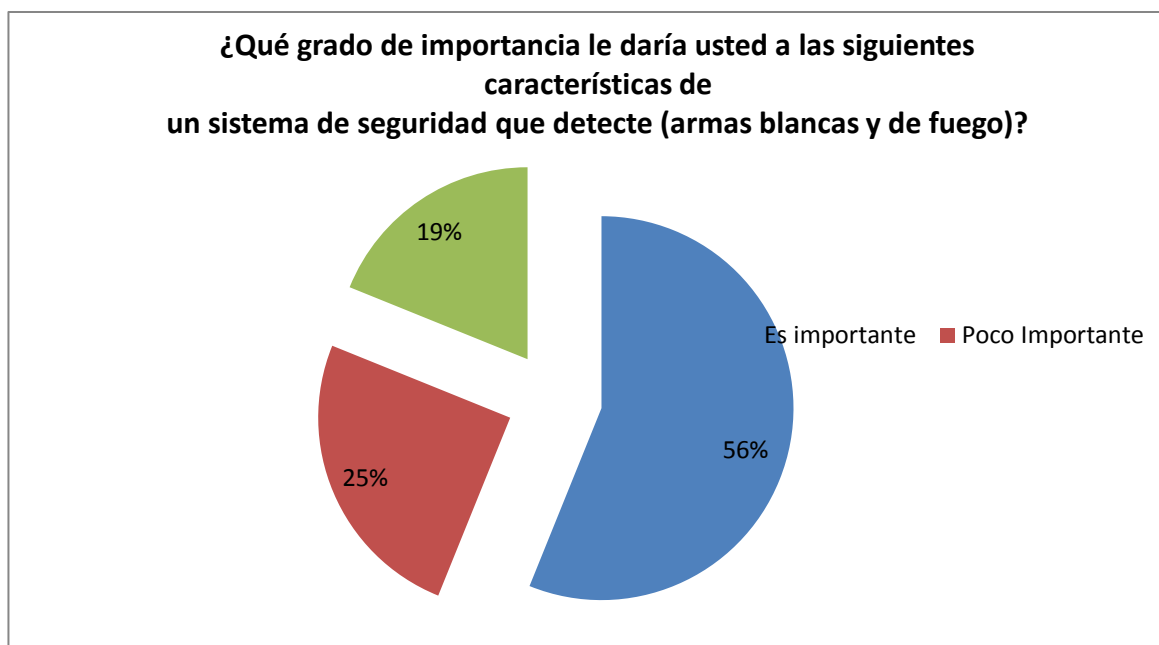


Elaborada por: Autora

ANALISIS DE DATOS

El 97% de los encuestado está de acuerdo que si le gustaría que implementen ya sean en los buses o taxis, un dispositivo de seguridad que detecte a las personas que llevan este tipo de armas, mientras que el 3% opino que eso no serviría de nada para disminuir la creciente ola de delincuencia que azota nuestra ciudad.

5 ¿Qué grado de importancia le daría usted a las siguientes características de un sistema de seguridad que detecte (armas blancas y de fuego)?	Datos	%
Es importante	211	56%
Poco Importante	94	25%
Nada importante	71	19%
Total	376	100



Elaborada por: Autora

ANALISIS DE DATOS

El 56% de los encuestados opina que es muy importante que cualquier dispositivo de seguridad detecte todo tipo de armas que algún sujeto porte al subirse a un medio de transporte público, el 25% le pareció poco importante dichas características de seguridad, mientras que el 19% le resulta nada importante tener dichas características si igual van a existir robos.

ENCUESTAS REALIZADAS A LOS PROPIETARIOS DE TAXIS Y BUSES QUE TRANSITAN EN LA CIUDAD DE BABAHOYO

6 ¿Ud. como dueño o chofer de taxi o bus estaría dispuesto a comprar un dispositivo de seguridad?	Datos	%
Si	189	67%
No	91	33%
Total	280	100

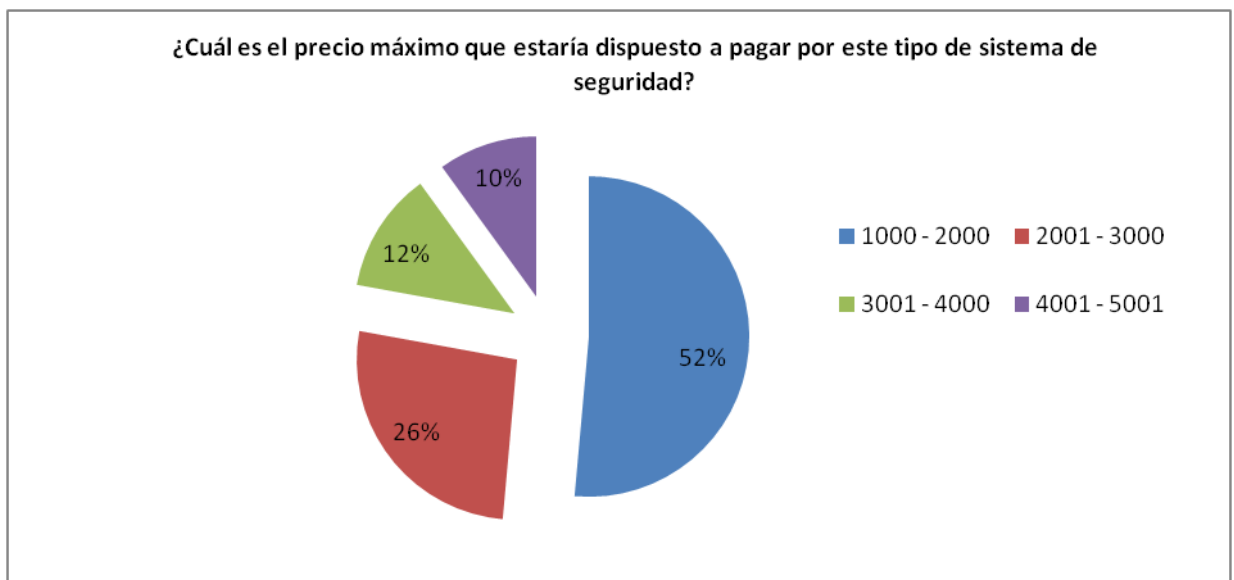


Elaborada por: La Autora

ANALISIS DE DATOS

El 67% de los encuestados dueños de un taxi ejecutivo opino que si estaría dispuesto a comprar un dispositivo de seguridad, mientras que el 33% nos dijo que no compraría ningún dispositivo de seguridad para su unidad de trabajo por el costo y por decir que es en vano comprar si igual los ladrones van a cometer sus acciones.

7¿Cuál es el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este tipo de sistema de seguridad?	Datos	%
1000 - 2000	144	52%
2001 - 3000	74	26%
3001 - 4000	34	12%
4001 - 5001	28	10%
Total	280	100

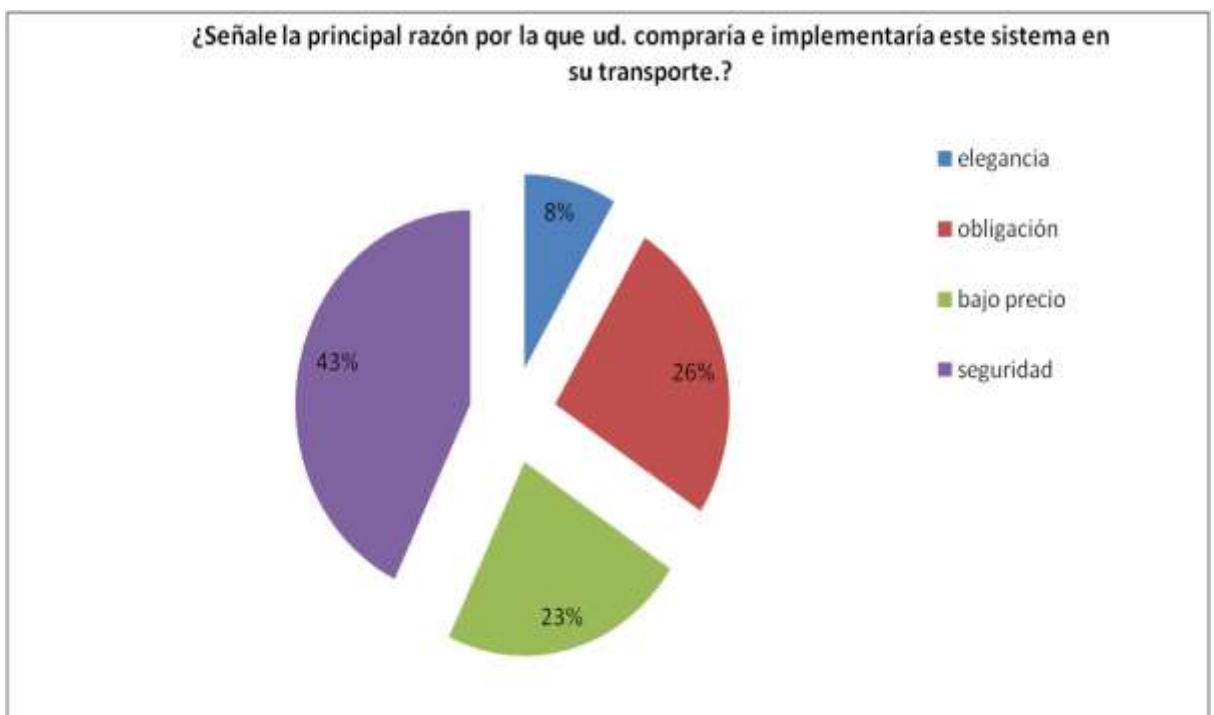


Elaborada por: Autora

ANALISIS DE DATOS

El 52% nos dijo que al comprar un dispositivo de seguridad estaría dispuesto a pagar por el hasta \$ 2000, el 26% hasta \$3000, el 12% hasta \$4000, mientras que el 10% de los conductores o dueños dijeron que hasta \$5000, con tal de que no le roben en su vehículo.

8.- ¿ Señale la principal razón por la que ud. compraría e implementaría este sistema en su transporte.	Datos	%
Elegancia	24	8%
Obligación	72	26%
bajo precio	64	23%
Seguridad	120	43%
Total	280	100

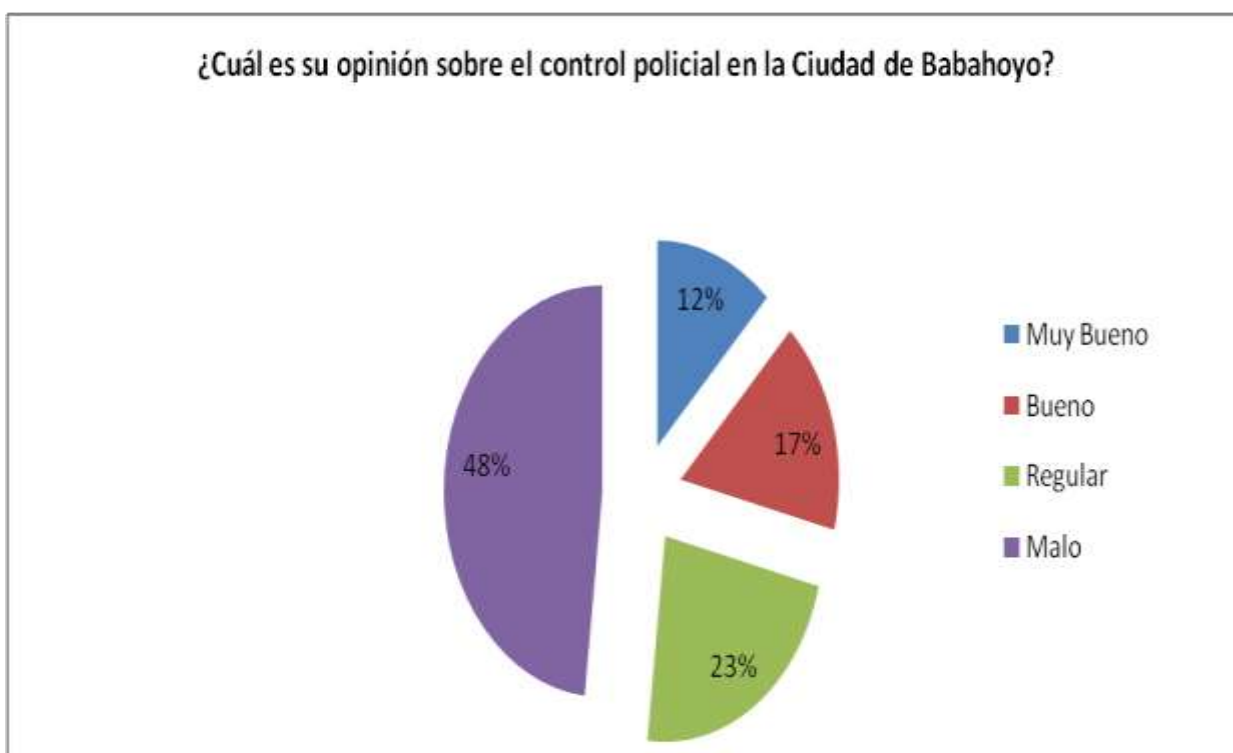


Elaborada por: Autora

ANALISIS DE DATOS

El 8% de los encuestados opino que la principal razón por la que compraría un dispositivo de seguridad es por la elegancia, el 26% opino que lo compraría por la obligación de hacerlo, el 23% por el bajo precio y el 43% por la seguridad que le puede brindar.

9.- ¿Cuál es su opinión sobre el control policial en la Ciudad de Babahoyo?	Datos	%
Muy Bueno	34	12%
Bueno	47	17%
Regular	64	23%
Malo	135	48%
Total	280	100



ANALISIS DE DATOS

El 12% de los encuestados opina que el control policial en la ciudad de Babahoyo es muy bueno, el 17% que es bueno, el 23% que es regular y el 48% de los encuestados opino que es malo.

3.6 Análisis e Interpretación de Resultados

- El 76% de los encuestados opina si ha sido objeto de robo en una unidad de taxi ejecutivo, mientras que el 24% fue víctima de un secuestro express
- El 6% de los encuestados dice frecuentemente ha sido asaltado en su casa, el 14% por la calle, el 3% en un centro comercial, el 29% dijo que en bus de transporte público, el 39% la gran mayoría opino que en un taxi, mientras que en otros lugares opino el 9%
- El 79% de los encuestados dice que si conoce de algún tipo de dispositivos que se han instalados ya sean en buses o en taxis ya sean de cooperativas o ejecutivos, mientras que el 21% opinó que nunca ha oído hablar de ningún dispositivo instalado en los buses o taxis que les han brindado sus servicios.
- El 97% de los encuestado está de acuerdo que si le gustaría que implementen ya sean en los buses o taxis, un dispositivo de seguridad que detecte a las personas que llevan este tipo de armas, mientras que el 3% opino que eso no serviría de nada para disminuir la creciente ola de delincuencia que azota nuestra ciudad.

- El 56% de los encuestados opina que es muy importante que cualquier dispositivo de seguridad detecte todo tipo de armas que algún sujeto porte al subirse a un medio de transporte público, el 25% le pareció poco importante dichas características de seguridad, mientras que el 19% le resulta nada importante tener dichas características si igual van a existir robos.
- El 67% de los encuestados dueños de un taxi ejecutivo opino que si estaría dispuesto a comprar un dispositivo de seguridad, mientras que el 33% nos dijo que no compraría ningún dispositivo de seguridad para su unidad de trabajo por el costo y por decir que es en vano comprar si igual los ladrones van a cometer sus acciones.
- El 52% nos dijo que al comprar un dispositivo de seguridad estaría dispuesto a pagar por el hasta \$ 2000, el 26% hasta \$3000, el 12% hasta \$4000, mientras que el 10% de los conductores o dueños dijeron que hasta \$5000, con tal de que no le roben en su vehículo.
- El 8% de los encuestados opino que la principal razón por la que compraría un dispositivo de seguridad es por la elegancia, el 26% opino que lo compraría por la obligación de hacerlo, el 23% por el bajo precio y el 43% por la seguridad que le puede brindar.

- El 12% de los encuestados opina que el control policial en la ciudad de Babahoyo es muy bueno, el 17% que es bueno, el 23% que es regular y el 48% de los encuestados opino que es malo

3.7 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.7.1 CONCLUSIONES

- ✓ Mediante este trabajo de investigación pudimos concluir que en la ciudad de Babahoyo no existe la seguridad suficiente para disponer de un servicio de taxi y buses sin el riesgo de ser asaltado especialmente en el caso de las mujeres y niños la gran demanda del servicio se ha incrementado en los últimos años, siendo esto la causa del incremento de unidades y de la delincuencia que ahora realiza sus Fechorías en este servicio ejecutivo.
- ✓ Es por ello que debemos darle valor agregado a la misma y contribuir con el desarrollo social y de seguridad del país, la seguridad es un factor determinante en el convivir diario de cualquier ciudad o región, y es por este motivo que debemos darle la relevancia del caso.
- ✓ Agregando a las unidades que transitan por la ciudad un dispositivo de seguridad que veremos con mayor tranquilidad la disminución de este

mal social que si no se lo detiene a tiempo será imposible desterrarlo de nuestro diario vivir.

3.7.2 RECOMENDACIONES

- Se recomienda que para la implementación de un dispositivo de seguridad en las unidades de taxis y buses en la ciudad de Babahoyo, debemos de tener un conocimiento exacto del mercado, los proveedores, el ambiente socio económico en que se desenvuelven la población.
- Por último, podemos agregar que el gobierno nacional debe apoyar este tipo de proyectos a través de políticas de estado que permitan la creación de mecanismos de seguridad para la ciudadanía, más confiables, mediante créditos con bajos porcentajes de intereses facilitando el verdadero desarrollo micro-empresarial.

CAPITULO IV

4. PROPUESTA DE TESIS

DESARROLLO DE UN MODELO ESTRATEGICO DE SEGURIDAD A TRAVES DE LA IMPLEMENTACION DEL SISTEMA GPS A LOS TAXIS Y BUSES QUE CIRCULAN EN LA CIUDAD DE BABAHOYO.

4.1 ANTECEDENTES

Actualmente, el rastreo de vehículos ha tomado gran importancia alrededor del mundo. Existe una extensa variedad de aplicaciones dentro de las cuales se encuentran: la localización del vehículo en caso de robo, asistencia vial en siniestros o accidentes, cartografía, diseño de rutas, control logístico de flotillas, entre otras.

Dentro del control logístico se tienen interesantes aplicaciones. Muchas empresas utilizan sistemas de rastreo satelital para ubicar y controlar de una forma eficiente sus unidades con el objeto de reducir tiempos y costos de operación. Otra aplicación consiste en guiar ambulancias, bomberos, policía o grupos de rescate al lugar del siniestro reduciendo tiempos de respuesta y, por ende, salvar vidas. Una vez analizado la existencia de un mercado potencial para la implementación y comercialización de un

sistema de seguridad en los medios de transportes masivos en el mercado Babahoyense, es el momento de establecer las estrategias adecuadas de implementación y comercialización del producto, tomando como base las preferencias del consumidor objetivo, para de esa manera implementar estrategias de posicionamiento que obtengan la lealtad del consumidor hacia la marca. Es importante construir todo un proceso de desarrollo comercial del sistema de seguridad, manteniendo un ajuste estratégico entre las metas y capacidades de la empresa implementadora comercializadora y las cambiantes oportunidades de mercadotecnia.

4.2 OBJETIVOS

4.2.1 OBJETIVO GENERAL

Proponer un Sistema de Monitoreo del Transporte Urbano el cual consiste en ubicar con exactitud la posición de todas y cada una de las unidades de una ruta de transporte urbano a lo largo de su recorrido.

4.3 Antecedentes

El servicio de transporte público es ya un elemento indispensable en la vida diaria. A pesar de ello ha tenido escasos avances desde su institución, los más comunes se enfocan principalmente hacia la mejora de las unidades y en el mejor de los casos a la compra de unidades nuevas. Sin embargo, se ha olvidado el aspecto logístico del mismo, es

decir, la eficiencia que debe o debería brindar este tipo de servicio tan utilizado.

Actualmente la calidad del transporte público es muy cuestionada. No se tiene un control adecuado en cuanto al número máximo de unidades que deberían cubrir una ruta; se ha optado por saturarlas sin importar que esto, lejos de traer un beneficio, traiga consigo una competencia interminable por el pasaje, situación que pone en riesgo la seguridad de los usuarios de este servicio.

De ahí la importancia de proponer un proyecto que controle de una forma eficaz al transporte público. La meta es evitar la competencia desmedida implementando un Sistema de Monitoreo del Transporte Urbano que supervise el desempeño de todas y cada una de las unidades pertenecientes a una ruta específica.

4.4. Alcances

El proyecto plantea el análisis de los siguientes puntos:

1. Lectura de los Antecedentes.

En este punto se pretende revisar tesis y proyectos hechos con anterioridad que abunden en el tema.

2. Selección del Receptor GPS.

En este punto se hará una comparación entre los distintos tipos de GPS y posteriormente se escogerá aquél que colabore en el cumplimiento de las premisas mencionadas anteriormente.

3. Diseño del Dispositivo de comunicación entre el móvil y la terminal remota.

En este punto se elegirá o se diseñará el sistema con el cual el vehículo tendrá comunicación con la terminal remota. Para ello se explorarán opciones como:

- Radiolocalizadores
- Celulares
- Radio Frecuencia
- Banda Civil

4.5. Diseño de la Interfaz entre el GPS y el dispositivo de comunicación.

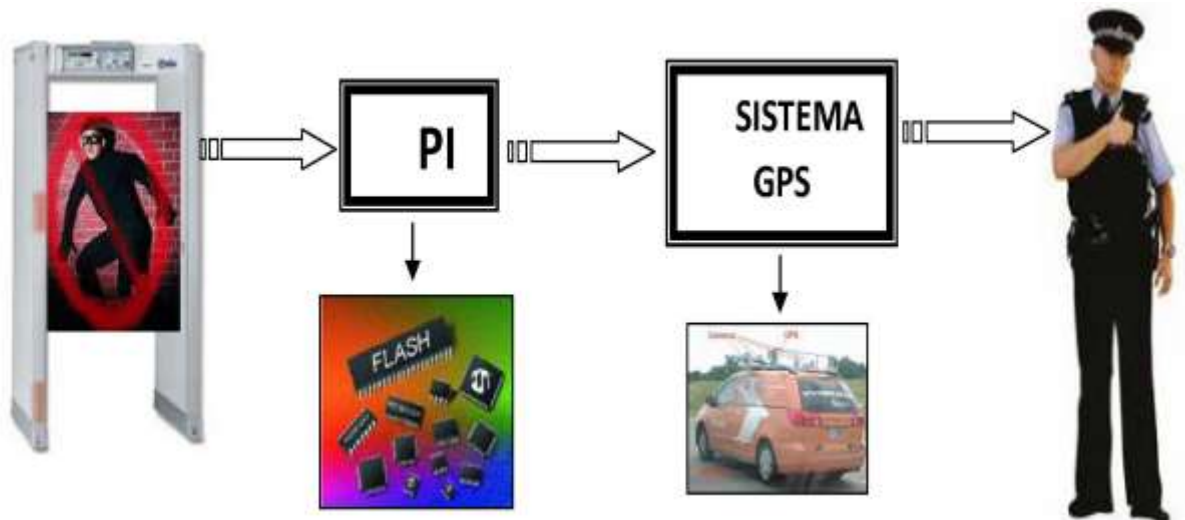
En este punto se establecerán las señales de control y protocolos de comunicación que permitirán la perfecta sincronía entre el GPS y el Dispositivo de Comunicación. Esta Interfaz fungirá como el cerebro del sistema de adquisición de coordenadas.

5. Implementación del sistema.

Consiste en agrupar los aspectos tratados en los puntos anteriores; así como, la instalación del prototipo en un vehículo para verificar el correcto funcionamiento



A continuación se presenta un esquema en el cual se indicará el proceso de funcionamiento de este sistema:



4.6 MODELO ESTRATEGICO DEL SISTEMA GPS PARA LOS TAXIS Y BUSES

4.6.1 EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Sistema de Posicionamiento Global, conocido también como GPS, es un sistema de navegación basado en 24 satélites, que proporcionan posiciones en tres dimensiones, velocidad y tiempo, las 24 horas del día, en cualquier parte del mundo y en todas las condiciones climáticas. Al no haber comunicación directa entre el usuario y los satélites, el GPS puede dar servicio a un número ilimitado de usuarios.

Sistema de Posicionamiento Global Puesta en órbita de un satélite Navstar de Sistema de Posicionamiento Global (GPS) mediante cohetes Delta. Los satélites GPS transmiten continuamente datos relativos a su posición y la hora exacta. La navegación militar y civil utiliza la información recibida de distintos satélites para determinar su propia posición.

Para cumplir con la alta responsabilidad que se tiene con todos los taxistas de la provincia de Los Ríos en materia de seguridad pública, se ha diseñado un Plan Operativo que incluye acciones básicas preventivas para combatir la inseguridad y la violencia con dichos operadores y

usuarios de ese medio de transporte urbano, y hacer vigente las estrictas aplicaciones de la Ley Seguridad. La sociedad de conductores está inconforme y exige a gritos acciones concretas e inmediatas que garanticen la seguridad de sus familias, sus propiedades y su entorno de convivencia. Nada agravia más a los ciudadanos que el delincuente impune; la inseguridad ocupa hoy el lugar de la tranquilidad, principio elemental de la convivencia civilizada.

Lo anterior se explica en parte, por los efectos de las crisis Socio-Económicas que han originado que el 35% de la población económicamente activa, sufra una situación de ocupación parcial o desempleo; por la distorsión y degradación de valores y por la falta de mejores condiciones de vida que repercuten en la incidencia de delitos y violencia.

Le corresponde al Poder Ejecutivo del Estado, coordinar las acciones para que la seguridad pública cumpla con los objetivos de garantizar la tranquilidad de los ciudadanos. Este enorme desafío no podrá cumplirse sin la concurrencia de la sociedad civil y de las diversas organizaciones que la representan; así también, deberán converger en este esfuerzo el gobierno nacional y los gobiernos municipales, en los ámbitos de sus respectivas competencias. El compromiso de la administración será

responder de manera enérgica y decidida al reclamo generalizado de vivir en un entorno de seguridad, tranquilidad y donde impere el estado de derecho.

DESARROLLO DE LA MATRIZ FODA

El objetivo del análisis de la Matriz FODA es el de identificar fortalezas y debilidades que tienen las empresas de Seguridad Privada que brindan el servicio de dispositivos GPS en la ciudad de Babahoyo, así como también la existencia de amenazas y oportunidades en su entorno.

Para efectos de una mejor comprensión y elección, es necesario recordar la unión de cada una de las estrategias.

Con esta comprensión de los conceptos de las estrategias el siguiente paso es crear la Matriz FODA

<p style="text-align: center;"><u>FORTALEZAS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Posesión del Talento Humano ◆ Reconocimiento de la Organización en el medio ◆ Precios Competitivos 	<p style="text-align: center;"><u>DEBILIDADES</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Falta de patrullajes en zonas de alto riesgo ◆ Taxis y buses con pocos elementos de seguridad ◆ Injerencia Total en áreas que no le competen al máximo Directivo ◆ Limitada capacidad de organización multiseccional ◆ Falta de un modelo real de Empresas de Seguridad
<p style="text-align: center;"><u>OPORTUNIDADES</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Necesidad de incrementar sistemas de seguridad con dispositivos GPS en los buses y taxis de la ciudad de Babahoyo ◆ Promocionar a las mejores Empresas y mejores sistema de Seguridad satelital 	<p style="text-align: center;"><u>AMENAZAS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Diversidad de entidades que brindan los mismos servicios de Seguridad con dispositivos gps ◆ Debilidad del Estado para implementar Estrategias en Seguridad Ciudadana ◆ Deterioro de la imagen de las Instituciones ◆ Descuidada imagen del país a nivel Internacional

Estrategia FO

Incrementando los sistemas de rastreo GPS en los buses y taxis en la ciudad de Babahoyo haremos una mejor y eficaz disminución de la inseguridad ciudadana.

Estrategia DO

Creación de una empresa en la ciudad de Babahoyo que instale y distribuya el servicio GPS para los buses y taxis en la ciudad de Babahoyo.

Estrategia FA

Invertir en la capacitación de guardias de seguridad privada para mejorar el servicio del personal en el mercado

Estrategia DA

Con la creación de la empresa de dispositivos GPS tanto los buses y taxis se beneficiarían por la seguridad que brindarían para los usuarios y por ende se reduciría la delincuencia

4.7. Misión:

Brindar servicios de seguridad ciudadana a través del equipamiento en todos los buses y taxis a los ciudadanos de la provincia de Los Ríos y en especial de la ciudad de Babahoyo.

4.8. Visión:

Consolidarnos como una Organización sólida y eficiente satisfaciendo las necesidades de nuestros clientes y aportando a la sociedad seguridad y protección.

4.9. Objetivos Organizacionales:

1. Diferenciar a la Organización de otras ofreciendo servicios de alta calidad dentro del Marco Legal
2. Profesionalizar el Servicio de GPS en todos los automotores de la ciudad
3. Conocer las necesidades de los clientes para poder ofrecerles orientación para la solución de sus problemas.
4. Promover la Capacitación, formación y adiestramiento de los conductores de taxis y buses en la ciudad de Babahoyo.

4.10. ESTRATEGIAS DE MERCADO

1.- CLIENTES

- Aumentar la disposición del cliente para usar nuestro servicio de GPS
- Medir las barreras de accesibilidad del consumidor al servicio.
- Ampliación del uso por parte de los usuarios finales.
- Aumento de los niveles del servicio.
- Ampliar nuestra distribución.
- Mantener la satisfacción del usuario.

2.- ESTRATEGIA CENTRAL DEL PLAN DE NEGOCIOS

Estimular nuestra demanda, ya sea primaria o selectiva, captando siempre a nuevos usuarios, usuarios actuales, ir hacia otros mercados fuera de la ciudad, obtener la base actual de los clientes, arrebatando a los competidores sus clientes, y así seguir creciendo en el mercado.

PROGRAMAS DE MERCADEO

A.- PROGRAMAS DEL PRECIO

- Implantar un precio de penetración de nuestro servicio hacia el mercado, esto quiere decir que gracias a esto se captara más cliente, aumentando nuestra demanda Primaria.
- Realizar una elasticidad en nuestra demanda y selectiva.

B.- PROGRAMAS DE PUBLICIDAD

- Seleccionar por qué medio de comunicación enviaremos nuestro servicio, para ser lanzado al público.
- Seleccionar los vehículos específicos para considerar para la publicidad de nuestro servicio.
- Determinar el tiempo de duración que tendrá la publicidad de nuestro servicio y el contenido estimulante hacia el publico.

C.- PROGRAMAS DE PROMOCION

- Realizar sorteos en nuestro servicio paras los clientes, cada cierto tiempo.
- Otorgar pases gratis a algunos clientes que usan el hostel en forma repetitiva.
- Establecer ofertas semanales especiales.

- Descuentos en los precios a clientes potenciales de nuestra demanda selectiva.
- Obsequios de gaseosa, a algunos clientes de la demanda primaria.

D.- VENTA Y DISTRIBUCIÓN

- Transmitir individualmente satisfacciones de ventas adaptadas al cliente.

PRESUPUESTO

- Publicidad y promoción.- Se utilizó por emisoras radiales por que el servicio es más económico. Ya que el volumen del mercado no están adecuado como para contratar la televisión por ser más costosa.
- Ventas.- Las ventas de servicio G.P.S.
- Investigación.- Se realizan gracias a las encuestas que se realizan a los usuarios, para saber si la política implantas por la empresa son las idóneas para el servicio.

4.11 JUSTIFICACIÓN MODELO ESTRATEGICO DEL SISTEMA GPS PARA LOS TAXIS Y BUSES

La Constitución de la República del Ecuador, aprobada en 2008, mediante el artículo 322 que establece la organización de los órganos de seguridad ciudadana, como medio para garantizar la protección de los ciudadanos y sus hogares en el disfrute de los derechos fundamentales, incorpora la creación de instituciones e instrumentos legales que permitan abordar integral y eficazmente la problemática de la inseguridad ciudadana. La inseguridad es un fenómeno social, que se ha venido incrementando en los últimos años a pesar de los múltiples esfuerzos realizados por el Estado para disminuir sus consecuencias.

Por ello, corresponde al Poder Público, mediante los Cuerpos de Seguridad Policial, la coordinación de acciones para resolver las situaciones que constituyan amenaza, vulnerabilidad o riesgo para la integridad física de las personas y sus propiedades.

En el texto constitucional se señala que la función de los Cuerpos de Seguridad Policial constituye una competencia concurrente con los estados y municipios. Consagra la concurrencia como aquellas facultades cuya titularidad y ejercicio les son atribuidas conjuntamente tanto al Poder Nacional como al Poder Estatal y Municipal.

Las materias objeto de competencias concurrentes, están reguladas por leyes de bases que se orientan por los principios de interdependencia,

coordinación, cooperación, corresponsabilidad y subsidiaridad. Que genera el ámbito normativo en materia de coordinación para que los estados y los municipios formulen las normas relativas al desarrollo de la actuación y funcionamiento de los Cuerpos de Seguridad Policial que actuarán en sus correspondientes jurisdicciones.

La Ley tiene por objeto regular los métodos y parámetros de actuación cuando converjan las funciones de los Cuerpos de Seguridad Policial en una situación que requiera asistencia conjunta y participación compartida, estableciendo límites y medidas metodológicas, para evitar actuaciones confusas, como producto del desconocimiento de las tareas comunes y esenciales que han de observar cada uno de los cuerpos y órganos destinados a garantizar la seguridad a la ciudadanía.

Una Característica del el Sistema de Posicionamiento Global (GPS), está disponible en dos formas básicas: SPS, iniciales de Standard PositioningService (**Servicio de Posicionamiento Estándar**), y PPS, siglas de Precise PositioningService (**Servicio de Posicionamiento Preciso**). El SPS proporciona la posición absoluta de los puntos con una precisión de 100 m. El código PPS permite obtener precisiones superiores a los 20 m; este código es accesible sólo a los militares y Policías de los Estados y sus aliados, salvo en situaciones especiales.

Las técnicas de mejora, como el GPS diferencial (DGPS), permiten a los usuarios y ciudadanos alcanzar hasta 3m de precisión. Las instituciones

del Estado serán los primeros en usar portadoras para calcular posiciones con una precisión de 1 cm. Todos los usuarios o ciudadanos tienen a su disponibilidad SPS, DGPS y técnicas portadoras, así las organizaciones Privadas de Ciudadanos como ejemplo: Empresas de Vigilancia, Empresas de Seguros, Asociaciones o Cooperativas de Vehicular de transporte Pesado, Liviano o Taxistas organizados y registrados velarán por su protección adecuada de sus bienes, propiedades y seres queridos así podrán tener el control y supervisión de dichos aspectos para el bien de la Sociedad.

4.12 OBJETIVOS DEL MODELO ESTRATEGICO DE SEGURIDAD

- ✓ Consolidar un sistema eficiente y honesto de comunicación inalámbrica, con Gps para la capacidad de establecer un control y supervisión, así poder impartir justicia, que garantice la aplicación de la ley, la defensa de los derechos humanos y que permita recuperar la confianza de la ciudadanía en las instituciones de seguridad pública.
- ✓ Orientar el sistema de GPS con la seguridad de garantizar en la jurisdicción de la Provincia de Los Ríos, el fortalecimiento de polos alternos de reacción inmediata y precisa para los Organismos de Seguridad Estatal, con el objeto de atenuar la concentración de la actividad de Seguridad y el crecimiento normal urbano en toda la jurisdicción; el impulso armónico a la zona adyacente al municipio de la ciudad de Babahoyo, se aprovechara para diagnosticar normas de prevención policial; y la atención comprometida de los organismos de

seguridad estatal y organizaciones con tal fin, para enfrentar así la minimización del frágüelo delititos.

- ✓ Establecer con los órganos del gobierno nacional y municipal acuerdos de coordinación, que permitan al ejecutivo estatal la aplicación eficiente de acciones conjuntas en el combate frontal contra la delincuencia contando con recursos adecuados para dicho fin.
- ✓ Aplicar programas o mesas de trabajo organizadas con todas las empresas privadas, y organizaciones sociales legalmente registradas para así prevenir las infracciones menores, que inhiba la incidencia de otros tipos de delitos.

4.13 BIBLIOGRAFIA

Textos, Diarios y Revistas:

- Instituto Nacional de Estadísticas y Ciencias. Difusión de resultados
- definitivos del sexto censo de población y vivienda 2008- agosto 2009.
- Consorcio de Consejos Provinciales del Ecuador. Objetivos de Desarrollo del Milenio Estado de situación 2006. o Kering.
- Estrategias de Marketing. o NassirSapag. Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión, 2005
- Prentice Hall. o Gilberto Rojas Huertas. Administración, Proyectos y Presupuestos. o Douglas R. Emery, John D. Finnerty. Administración Financiera 2005
- Corporativa. Prentice Hall. o Pablo Fernández. Valoración de Empresas. o BlankTarquin. Ingeniería Económica Quinta Edición.2007
- Kotler& Armstrong. Marketing. Prentice Hall. o Malhotra, Naresh K. Investigación de Mercados, un enfoque aplicado.2008
- Cuarta Edición. Pearson Educación. o Walpole, Ronald Myers Raymond, Probabilidad y Estadística. Cuarta Edicion Mc Graw-Hill.2004

4.13.1 LINKOGRAFIA

- Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censo: www.inec.gov.ec
- Banco Central del Ecuador : www.bce.fin.ec
- Yahoofinance: <http://finance.yahoo.com>
- Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social: www.iess.gov.ec
- Diario El Universo: www.eluniverso.com
- Buscador Google: www.google.com.ec
- Infomercados: www.infomercados.com
- El Hoy www.elhoy.com.ec
- Wikipedia www.Wikipedia.com

“Anexos”

Anexo 1

GPS Magellan Explorist 100



Anexo 3



ANEXO 3

1. ¿En lo Personal ha sido Ud. víctima de un delito en una unidad de taxi tal como:?	Datos	%
Robo		
secuestro express		
Total		

2.¿En que lugar ud ha sido frecuentemente asaltado?	Datos	%
Por su casa		
Por la calle		
En centros comerciales		
En bus		
En taxis		
Otros		
Total		

3 ¿Conoce Ud. algún sistema de seguridad que se ha aplicado o se esté aplicando en los medios de transporte masivos?	Datos	%
Si		
no		
Total		

4¿Le gustaría a Usted que en su ciudad donde reside y labora implementaran un sistema de seguridad que detecte armas de fuego y armas blancas al momento de subirse el pasajero?	Datos	%
Si		
No		
Total		

5 ¿Qué grado de importancia le daría usted a las siguientes características de un sistema de seguridad que detecte (armas blancas y de fuego)?	Datos	%
Es importante		
Poco importante		
Nada importante		
Total		

6 ¿Ud como dueño o chofer de taxi o bus estaría dispuesto a comprar un dispositivo de seguridad?	Datos	%
Si		
No		
Total		

7 ¿Cuál es el precio máximo que estaría dispuesto a pagar por este tipo de sistema de seguridad?	Datos	%
1000 - 2000		
2001 - 3000		
3001 - 4000		
4001 - 5001		
Total		

8.- ¿ Señale la principal razón por la que ud. compraría e implementaría este sistema en su transporte.	Datos	%
Elegancia		
Obligación		
bajo precio		
Seguridad		
Total		

9.- ¿Cuál es su opinión sobre el control policial en la Ciudad de Babahoyo?	Datos	%
Muy Bueno		
Bueno		
Regular		
Malo		
Total		

