

IMCP  
Yucatán

# ENTRE CONTADORES Y EMPRESARIOS

## EL USO DEL DERECHO DE VÍAS DE LAS CARRETERAS FEDERALES

El proyecto Tren Maya:  
Defectos y virtudes;  
avance de investigación

Importancia de la  
ciberseguridad

Propuesta para disminuir  
la incidencia de  
cáncer cervicouterino  
mediante el incremento  
de la afluencia  
de las mujeres a la  
prueba de Papanicolau

# Editorial

En este número abordaremos interesantes temáticas como el uso del derecho de vías de las carreteras federales, el proyecto del tren maya: defectos y virtudes, así como la importancia de la ciberseguridad. De igual manera finalizaremos con un cartel de investigación, elaborado por alumnos de la Universidad de valle de México (UVM) campus Mérida que cursan la maestría de MBA con gestión directiva en salud referente a la temática de propuesta para disminuir la incidencia de cáncer cervicouterino mediante el incremento de la afluencia de las mujeres a la prueba de Papanicolaou. A continuación, un preámbulo de cada uno de ellos:

Analizaremos en primera instancia las vías generales de comunicación, las cuales en la actualidad son cada vez más complejas, debido a que a las tradicionales obras de vías férreas y carreteras se suman una serie de obras adicionales, tales como tendidos de líneas eléctricas, telegráficas y telefónicas, fibra óptica, ductos y cableados de muy diversa naturaleza e importancia económica y social. Por esta razón, es importante contestarnos preguntas como ¿quién regula las vías de comunicación en el país? ¿se regula? y ¿es vigente la normatividad existente?

Por otra parte, se analizan los pros y contras del proyecto del tren maya, sin duda es un tema muy interesante, de muchos retos, de impacto ambiental porque atraviesa unas zonas selváticas interesantes, pero también supone un reto de infraestructura: hay una serie de ríos, de lagos, de retos de ingeniería. Cabe reiterar que puede ser una de las obras más importantes del gobierno Obradorista y una oportunidad para impulsar la industria de la construcción mexicana.



Dr. Mario René Chan Magaña  
Coordinador de la Comisión Editorial  
del Colegio de Contadores Públicos  
de Yucatán  
comisión.editorial.ccpy@gmail.com

De igual manera, se aborda la temática de la ciberseguridad o seguridad digital, la que es un factor fundamental para todas aquellas empresas que se enfrentan a una nueva realidad donde todo está interconectado. A pesar de su relevancia, son pocos los negocios que cuentan con una estrategia claramente definida para abordar el asunto, enfrentándose a los peligros que el mundo online supone para su actividad.

Finalmente, compartimos el cartel de investigación referente a la temática de propuesta para disminuir la incidencia de cáncer cervicouterino mediante el incremento de la afluencia de las mujeres a la prueba de Papanicolaou. En este estudio se pretende identificar los factores que influyen en la baja afluencia a la prueba de Papanicolaou tomando como base la Unidad Médica Familiar No.56 del IMSS.

Estimado lector, los integrantes que formamos parte de la comisión editorial, le deseamos un excelente inicio de año 2019 y que todos sus propósitos planteados se cumplan de manera eficiente y eficaz. ■



ccpy.com.mx



CCPY



@CCPYUC



# Índice

## Relevancia en Contexto

EL USO  
DEL DERECHO DE VÍAS  
DE LAS CARRETERAS  
FEDERALES

3

El proyecto Tren Maya:  
Defectos y virtudes;  
avance de investigación

6

Importancia de la  
ciberseguridad

Propuesta para disminuir  
la incidencia de cáncer  
cervicouterino mediante  
el incremento de la afluencia  
de las mujeres a la  
prueba de Papanicolau

12

17



2

## CONSEJO DIRECTIVO 2019 - 2020

C.P.C. Enrique Lorenzo Salazar Durán  
Presidente del Colegio de Contadores  
Públicos de Yucatán, A.C.

C.P. Víctor Manuel Alvarez Palma  
Vicepresidente de Relaciones y Difusión

C.P. Russell Francisco Arcila Sosa  
Vicepresidente de Desarrollo Profesional

C.P. Víctor José Quijano Durán  
Secretario de Sector Gubernamental

C.P. Rafael Iván Aguirre Pérez  
Secretario Sector Docencia

C.P.C. Gilberto Omar Zapata Denis  
Secretario Sector Práctica Externa

C.P. C. Ligia Elizabeth Aguayo Rosado  
Secretario Sector Empresas

C.P.C. Ma. de Guadalupe Guillermo Cordero  
Auditor Propietario

C.P.C. Gerardo Jesús Herrera Marín  
Auditor Suplente

C.P.C. Alejandro José Ontiveros Gómez  
Vicepresidente de Finanzas y Administración

## COMISIÓN DE TRABAJO EDITORIAL

Coordinador:

Dr. Chan Magaña Mario René

Integrantes:

Dr. Alonso Novelo Valentín

M.P.D.R. Barrera Duran Wilma Alejandra

C.P. Caamal Mármol Alejandro Ángel

Dr. Castro Abraham Francisco Arturo

C.P.C Gonzalez Hernández Fernando

C.P. Martín Rosado Minelia Dioné

Dr. Meneses Puerto Ernesto Alonso

Dr. Sabido Domínguez Teresita de Jesús

C.P. Solís Ortega Belén

C.P. Solís Uc Javier Avelino, M.F.

C.P.C. Vergara Pérez María Isabel

Política Editorial. Los artículos publicados expresan únicamente la opinión del autor o autores. El Colegio de Contadores Públicos de Yucatán, A.C., a través de su Comisión de Trabajo Editorial evalúa los artículos técnicos para su inclusión en la revista. La revista se difunde a través de su portal de internet. No se permite la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización por escrito del Colegio de Contadores Públicos de Yucatán, A.C.

# Relevancia en CONTEXTO

**Juan Carlos Solís Arana**  
Abogado y Catedrático,  
Miembro del Colegio de  
Abogados y Profesionistas  
del Derecho de Yucatán, A.C.  
jcsolis\_arana@hotmail.com



## Antecedentes

Es claro que cuando transitamos en las carreteras del Estado y del país, observamos diversos distractores en las vialidades de las mismas se clasifican de acuerdo a su visibilidad en: anuncios publicitarios, señalamientos, accesos, instalaciones marginales y cruzamientos de la vía pública, los cuales cuando cumplen con la normatividad aplicable, así como con las medidas de seguridad para las personas y vehículos que circulan en la red federal carretera, son necesarias las vías de comunicación, y las de origen publicitario son fuente de ingresos como actividad empresarial.

Ahora bien, sabemos, ¿quién regula las vías de comunicación en el país? ¿se regula? y ¿es vigente la normatividad existente?



## EL USO DEL DERECHO DE VÍAS DE LAS CARRETERAS FEDERALES

## Desarrollo de contenido

Como es sabido, el Ejecutivo Federal representa a la Federación en los asuntos en que ésta sea parte, para el ejercicio de sus atribuciones y para el despacho de los negocios del orden administrativo, a través de las Secretarías de Estado, para el caso de los asuntos relacionados a las vías de comunicación, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a la que le corresponde otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas; construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal; construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares; así como cuidar de los aspectos ecológicos y los relativos a la planeación del desarrollo urbano, en los derechos de vía de las vías federales de comunicación; entre otras.

Bajo esa tesitura, a la SCT, le corresponde conocer, respecto las siguientes partes integrantes de las vías generales de comunicación:

I. Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas, y

II. Los terrenos y aguas que sean necesarias para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior. La extensión de los terrenos y aguas y el volumen de éstas se fijará por la SCT.

Es decir, las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellas, quedan sujetos exclusivamente a leyes del ámbito federal por conducto de la SCT, para la construcción, mejoramiento, conservación y explotación de vías generales de comunicación; así como para el otorgamiento de permisos, por lo que tendrá las facultades de emitir los reglamentos o disposiciones administrativas correspondientes.

Es así que, queda prohibido ejecutar trabajos de construcción en las vías generales de comunicación, en sus servicios auxiliares y demás dependencias y accesorios, sin la aprobación previa que realice la SCT.

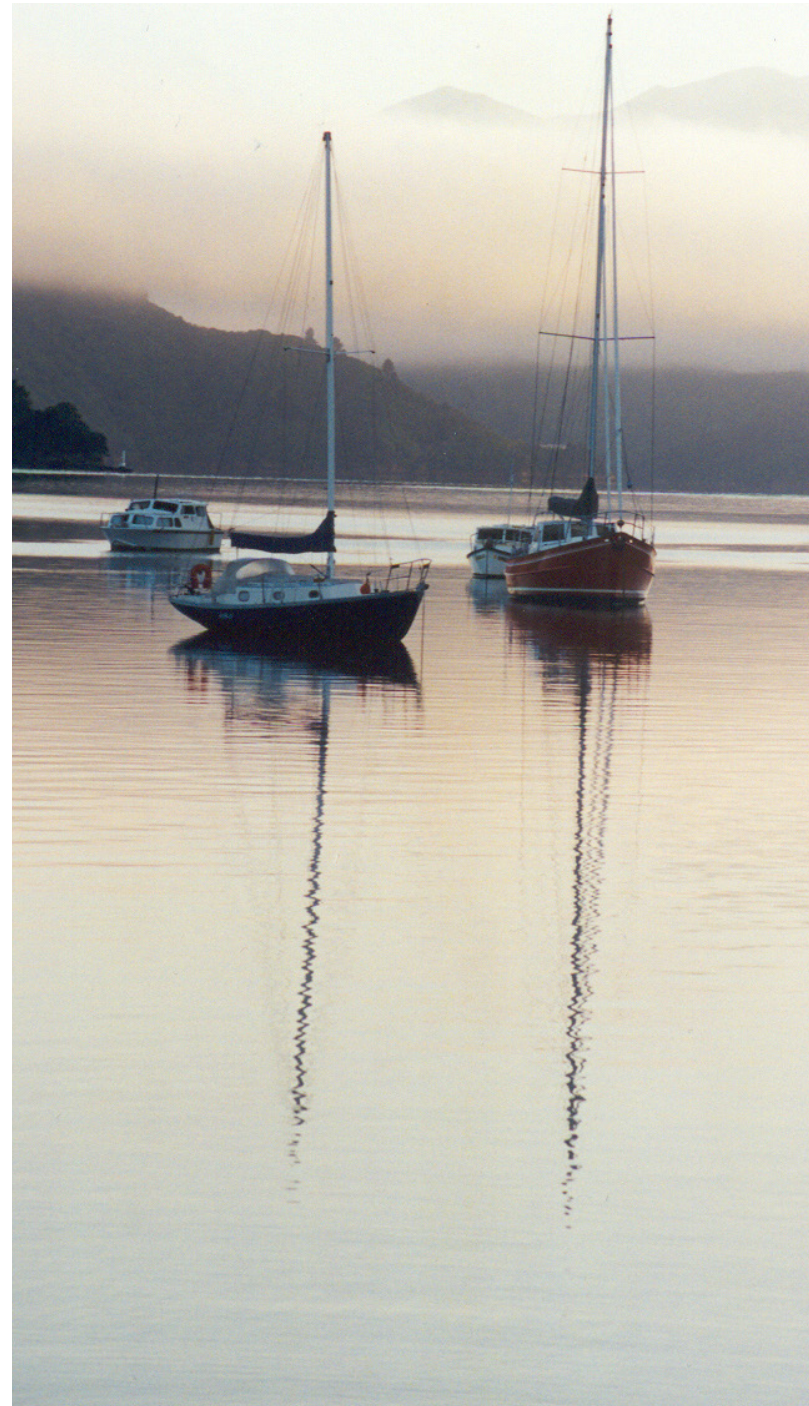
Los planos, memoria descriptiva y demás documentos relacionados con las obras y a las modificaciones que posteriormente se hagan, deberán someterse igualmente a la aprobación de la SCT, quien autorizará, en términos que establezca el reglamento respectivo, lo anterior, para construir obras dentro del derecho de vía de las vías generales de comunicación, o fuera del mismo derecho, cuando se afecte el uso de aquéllas, así como para instalar anuncios para hacer construcciones destinadas a servicios conexos o auxiliares con el transporte, incluso en los terrenos adyacentes a las vías generales de comunicación, hasta en una distancia de cien metros del límite del derecho de vía, por lo que quedan prohibidos, alrededor de los cruceros, en un perímetro de cien metros, toda clase de construcciones, e instalaciones de anuncios.

La normativa que establece las obligaciones, antes señaladas es la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la cual, tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan. Se considera el Derecho de Vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la SCT, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos; reiterándose así, la

necesidad del permiso otorgado por la SCT, para la construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las carreteras federales; los que se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

En cuanto a las concesiones y permisos, se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. No cumplir, sin causa justificada, con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos establecidos en ellos;



II. No cumplir con las características de construcción y operación, establecidos en las concesiones y permisos;

III. Modificar o alterar substancialmente la naturaleza o condiciones de los caminos y puentes o servicios sin autorización de la SCT.

De igual forma, es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes. La SCT por sí, o a petición de los interesados, efectuará la compraventa o promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios para tal fin. La compraventa o expropiación se llevará a cabo conforme a la legislación aplicable. En el caso de compra venta, ésta podrá llevarse a cabo a través de los interesados, por cuenta de la SCT. Los terrenos y aguas nacionales, así como los materiales existentes en ellos, podrán ser utilizados para la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes conforme a las disposiciones legales.

También, se requiere permiso previo de la SCT, para la instalación de líneas de transmisión eléctrica, postes, cercas, ductos de transmisión de productos derivados del petróleo o cualquiera otra obra subterránea, superficial o aérea, en las vías generales de comunicación que pudieran entorpecer el buen funcionamiento de los caminos federales.

Las infracciones a que se refiere las leyes y reglamentos, serán sancionadas por la SCT, de acuerdo a la gravedad de la falta y a las circunstancias que hubiera en cada caso concreto, hasta con multas de 200 a 500 veces (UMA), en el momento en que se aplica; en caso de reincidencia, las sanciones se duplicarán.

## Conclusión

Finalmente, en cada uno de los Estados que integran la Federación, se encuentra funcionando, los Centros SCT, en representación de ésta y al frente de cada uno de ellos habrá un Director General designado por el secretario, quien podrá ser auxiliado por los directores, subdirectores, jefes de departamento y demás personal autorizado en el presupuesto de acuerdo a las necesidades del servicio requiera.

Con tales disposiciones, para el uso y aprovechamiento del derecho de vía de las carreteras federales y zonas aledañas, los interesados deberán lograr la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por medio del permiso correspondiente que otorgue a su intención, evitando así ser sancionados administrativamente por la Dependencia de que se trata. ■



# Relevancia en- CONTEXTO



En este artículo se presenta el avance de una investigación sobre el tren maya en el sureste mexicano y sus posibles efectos, esto con el fin de informar al lector sobre los detonantes y limitantes que tendría en las comunidades aledañas a su ruta tomando como base la sustentabilidad, que según Calvente (2007), es un desarrollo que satisfaga las necesidades de las generaciones actuales sin comprometer el desarrollo de las generaciones futuras. De igual forma, toda institución interesada podrá tomar en cuenta la presente como puntos importantes en su planeación con relación al proyecto Tren Maya.

## Antecedentes

En México, el primer tramo ferroviario constituido fue de once kilómetros de longitud, se inició en 1850 y comunicó el puerto de Veracruz con el Molino, en las cercanías del río San Juan; fue terminado e inaugurado a principios de 1873. El crecimiento de las ciudades que contaban con este transporte fue notorio en comparación con las que no lo tenían, ya que permitió la accesibilidad entre localidades, ciudades y regiones alejadas (Martínez, 2005).

En los años 80's, debido a su privatización, la red de ferrocarriles mexicana se expandió, en consecuencia, promovió el crecimiento económico y, durante mucho tiempo, el ferrocarril fue el principal medio de transporte para el pueblo mexicano (Andalón López & López Calva, 2003).

El proyecto  
Tren Maya:  
Defectos y virtudes;  
avance de investigación

LINGE. Ernesto A. Chacón Gama,  
IBQ. Karina I. Ruiz Bojórquez y  
Dr. Raúl A. Santos Valencia.  
Instituto Tecnológico de Mérida  
[ernestochacongama@hotmail.com](mailto:ernestochacongama@hotmail.com)



## Desarrollo del contenido

### Transporte de pasajeros

En 1980, 23.6 millones de pasajeros se transportaron por este medio y en 1990 la cifra se redujo a 17 millones. Este comportamiento se aceleró durante los años noventa, de tal forma que en 1999 sólo se transportaron por tren 801,000 pasajeros; y en 2011, 191,000. La principal causa de la caída del transporte ferroviario de pasajeros fue la falta de rentabilidad debido a su baja demanda (Ramírez, 2013).

### Transporte de carga

A pesar de que la infraestructura ferroviaria no ha crecido desde su privatización en 1995, la carga a transportar sí lo ha hecho, en consecuencia, es posible visualizar un rezago en su crecimiento; adicionalmente, el transporte de mercancías por vía férrea se ve afectado por la saturación de otros medios de transporte dedicados al mismo mercado. Además, el transporte ferroviario interno está desequilibrado al recibir de importación ferrocarriles cargados que regresan vacíos (Ramírez, 2013).

Una de las afectaciones más importantes al transporte ferroviario mexicano fue la caída de empleos, que a finales de los noventa contaba con 35 mil empleados y en 2001 ya solo tenía 15 mil, esto se debe a la reducción del transporte de pasajeros que exige una mayor demanda laboral (Martínez, 2005). Por tal motivo, económicamente, las empresas obtienen mayor ganancia por transporte de carga utilizando menor mano de obra (ver Figura 1).

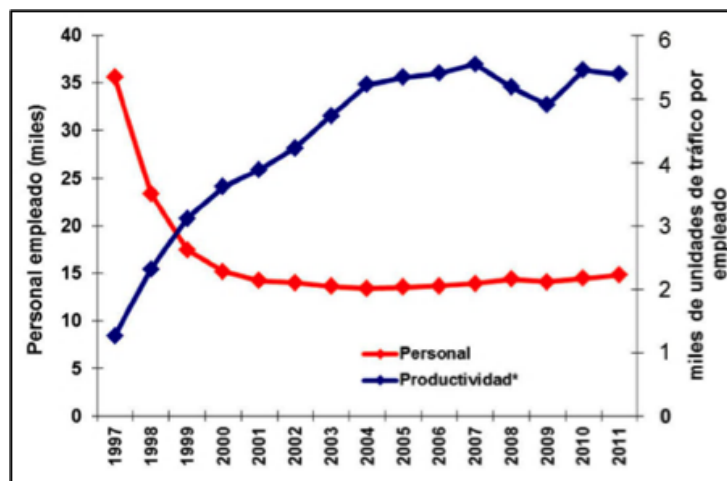


Figura 1. Personal y productividad por empleado en el sistema ferroviario mexicano, 1997-2011.

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (SCT, 2018).

### Afectación ambiental

Según Landa (2016), el ferrocarril es considerado el medio de transporte más ecológico al tener un bajo nivel de emisiones de CO<sub>2</sub>. Sin embargo, las emisiones siguen ahí y, además, cuenta con altos niveles de contaminación sonora, que perjudica a la población de las comunidades aledañas al sobrepasar el máximo de decibeles recomendados por la Organización Mundial de la Salud (65dB) y llegar a 110 dB. En consecuencia, provoca desde trastornos del sueño, hasta la disminución de la capacidad de concentración y memoria, disminución en la percepción del habla y problemas de comprensión de lecturas en niños en edad escolar, así mismo, el ruido del ferrocarril afecta a la fauna al obligarlos a desplazarse lejos de las vías férreas, lo que dificulta su reproducción, crea conflictos territoriales y de alimentación.



La flora es afectada por el paso del ferrocarril, esto por la tala en la ruta para la construcción de la vía; el peso del tren provoca la compactación del suelo, lo que estimula la desaparición de la vegetación en la zona, además, puede ocasionar el derrumbe de cuevas subterráneas y/o cenotes (Hernández, 2015).

### El proyecto "Tren Maya"

En el 2007, Ivonne Ortega Pacheco (candidata del Partido Revolucionario Institucional al gobierno del estado de Yucatán) planteó un proyecto para enlazar las ciudades de Mérida y Cancún denominado: Tren bala que tuvo como ruta las localidades de: Progreso, Mérida, Izamal, Tizimín, Chichén Itzá, Valladolid, Cancún (Laviada, 2014).

El nombre del proyecto ha cambiado constantemente en cada administración, pasó de ser tren bala a tren ligero, multimodal, transpeninsular, sin embargo, ninguna fue implementada.

En el 2018, y siguiendo con la misma tendencia, el presidente Andrés Manuel López Obrador (AMLO), decide tomar el proyecto ahora llamado "Tren Maya" para fomentar el desarrollo del sureste mexicano, siendo esta región la de mayor marginación en el país (CONAPO, 2010). Para este proyecto se contempla la inclusión de cinco estados: Quintana Roo, Yucatán, Campeche, Tabasco y Chiapas (ver Figura 2) y se pretende utilizar las vías para transporte de pasajeros y carga (Fuentes, 2018).



Figura 2. Ruta del proyecto "tren maya".  
Fuente: (Fuentes, 2018).



En este sentido; diversos empresarios han cuestionado la viabilidad del proyecto, proponiendo únicamente la ruta Yucatán-Quintana Roo debido a su rentabilidad turística y al tipo de geografía de la zona, ya que es territorio plano y no montañoso como el resto de la ruta, por tal motivo, consideran innecesario alargar dicha ruta (Vanguardia, 2018).

### Discusión

Una vez comentado lo anterior, está claro que algunas ventajas del ferrocarril son: La gran capacidad de transporte, bajo costo, variedad de mercancías a transportar, bajo riesgo de accidentes y ayuda al medio ambiente al utilizar menos combustible en comparación con los camiones. Además, evita el congestionamiento carretero, sin embargo, numerosas vías han quedado en desuso, al ser sustituidas con camiones o automóviles en trayectos cortos y con aviones en trayectos largos.

De igual forma las comunidades aledañas tendrán una nueva forma de transporte que facilitará su desplazamiento por las rutas del proyecto que podrán utilizar ya sea para transportarse a sus empleos en otras comunidades o para enviar mercancías producidas localmente. Esta comunicación no es del todo positiva, ya que incrementaría



el desplazamiento migratorio, lo que a su vez aumenta la delincuencia, la prostitución y las drogas (Gutiérrez Garza & González Gaudiano, 2010).

La descripción del proyecto publicada en la página web [www.tren-maya.mx](http://www.tren-maya.mx) exterioriza que se construirán andadores ecológicos que permitan el paso de la fauna en las zonas selváticas, lo que no soluciona el problema de los atropellamientos que ocasiona la pérdida de fauna silvestre; las comunidades que habitan dichas zonas, indican que no se oponen al proyecto, pero, se les deberá permitir la participación en la planeación para minimizar en lo posible la destrucción del ecosistema (Acosta & Larraz, 2018).

El proyecto también describe que se utilizarán vías existentes para no afectar mucho la biodiversidad, lo cual no queda claro, ya que las vías férreas de carga y pasajeros soportan diferentes velocidades, lo que las hace incompatibles, esto hace muy probable que se requiera construir nueva infraestructura para el transporte de pasajeros (Ramírez, 2013).

El proyecto "tren maya" pretende incentivar el crecimiento económico del sureste mexicano evitando la acumulación del turismo en un solo punto y aumentando la afluencia en zonas de difícil acceso como la reserva ecológica de Calakmul. Dicho proyecto generaría empleos y oportunidades de negocio, con lo que se espera eliminar las actividades que afectan a la biodiversidad como son la tala ilegal o el tráfico de especies. Sin embargo, la derrama económica que detonaría el proyecto es muy probable que fuera captada y acumulada por grandes empresas y a las comunidades, siendo el caso que el fin principal es detonar el desarrollo regional, no se lograría. Asimismo, dejando únicamente la creación de empleos, limitando el crecimiento de los negocios locales.

## Resultados estimados

Al finalizar la investigación, se espera obtener una visión clara sobre el impacto del proyecto Tren maya en las diversas regiones conectadas por su ruta. Dicho impacto se medirá a través de las tres variables de sustentabilidad (Economía, Sociedad y Ambiente) para poder definir la viabilidad del proyecto y de ser

necesario, apoyar en la planeación de este. Por tal motivo, la investigación propuesta tendrá un alcance descriptivo con diseño no experimental, transversal y enfoque mixto. El método será el trabajo de campo, la técnica será la encuesta y el instrumento por usar será el cuestionario.

## Conclusión

Con base al contenido presentado, se puede apreciar que la parte económica se incrementaría debido al comercio y transporte de turismo, esto apoyaría en gran medida al desarrollo económico de las comunidades, al permitir mover sus mercancías con mayor velocidad por los estados del sureste. Además, promovería la llegada de turismo a las localidades señaladas, no obstante, las vías no son compatibles para ambos tipos de transporte, lo que requeriría mayor inversión en la construcción de vías férreas.

La construcción de vías férreas en la península de Yucatán exige un estudio detallado del suelo, ya que cuenta con muchas cavernas, ríos subterráneos y cenotes que podrían ceder al peso del ferrocarril provocando accidentes de pasajeros, afectaciones en la calidad del agua y dificultad para satisfacer las necesidades de las comunidades aledañas. Asimismo, los residuos contaminados por la limpieza de los trenes, deberá ser tratada de manera eficiente para evitar contaminar los canales subterráneos de la península.

Para llevar a cabo el proyecto de Yucatán con el menor impacto posible, se requiere una investigación de mayor profundidad en cada zona afectada por el paso del tren, ya que, al generar una nueva comunicación entre comunidades, los problemas de una, se vuelven los problemas de todas las comunidades.



En cuanto a la parte social, los poblados aledaños a la ruta se verían beneficiados al obtener una nueva línea de comunicación con las capitales, sin embargo, se corre el riesgo de aumentar el desplazamiento migratorio y con esto, la delincuencia. Por tal motivo es necesario realizar una planeación de estrategia social, a partir de un diagnóstico para minimizar los riesgos sociales, financieros y ambientales, con ello, aumentar los beneficios derivados de este proyecto.

Para finalizar se puede indicar que el proyecto es necesario para favorecer el desarrollo del sureste mexicano, sin embargo, se deben planificar e implementar políticas públicas que permitan un equilibrio entre sustentabilidad y crecimiento empresarial de las comunidades, que favorezca la diversidad cultural, la biológica y financiera que a su vez contribuya a la calidad de vida de los ciudadanos mexicanos. ■

## Bibliografía

Acosta, A., & Larraz, I. (17 de Diciembre de 2018). La ruta más sensible del Tren Maya. Recuperado el 5 de Enero de 2019, de Obras: <https://goo.gl/3s2ZSE>

Andalón López, M. A., & LópezCalva, L. F. (2003). Gestión y política pública (Vol. 12). México: Centro de investigación y docencia económicas. Recuperado el 23 de Noviembre de 2018

Calvente, A. M. (Junio de 2007). UAIS. Recuperado el 13 de Noviembre de 2018, de Universidad Abierta Interamericana: <https://goo.gl/h3HJH9>

CONAPO. (2010). Consejo Nacional de Población. Recuperado el 10 de Diciembre de 2018, de <http://www.conapo.gob.mx>

Fuentes, Y. (15 de Noviembre de 2018). Tren Maya: así es el ambicioso proyecto que propone AMLO y tiene un costo de miles de millones de dólares para México. BBC News Mundo. Recuperado el 29 de Noviembre de 2018, de <https://goo.gl/3RD3L7>

Gutiérrez Garza, E., & González Gaudiano, É. (2010). De las teorías del desarrollo al desarrollo sustentable (PRIMERA ed.). Iztapalapa, México: Siglo XXI editores, S.A. de C.V. Recuperado el 10 de OCTUBRE de 2018

Hernández, L. (2 de Diciembre de 2015). Los impactos ambientales del ferrocarril. Trenvista. Recuperado el 5 de Enero de 2019, de <https://goo.gl/wrxWa8>

Landa, R. T. (8 de Agosto de 2016). Ferrocarril y contaminación por Ruido: Un Problema de Salud Pública. Vanguardia. Recuperado el 5 de Enero de 2019, de <https://goo.gl/2iXcaQ>

Laviada, P. P. (18 de Marzo de 2014). Historia de un disparate mayúsculo: el proyecto del tren transpeninsular. Recuperado el 18 de Diciembre de 2018, de Mayaleaks: <https://goo.gl/vKt4UX>

Martínez, T. M. (2005). Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México. Recuperado el 7 de Diciembre de 2018, de <https://goo.gl/vmvrw>

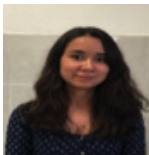
Ramírez, S. M. (agosto de 2013). México: de la sustitución de importaciones al nuevo modelo económico. BANCOMEXT, 63(4), 63. Recuperado el 29 de OCTUBRE de 2018, de <https://goo.gl/hkxTwJ>

SCT. (2018). Secretaría de comunicaciones y transportes. Recuperado el 25 de Noviembre de 2018, de <https://www.gob.mx/sct>

Vanguardia. (17 de Septiembre de 2018). Tren Maya sólo es rentable en Quintana Roo y Yucatán, afirman empresarios. Vanguardia. Recuperado el 22 de Noviembre de 2018, de <https://goo.gl/YyrAFi>



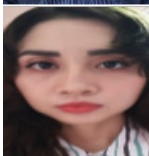
# Relevancia en CONTEXTO



**Lourdes Patricia Arcila Martín**  
Licenciada en Administración de Empresas  
(arcila.patricia@hotmail.com)



**Yadir Dayam Romero Ferrer**  
Médico Cirujano  
(yadir.romero.ferrer@hotmail.com)



**Mónica Uicab Pratts**  
Licenciada en Educación  
(moniucab@hotmail.com)

**Estudiantes de Maestría en Alta Dirección.  
Universidad Latino AC.  
Asesor: Dr. Mario Rene Chan Magaña.**

## Antecedentes

La mayoría de las personas alguna vez hemos escuchado hablar de temas como los negocios, compra y venta en línea e incluso hemos participado en algo que tenga que ver, desde buscar un trabajo en la red, promocionar nuestra empresa, comprar o vender algo, y dado que existe dinero de por medio, los criminales aparecen rápidamente. El mercado del comercio en línea es uno de los principales objetivos para el cibercrimen, especialmente durante la temporada de compras.

Mantener seguros los datos de los clientes y proteger tu sitio de ataques maliciosos deben estar entre las prioridades de la estrategia de negocio sobre todo cuando vienen fechas de alta demanda, ya que se ha vuelto muy común escuchar sobre hackeos y robo de información sensible en plataformas de tiendas o negocios en línea.

Cuanto más interconectado esté el mundo digital, más relevante se vuelve la seguridad. La ciberseguridad o seguridad informática se convierte en el concepto principal de este contexto, ya que, tanto las empresas como los particulares se encuentran expuestos a gran cantidad de peligros que pueden causar daños considerables (Martínez, 2018).

## Importancia de la ciberseguridad



## Desarrollo de la temática

### *Problemas de seguridad*

Los problemas en la seguridad de algún sitio es algo que cualquier persona o negocio podría sufrir, pues vivimos inmersos en un proceso de transformación digital. Las empresas están realizando grandes inversiones en tecnología para digitalizar sus negocios.

Los ordenadores y dispositivos inteligentes se han convertido hoy en día en los mejores aliados del entorno profesional y en ellos se procesa y almacena gran cantidad de información. Si alguno de nuestros dispositivos sufre cualquier clase de ataque, la confidencialidad, integridad y disponibilidad de esta



información podrían comprometerse ante terceros, lo cual podría llegar a traer consecuencias desastrosas e incluso podría impedir la continuidad de cualquier negocio.

Garantizar la seguridad de los procesos y operaciones en un entorno de negocio digitalizado exige soluciones avanzadas y contrastadas, que se traduzcan en rápidas repuestas ante cualquier ataque y permitan afrontar las amenazas de manera clara y decisiva. Esto será posible sólo si adoptamos una estrategia de Ciberseguridad dentro de la estrategia corporativa y operacional, incorporando, además de procesos y procedimientos, prácticas de inteligencia empresarial aplicadas al campo de la seguridad. Pero, ¿sabemos realmente que es la ciberseguridad y lo que abarca? ¿Entienden las empresas la ciberseguridad como una parte de su estrategia corporativa? ¿Hay conciencia del impacto que tendría en el negocio no tener una adecuada estrategia en ciberseguridad? ¿Se evalúa de manera periódica la efectividad del plan de seguridad?

Es importante hacernos las preguntas anteriores, ya que en el Programa para la Seguridad Nacional 2014-2018, se establecieron

como los principales riesgos y amenazas en primer lugar a los desastres naturales y pandemias, después a la delincuencia organizada transnacional y en tercer lugar denominó a la ciberseguridad. Debido a que, en los últimos años, se han incrementado las amenazas vinculadas con la gestión del ciberespacio y esto se ha convertido en una fuente de preocupación para todos los países.

### *Ciberseguridad*

La ciberseguridad es un concepto que puede ser definido desde muchos ámbitos dependiendo del sector en el que esta se encuentre. Para Anccasi y Espinoza (2018) ciberseguridad es el conjunto de herramientas, políticas, conceptos de seguridad, salvaguardas de seguridad, directrices, métodos de gestión de riesgos, acciones, formación, prácticas idóneas, seguros y tecnologías que pueden utilizarse para proteger los activos de la organización y los usuarios en el ciberentorno.

Como todo, la ciberseguridad cuenta con ventajas y desventajas, las cuales se deben considerar al momento de introducirse en el mundo digital.

## Ventajas

- Se encarga de asegurar la integridad y privacidad de la información de un sistema informático y sus usuarios.

- Crea buenas medidas de seguridad que evitan daños y problemas que pueden ocasionar intrusos.

- Crea barreras de seguridad como: cortafuegos, antivirus, antiespías, encriptación de la información y uso de contraseñas para proteger la información y los equipos de los usuarios.

- Capacita a la población general sobre las nuevas tecnologías y las amenazas que estas pueden traer consigo.

- Ofrece protección para los distintos dispositivos tecnológicos de los usuarios.

## Desventajas

- Los elementos tecnológicos a los cuales se aplica la ciberseguridad son perjudiciales para el medio ambiente; por ejemplo, las pilas de los teléfonos móviles y distintos artefactos de las computadoras.

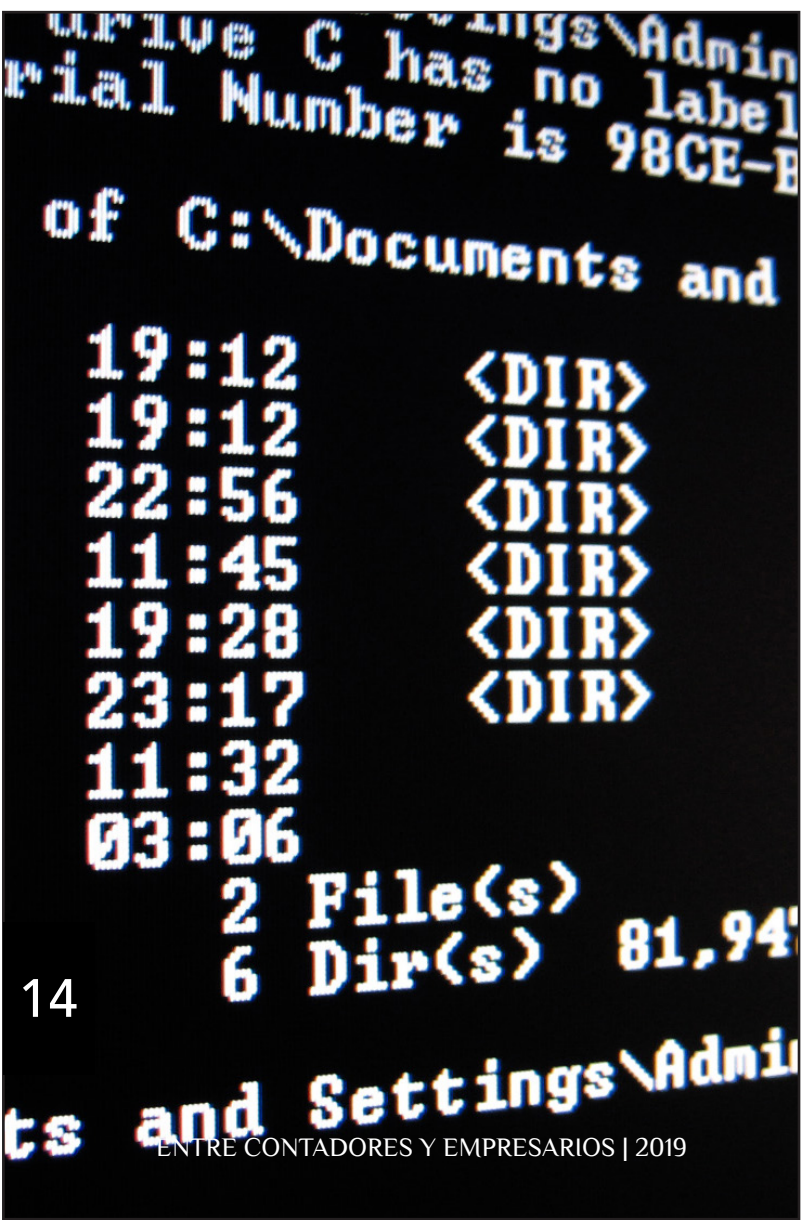
- La seguridad absoluta no es posible.

- En los equipos más desactualizados un antivirus realmente efectivo puede ser muy pesado, lo cual ocasiona que el sistema sea lento, además de ocupar mucho espacio en la memoria del aparato.

- Los requisitos para la creación de contraseñas son cada vez más complejos. La mayoría de los sitios web requieren inicios de sesión y cambio de contraseñas con frecuencia; incluso se ha vuelto obligatorio en muchos lugares de trabajo.

- Con el avance de la tecnología, es más fácil robar información, por lo que se ha hecho necesario contratar servicios de Ciberseguridad, que en muchas ocasiones resultan costosos.

El ciberespacio definido por Calle (1997) como el entorno sensorial creado por los ordenadores, lo que, a su vez, implica la creación de las apariencias y de los comportamientos de los objetos. Así mismo, mencionó que es un término acuñado por el vicepresidente de los Estados Unidos, Al Gore, definido como el nombre genérico dado a los programas orientados a crear infraestructuras de comunicaciones de alta velocidad que permitan acceder a servidores, preferentemente de información multimedia, que ofrezca una variedad integrada de servicios avanzados. Representa un sinnúmero de oportunidades que hacen muy atractivo su uso, otras las más significativas que hasta ahora han sido identificadas son: bajo costo de operación, continuidad en la comunicación ante eventos catastróficos, facilidad en la búsqueda de información y contribución al desarrollo del conocimiento; así mismo, en este sentido también se identificaron algunas amenazas: ciberterrorismo, cibe-



rataques, dependencia tecnológica y cibercrimen. Este último definido como el uso de las tecnologías globalizadas de la información y comunicaciones, poniendo especial énfasis al internet, para la comisión de actos delictivos de alcance transnacional (Manual de las Naciones Unidas sobre Prevención y Control de Delitos Informáticos citado por Pérez, 2016).

Ciberseguridad en el ámbito de las compras en línea

Después de conocer algunos de los aspectos que involucran la ciberseguridad, así como algunas de sus ventajas y desventajas, es importante mencionar algunos puntos que podrían ser clave para evitar eventos que pudieran dañar nuestra información al momento de introducirnos nosotros o a nuestro negocio al mundo digital.

Si hablamos de vender a través del canal online esto nos ofrece una gran cantidad de ventajas, tanto para el cliente como para el empresario, como son: la facilidad de realizar la venta, por la posibilidad de comparar productos o servicios en distintos sitios; la posibilidad de comprar sin horarios y desde prácticamente cualquier lugar; sin embargo, existen otros aspectos que pueden influir al realizar la compra.

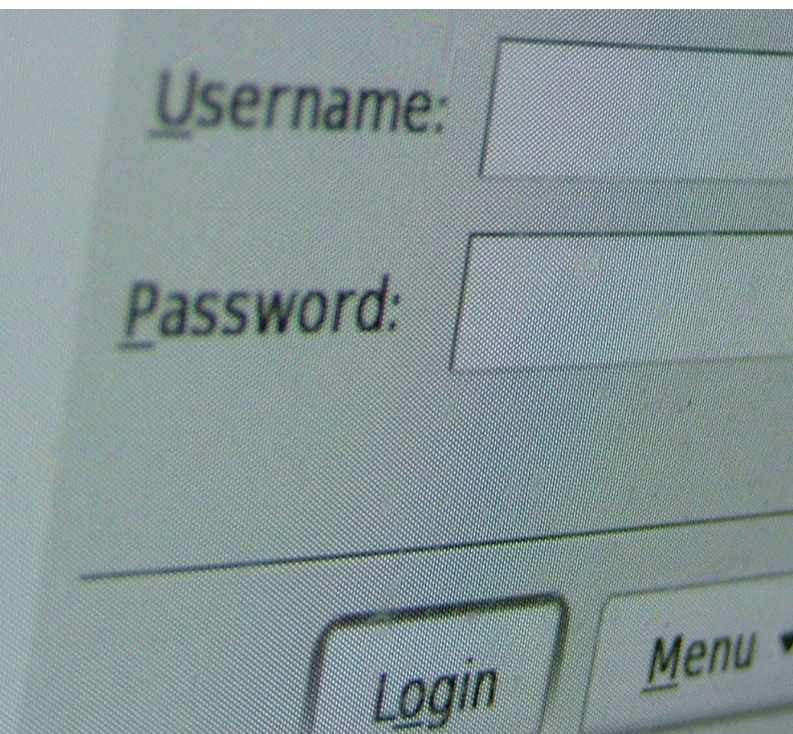
La seguridad ante el posible fraude es uno de



los aspectos más importantes a la hora de realizar una compra online, los usuarios corren riesgos de que sus contraseñas sean hackeadas o de que su información personal pueda ser accesible para otros fines para los que no han dado su consentimiento. Según García (2018) algunas recomendaciones que los usuarios suelen dar son los siguientes:

- Confianza de ese sitio web: si es una web donde no has realizado nunca una compra o un sitio web que nadie te ha recomendado, debes desconfiar, tratando de obtener una mayor cantidad de información que te dé seguridad, debemos desconfiar si un negocio online tiene precios muy bajos o que, por realizar una única compra, los gastos de envío sean gratis.

Si el envío se va a realizar desde China o desde un país asiático, también pueden existir problemas por temas aduaneros y debemos leer bien la información del sitio web, si tienes cualquier duda, ponte en contacto con ellos rápidamente. La posibilidad de contactar de forma sencilla con el comercio también será una buena señal de que puede ser de confianza.



- Términos de compra: todos los comercios en línea cuentan con un apartado en el que figuran las condiciones y términos donde se concretan los términos de los envíos, política de impuestos, política de devoluciones, pagos, etc. Información que es importante que los clientes lean antes de realizar una compra en dicho sitio web, especialmente cuando sea la primera vez que lo hagan.

Si contamos con colaboradores debemos prepararlos pues deben saber que no es aceptable compartir información sensible o datos personales de los clientes en chats u otros medios de comunicación poco seguros. También es importante que conozcan los tipos de estafas y fraudes que proliferan en la red.

## Conclusión

La ciberseguridad es un tema importante pues con la innovación y avances tecnológicos que están sucediendo debemos tener en cuenta que el internet además de beneficios representa varios riesgos, los cuales podemos evitar protegiendo nuestros datos o los de nuestro negocio, sin embargo, es importante tomar en cuenta que muchas veces por la gran cantidad de peligros que existen en la red puede no ser posible establecer un entorno 100% seguro en tu organización por esto es importante realizar con frecuencia auditorías que te indiquen tus niveles de seguridad para ser conscientes de los riesgos que está asumiendo tu compañía. Si estas auditorías las realizas con más contactos puede ser más eficaz porque cada uno de ellos tendrá sus especialistas y marcos de trabajo que te descubrirán nuevos agujeros que el otro no haya sido capaz de ver ya que nos encontramos plenamente en una nueva era digital donde la tecnología se está moviendo de ser un habilitador de negocio a un generador de negocio, así que la ciberseguridad debe ser una herramienta más para favorecer esta transformación digital. ■

## Bibliografía

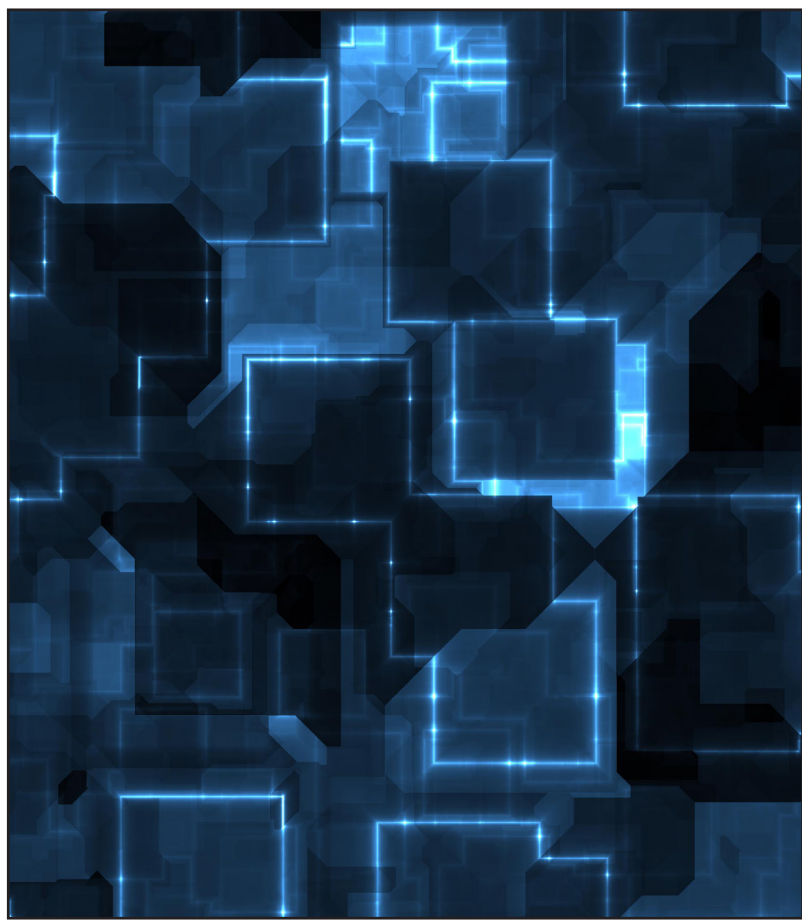
Ancasí, J. y Espinoza, D. (2018). Ciberseguridad. [Mensaje en un blog]. Recuperado de: <https://sites.google.com/site/jezabelydyddra/home>

Calle, J. (1997). Reingeniería y seguridad en el ciberespacio [versión Google Books]. Recuperado de: <https://books.google.com.mx/books?id=qB3P2GuD3EsC&printsec=frontcover&dq=ciberespacio&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjJ5eSg-M3eAhUPIKwKHWchB4U-Q6AEIPDAE#v=onepage&q=ciberespacio&f=false>

García, J. (2018). Hacia un modelo de protección al ciberespacio en México para las instituciones del consejo de seguridad nacional. [PDF]. Recuperado de: [http://repositorio.uninav.edu.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/23000/443/da\\_35-18.pdf?sequence=1](http://repositorio.uninav.edu.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/23000/443/da_35-18.pdf?sequence=1)

Martínez, O. (25 de julio de 2018). Ciberseguridad. [Prezi]. Recuperado de: [https://prezi.com/p/9l\\_bkwp0xdnj/ciberseguridad/](https://prezi.com/p/9l_bkwp0xdnj/ciberseguridad/)

Pérez, V. (16 de diciembre de 2016). Ciberdelito, un delito poco considerado. El Universal. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com.mx/blogs/observatorio-nacional-ciudadano/2016/12/16/ciberdelito-un-delito-poco-considerado>



**Dra. Julio Salgado Sara, L.E. Gutiérrez Mac Arlene Gpe,  
Dra. Martínez Ku Nieves, Dra. Ramos Escobar Orpha.  
Docente: Dra. Dora Elva Salinas Villasáez  
Maestría : Gestión Directiva En Salud  
Materia: Planeación Estratégica**

## Propuesta para disminuir la incidencia de cáncer cervicouterino mediante el incremento de la afluencia de las mujeres a la prueba de Papanicolaou



Propuesta para disminuir la incidencia de cáncer cervicouterino mediante el incremento de la afluencia de las mujeres a la prueba de Papanicolaou.

Por: Dra. Julio Salgado Sara, L.E. Gutiérrez Mac Arlene Gpe, Dra. Martínez Ku Nieves, Dra. Ramos Escobar Orpha.

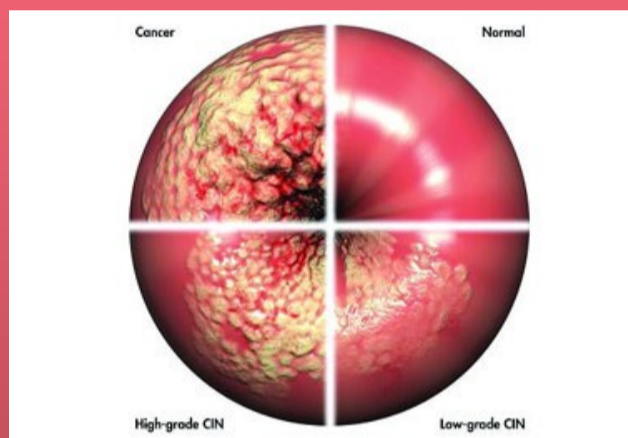
Docente: Dra. Dora Elva Salinas Villasáez  
Maestría : Gestión Directiva En Salud  
Materia: Planeación Estratégica

**UVM**  
LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES

### Introducción

El cáncer cervicouterino es la segunda neoplasia más común en mujeres de América Latina, con 68,818 casos anuales. En México desde 2006 el cáncer cervicouterino (CaCu) es la segunda causa de muerte por cáncer en la mujer.

Las entidades con mayor mortalidad por cáncer de cuello uterino son Morelos (18.6%), Chiapas (17.2%) y Veracruz (16.4%). (salud/acciones-y-programas información estadística 2017) de presentación del cáncer cervicouterino es a los 49.2 años. (estadistica.inmujeres.gob.mx 2015)



### Metodología

Es un estudio descriptivo de corte transversal, ya que se realizó en un tiempo corto con análisis de resultados, en las mujeres de 20 a 65 años de la Unidad Médica Familiar No. 56 del IMSS, aplicándoles una encuesta en la sala de espera de la Unidad Médica familiar No. 56. (Hernández, Collado y Baptista (2010).



### Objetivo general

\* Identificar los factores que influyen en la baja afluencia a la prueba de Papanicolaou de las mujeres en la UMF 56.

### Objetivos específicos

- \* Identificar los factores que influyen en la baja afluencia a la prueba de Papanicolaou previa aplicación de un instrumento en la Unidad Médica Familiar No.56 del IMSS.
- \* Analizar los factores encontrados en el instrumento aplicado.
- \* Comparar el análisis de los factores con los de estudios previos existentes realizados en México
- \* Realizar un plan de mejora con base en los resultados obtenidos.

### SUGERENCIA

- \* Cuando un resultado presente lesiones tempranas del cérvix, localizar a la paciente para su referencia oportuna a la clínica de displasias del segundo nivel de atención en menos de 5 días.
- \* Gestionar recursos financieros y técnicos a fin de lograr aumentar la oferta y la demanda de la prueba del Papanicolaou a un gran sector de la población derechohabiente de la unidad de medicina familiar N° 56.

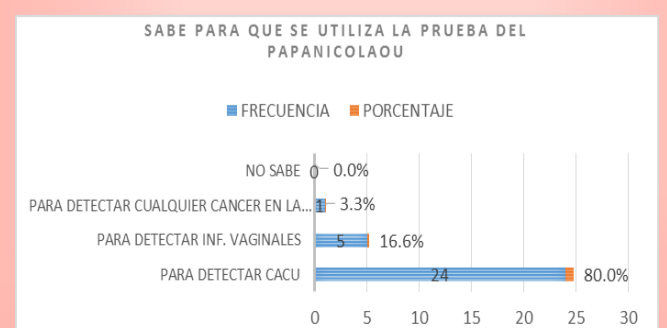
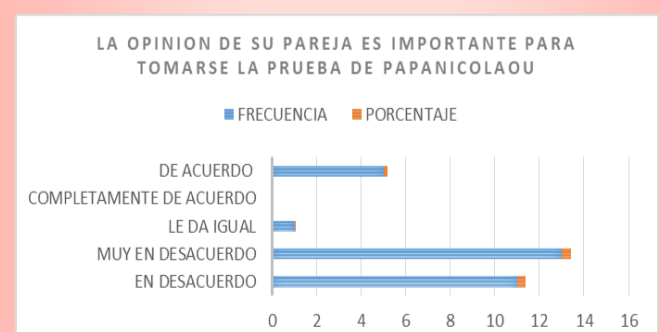
### Conclusiones

La actitud positiva o favorable prevaleció en la tercera parte de las mujeres, en la pregunta cuando recibe información sobre la importancia del Papanicolaou la mayoría respondió con interés, pero predominó una actitud indiferente ante quien debía realizar la toma Papanicolaou y la opinión que tenga la pareja para realizarse la prueba. Las cuales en alguna medida no afectan el bienestar de la mujer. A pesar que la actitud favorable no fue una condición predominante en las mujeres del estudio se encontró que más del (66.6 %) de las usuarias se habían realizado la prueba en un periodo de 1 a 2 años. Así también el desconocimiento de algún reporte de Papanicolaou en los últimos 3 años, con la mala experiencia al reclamo de su resultado fue lo que más predominó.



### Resultados

Las mujeres son autónomas, conocen para que se utiliza la prueba de Papanicolaou, no consideran la opinión de sus parejas para acudir a la clínica, perciben al personal amable y capacitado, están conscientes de la importancia de la prueba de Papanicolaou, sin embargo no tiene la decisión de realizarse la prueba. No acuden a sobadoras o parteras, prefieren ser atendidas por un médico, el nivel de estudio es medio superior, les es fácil procesar la información emitida de diferentes formas acerca de la importancia de la prueba de Papanicolaou sin embargo no acuden a realizarse la prueba.

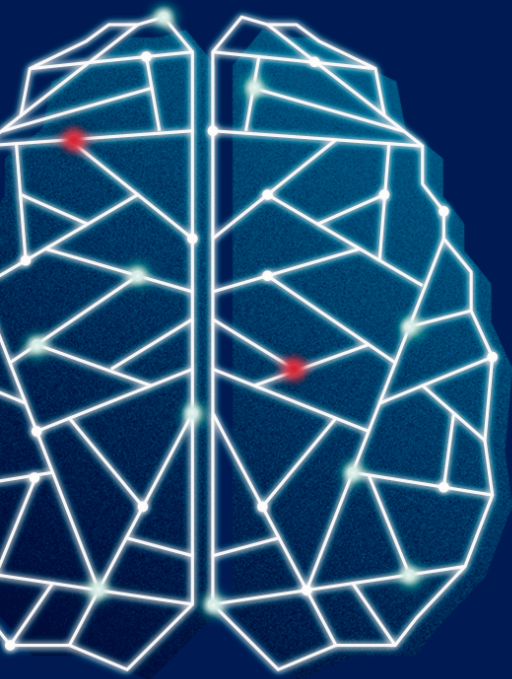


### Referencias

1. Gissel, M. H. (UADY, 2017). Tesis ¿Cuales son las características, experiencias individuales y afectos relacionados con la realización de Papanicolaou en mujeres de Puncuyut, Yucatan? En M. H. Gissel. Mérida, Yucatan.
2. Quattrocchi Patrizia, O. J. (UADY 2010). Tesis: Saberes y prácticas sobre el Papanicolaou entre mujeres yucatecas. Merida, Yucatán
3. <http://estadistica.inmujeres.gob.mx/formas/index.php>. (s.f.).
4. Dzul, K. y Puerto, M. . (2004). Cáncer cervicouterino: Métodos. *Revista biomédica*. 15 No. 4, 233-241.



Instituto Mexicano de  
Contadores Públicos  
Yucatán



# CONTADURÍA AQUÍ, AHORA Y SIEMPRE

MÉRIDA YUCATÁN

**¡INSCRÍBETE!**

ÚLTIMOS DÍAS

**CUOTA TEMPRANA**

**\$4,200.00\* MX + IVA**

VIGENCIA HASTA EL 31 DE MARZO DE 2019  
PAGA A 6 MESES SIN INTERESES\*

**CUOTA INTERMEDIA**

**\$4,600.00\* MX + IVA**

VIGENCIA HASTA EL 30 DE ABRIL DE 2019

**CUOTA FINAL**

**\$5,200.00\* MX + IVA**

VIGENCIA HASTA EL DÍA DEL EVENTO

AL INSCRIBIRTE LLÉVATE ADICIONALMENTE  
**25% DE DESCUENTO\***

EN ADMISIÓN A LA CENA DE ANIVERSARIO  
(DE \$950 A \$712.50\*\* + IVA)

SEDE:



Ó UN PASE ADICIONAL PARA UNA PERSONA SIN COSTO PARA  
UNA CONFERENCIA POR DÍA EN LA SEMANA DE LA CONTADURIA.

APLICA RESTRICCIONES

\*EL 25% DE DESCUENTO APLICA PARA 2 BOLETOS POR PERSONA \*\* PRECIO DE LA CENA POR PERSONA

**20 AL 24 MAYO**

**TORNEO  
DE BOLICHE**



Instituto Mexicano de  
Contadores Públicos  
Yucatán

¡Arma tu equipo!

**11 Y 12  
ABRIL**



**HORARIO**  
8PM A  
11PM

Sede:



**Sport Bowl**

MÉRIDA

Costo por los 2 días:

\$120 pp + IVA

Aplican Restricciones

\*No incluye consumo de alimentos en la sede



¡Descarga nuestra app!

¡Síguenos en!

