



CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD
CEAS MÉXICO



BOLETÍN INFORMATIVO

CEAS MÉXICO

AÑO X NÚMERO 1

ENERO - JUNIO 2023

CONTENIDO

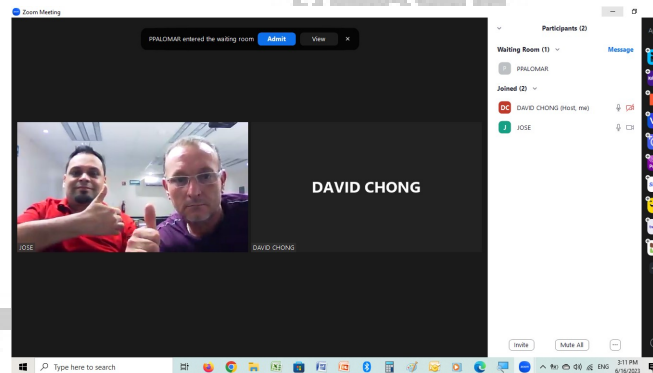
I	ACTIVIDADES DE CEAS MÉXICO	1
II	EVENTOS DE CEAS MÉXICO	6
III	PUBLICACIONES DE CEAS MÉXICO	9
	Ojos en el Cielo	9
	¡Es la Velocidad!	13
	¿Quién detendrá la lluvia?	21
	La Seguridad Escolar empieza en el Salón de Clases	24
IV	NOVEDADES DE CEAS MÉXICO	28

CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD

I. ACTIVIDADES DE CEAS MÉXICO

Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización GPS, Nivel I (FORMOS I)

Del 12 al 16 de Junio se impartió el Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización GPS, Nivel I (FORMOS I) al personal de Transportes Cuauhtémoc, organizado por Grupo SABE Consultores.



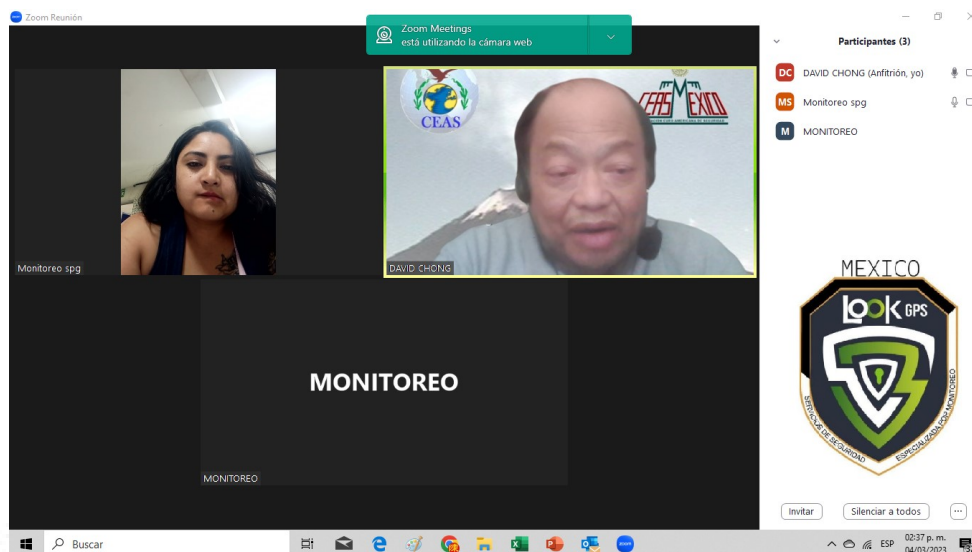
Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia, Nivel I (FOMVI I)

Del 05 al 09 de Junio se impartió el Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia, Nivel I (FOMVI I) al personal de INDUSTRIAS PEÑOLES, organizado por Grupo SABE Consultores.



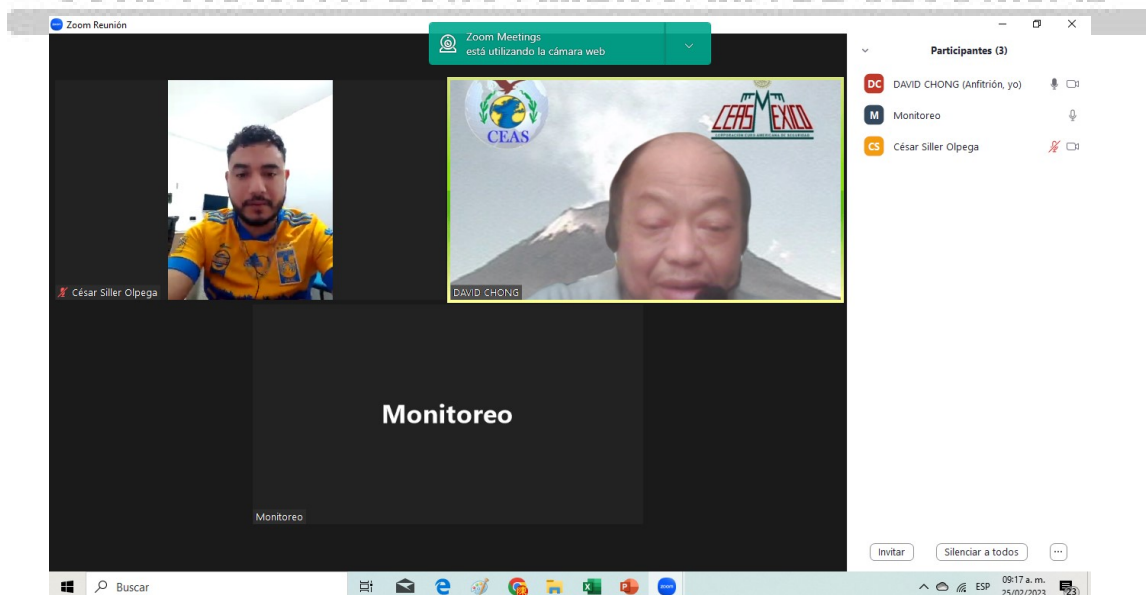
Taller de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización GPS

El 04 de Marzo se impartió el Taller de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización GPS, organizado por Look GPS.



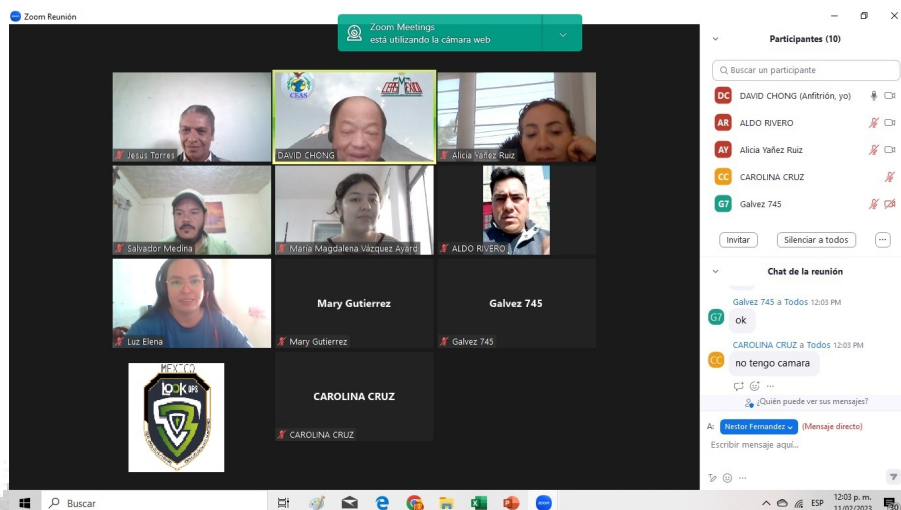
Taller de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia

El 25 de Febrero se impartió el Taller de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia, organizado por Look GPS.



Taller de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización GPS

El 11 de Febrero se impartió el Taller de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización GPS, organizado por Look GPS.



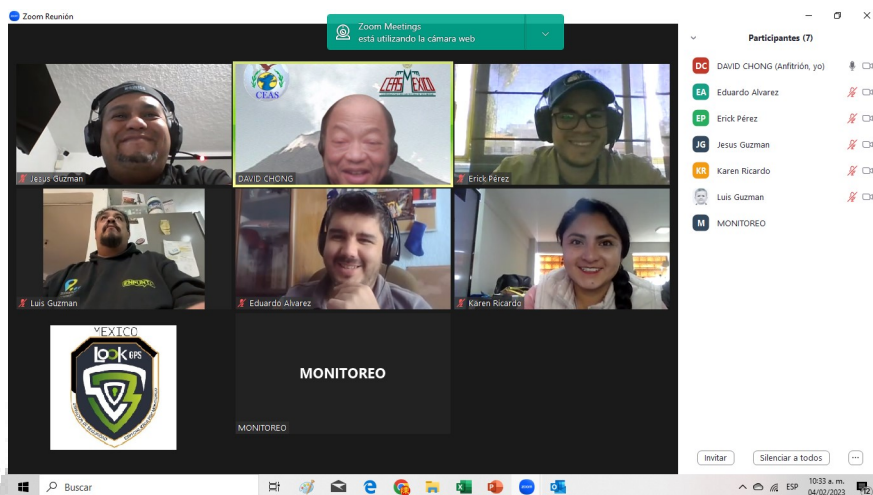
Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia, Nivel I (FOMVI I)

Del 06 al 10 de Febrero se impartió el Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia, Nivel I (FOMVI I) al personal de CINTERMEX y de TRACSA, organizado por Grupo SABE Consultores.



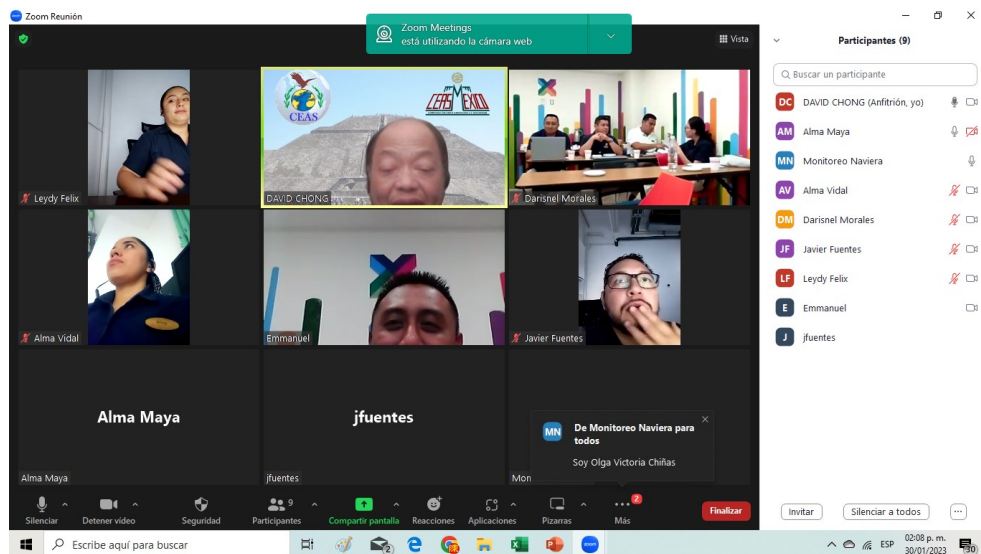
Taller de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia

El 04 de Febrero se impartió el Taller de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia, organizado por Look GPS.



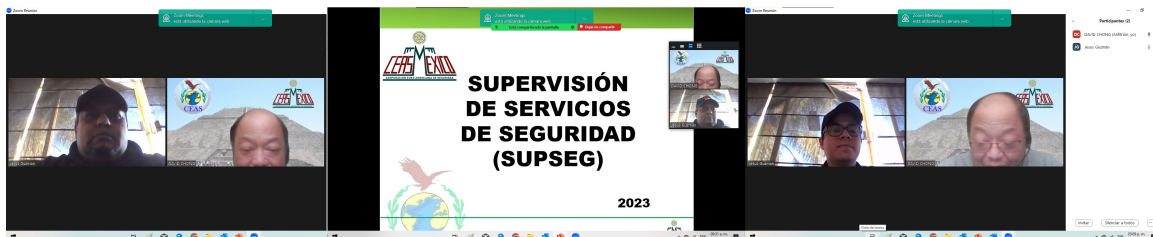
Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia, Nivel I (FOMVI I)

Del 30 de Enero al 2 de Febrero se impartió el Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia, Nivel I (FOMVI I) al personal de Grupo XCARET.



Curso de Supervisión de Servicios de Seguridad (SUPSEG)

Del 23 al 27 de Enero se impartió el Curso de Supervisión de Servicios de Seguridad (SUPSEG) al personal de Telemática y Controles.



II. EVENTOS DE CEAS MÉXICO

FECHA	CURSO	HORAS
31 de Julio, 1, 2, 3 y 4 de Agosto	Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia Nivel I (FOMVI I)	40
26 y 27 de Agosto, 2 y 3 de Septiembre	Formación de Mandos Operativos para Servicios de Seguridad (FORMAN)	32
9, 10, 11, 12 y 13 de Septiembre	Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización Nivel I (FORMOS I)	40
15, 16, 17, 18 y 19 de Septiembre	Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización Nivel I (FORMOS I)	40
22, 23, 24, 25 y 26 de Septiembre	Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización Nivel I (FORMOS I)	40
2, 3, 4, 5 y 6 de Octubre	Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia Nivel I (FOMVI I)	40
9, 10, 11, 12 y 13 de Octubre	Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización Nivel I (FORMOS I)	40
16, 17, 18, 19 y 20 de Octubre	Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia Nivel I (FOMVI I)	40
23, 24, 25, 26 y 27 de Octubre	Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización Nivel I (FORMOS I)	40

FECHA	CURSO	HORAS
6, 7, 8 y 9 de Noviembre	Formación de Mandos Operativos para Servicios de Seguridad (FORMAN)	32
5, 6, 8 y 9 de Junio	Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia Nivel II (FOMVI II) / Centro Integrado de Mando y Asistencia para Servicios de Videovigilancia (CIMA/SVV)	32
12, 14, 15 y 16 de Junio	Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización Nivel II (FORMOS II) / Centro Integrado de Mando y Asistencia para Servicios de Geolocalización (CIMA/SGL)	32
26, 27, 29 y 30 de Junio	Administración de Servicios de Seguridad (ASES)	32

Todos los programas están disponibles para asistir a través de nuestra **PILAR** (**P**lataforma **I**nteractiva en **L**ínea para **A**sisencia **R**emota)

ASOCIADOS



EDUCACIÓN ABIERTA

look GPS
Taller Abierto en cualquier lugar y en cualquier momento

Taller Abierto
entra a www.lookgps.mx
• 2 HORAS DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS

100% ONLINE

TALLER DE MONITORISTAS PARA SEGURIDAD EN VIDEOVIGILANCIA

Obtén tu constancia de habilidades DC3
Reconocimiento por LOOKGPS

\$55 USD
REGÍSTRATE

El objetivo de este taller es proporcionar los conocimientos para desempeñar las responsabilidades RUTINARIAS, así como las medidas de REACCIÓN en el monitoreo de un sistema de video vigilancia.

Más información marcanos www.lookgps.mx **55 8950-6305**

Aceptamos Tarjetas

TALLER MONITORISTAS PARA SEGURIDAD EN GEOLOCALIZACIÓN

\$55 USD
REGÍSTRATE

Taller Abierto en cualquier lugar y en cualquier momento
entra a www.lookgps.mx
• 2 HORAS DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS

Proceso de adiestramiento para el personal de monitoreo en sistemas de geolocalización GPS

- Obtén tu constancia de habilidades DC3
- Reconocimiento por LOOKGPS

Más información marcanos www.lookgps.mx **55 8950-6305**

Aceptamos Tarjetas

look GPS
Taller Abierto en cualquier lugar y en cualquier momento

Taller Abierto
entra a www.lookgps.mx
• 2 HORAS DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS

100% ONLINE

TALLER DE MONITORISTAS PARA SEGURIDAD EN VIDEOVIGILANCIA

Obtén tu constancia de habilidades DC3
Reconocimiento por LOOKGPS

\$950
REGÍSTRATE

El objetivo de este taller es proporcionar los conocimientos para desempeñar las responsabilidades RUTINARIAS, así como las medidas de REACCIÓN en el monitoreo de un sistema de video vigilancia.

Más información marcanos www.lookgps.mx **55 8950-6305**

Aceptamos Tarjetas

TALLER MONITORISTAS PARA SEGURIDAD EN GEOLOCALIZACIÓN

\$950
REGÍSTRATE

Taller Abierto en cualquier lugar y en cualquier momento
entra a www.lookgps.mx
• 2 HORAS DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS

Proceso de adiestramiento para el personal de monitoreo en sistemas de geolocalización GPS

- Obtén tu constancia de habilidades DC3
- Reconocimiento por LOOKGPS

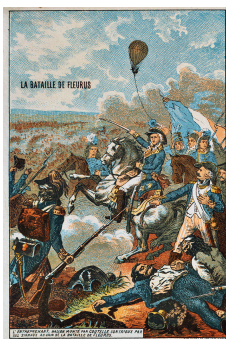
Más información marcanos www.lookgps.mx **55 8950-6305**

Aceptamos Tarjetas

III. PUBLICACIONES CEAS MÉXICO

OJOS EN EL CIELO

Los Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT), conocidos como “drones”, han mejorado las capacidades de vigilancia para seguridad, en particular en cuanto a la rapidez y amplitud en la cobertura de un espacio. Pero como todo recuso de tecnología, tiene ciertas características de funcionalidad que imponen condiciones a su aplicación a las tareas de vigilancia, y por ende demandan ciertas destrezas y habilidades en el usuario-observador.



La **observación aérea** ha sido un recurso de vigilancia muy importante por la **mayor amplitud de visualización** que se proporciona desde la altura, aunque con limitaciones en la apreciación de detalles a la distancia, y ha sido utilizado con fines primordialmente militares a partir el surgimiento de los globos aerostáticos desde la Batalla de Fleurus (1794) durante las guerras revolucionaras francesas, pasando por la Guerra de Secesión (1861 - 1865) en Norteamérica y la Guerra Franco Prusiana (1870 – 1871) y hasta los inicios de la Primera Guerra Mundial (1914).

Con el advenimiento del aeroplano, durante la Primera Guerra Mundial (1914 – 1918), la observación aérea adquirió nuevas dimensiones, por el uso de equipos como el biplano Caudron G3 de Francia, pasando por el PBY Catalina en la Segunda Guerra Mundial, hasta los más sofisticados como los Lockheed U-2 y el SR-71 “Blackbird” norteamericanos, y los An 30 y M 55 soviéticos.



Caudron G3



PBY Catalina



U - 2



SR - 71



An 30

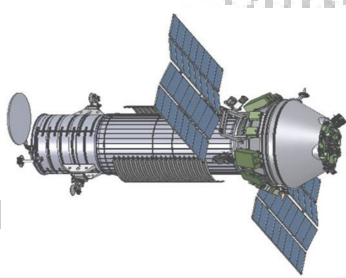


M - 55

De hecho, cualquier vehículo aéreo, tripulado o no con personal humano, puede ser utilizado como plataforma de observación aérea, solo con instalarle dispositivos de vigilancia, que pueden ser, tanto de tipo visual (cámaras), como de señales electrónicas, como es el caso del RC-135.



Las plataformas más avanzadas para la observación aérea son las satelitales, que pueden ser con fines militares como los modelos Key Hole norteamericanos o el Razdan soviético, aunque también se destinan a usos no militares, como el monitoreo meteorológico.

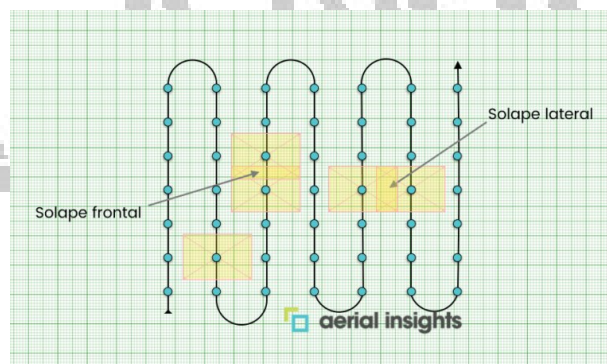
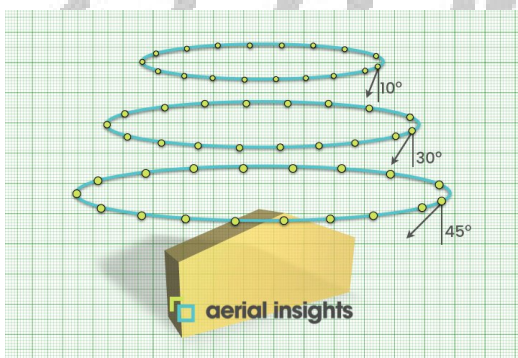


Los *drones* ofrecen una alternativa para la observación aérea con mejores perspectivas de eficiencia en términos de costo – beneficio ya que, al no requerir los sistemas de supervivencia para una tripulación, puede incrementar su carga útil o bien reducir sus dimensiones y costo. Pero también detentan características muy particulares en su funcionalidad que demandan ciertas destrezas en los usuarios. Entre estas características, se pueden destacar las siguientes, cuya concatenación determina su capacidad de vigilancia:

MANIOBRABILIDAD. Depende del tipo de *dron* con que se opere, de **ala fija** o de **ala rotatoria**, lo que determina la dinámica de vuelo. En el primer caso opera con un patrón de **sobrevuelo continuo y a una velocidad al menos superior a la velocidad de pérdida** del vehículo, lo cual puede **dificultar darse cuenta de los detalles**, si no se cuenta con facilidades para modificar la orientación de los medios de observación (las cámaras). Otro factor en este caso es la **amplitud de giro** para virar, incluso de regreso, si se requiere volver a observar algún espacio ya recorrido, lo que implica **menor rapidez de detección y por ende de reacción**. Por su parte, en el segundo caso, se tiene la facilidad para un **sobrevuelo a mucho menor velocidad o estacionario (*hovering*)**, que le permite una **mejor apreciación de detalles**, sí como **mayor rapidez de detección y por ende de reacción**, pero consume más energía de la planta motriz. Finalmente se tiene que, para el manejo del *dron* se tiene el problema de una **visión confinada del entorno** por el “*efecto túnel*” de lo que muestren los instrumentos a bordo a un operador remoto.



AUTONOMÍA. Se materializa por el **tiempo de vuelo**, que en principio está determinado por la capacidad de la planta motriz del vehículo, pero decrece por la magnitud de la carga útil y la complejidad de las maniobras como los patrones y velocidad de sobrevuelo, el tiempo estacionario, la altitud y el arrastre (*drag*) por las condiciones atmosféricas adversas. Un factor vinculado en este aspecto es el **alcance de la cobertura**, que depende del **patrón de vuelo**, que es máximo con un patrón lineal entre un origen y un destino aún alejados, y más reducido en recorridos de tipo “circuito” o “barrido”. Otro aspecto importante es que se tenga **capacidad de retorno** origen para reabastecimiento, recarga de baterías o de combustible según sea el caso, para lo cual algunos modelos disponen de mecanismos que detectan el límite de alcance y activan automáticamente una trayectoria de retorno, pero en otros casos, el operador tendrá que determinar el momento de esta maniobra.



CARGA ÚTIL. Comprende las facilidades que determinan la **capacidad operativa** del *drón*, depende del tipo y potencia de la planta motriz y acota su autonomía. En este aspecto se puede tratar de quipos con poca potencia, como lo *drones* de consumo de poco peso, que sólo pueden transportar una cámara fija de corto alcance que requiere de muchas maniobras para cubrir un detalle en el espacio de interés, lo que acorta su autonomía, hasta equipos de grado militar de alta potencia capaces de transportar dispositivos sofisticados con facilidades PTZ y de largo alcance, que requieren menos maniobras de vuelo y por ende pueden extender su autonomía.



La concatenación de estas y otras características obligan al usuario - observador a desarrollar una **capacidad de detección “al paso”** durante el sobrevuelo, es decir durante el desplazamiento del vehículo, para decidir las maniobras pertinentes, ya sea movimientos de exploración PTZ con los equipos de vigilancia, o bien modificaciones a la trayectoria de vuelo con el propio vehículo para una visualización específica enfocada en un detalle en particular dentro del espacio de cobertura. Y entre menos facilidades se dispongan en el equipo, se requerirá **mayor agudeza en esta destreza**. Esta destreza es indispensable cuando se utilizan *drones* de ala fija por su patrón de vuelo continuo, y una deficiencia o mal manejo de dicha destreza puede anular la ventaja de la mayor rapidez para el recorrido del área de cobertura al operar el vehículo a una menor velocidad o con muchos posicionamientos estacionarios. Y la efectividad de esta destreza se puede comprometer si el usuario – observador también es responsable de la operación aérea del *dron*.

Un *dron* puede ofrecer una mayor capacidad de **captación** (“*ver más*”) por su movilidad aérea que le permite superar los obstáculos del terreno, pero si no se dispone de una capacidad de **detección** acorde, su utilidad será muy reducida. Y esa última capacidad dependerá como cualquier otra cámara, del factor humano, aunque se cuenten con sistemas analíticos que necesariamente estarán limitados a lo que les permita hacer su diseño y su programación.

Ver más NO asegura Ver mejor

¡ES LA VELOCIDAD!

La logística en general, y los transportes en particular, constituyen un recurso vital para la Sociedad por su cometido de distribuir los bienes desde los centros de producción hacia los centros de utilización, ya sea por procesamiento o por consumo, ambos ubicados en comunidades que se encuentran dispersas en un entorno de globalización. Por ello es indispensable evitar las amenazas contra su continuidad funcional, para propiciar la viabilidad y el progreso social.

En principio, las **amenazas** contra la continuidad funcional de los transportes, que impiden que los bienes lleguen a su destino, se denominan como las **4A**, y comprenden: las **A**verías, los **A**ccidentes, las **A**lteraciones (de ruta) y las **A**gresiones. Las medidas para evitar estas amenazas, que pueden ser de naturaleza *accidental* (por causas no controlables), *incidental* (por causas controlables) o *intencional*, comprenden: **reaccionar** ante lo accidental, **anticipar** ante lo incidental y **dificultar** la acción de los agentes causantes, el “**enemigo**” ante lo intencional.

De estas cuatro amenazas, los Accidentes y las Agresiones atraen la mayor prioridad de atención para propósitos de protección, tanto por su **mayor potencial de pérdida** de los bienes, como porque la ocurrencia de las otras dos amenazas puede derivar en estas últimas. Para estos efectos se tiene que los Accidentes pueden ser de naturaleza *accidental*, cuando un agente ajeno al transporte le causa daños (otro vehículo, el terreno o un efecto climático) o *incidental*, cuando los daños son causados por el propio transporte (el vehículo, los bienes o el operador). Por otro lado, las Agresiones pueden ser de naturaleza *accidental*, cuando son causados por algún fenómeno de la naturaleza (deslaves, sismos), o *intencional*, cuando los daños son de origen antropogénico (robos, vandalismo).

De acuerdo con estadísticas del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), en el año 2021 ocurrieron un poco más de **15 mil accidentes** en las carreteras, y de acuerdo con estadísticas de la Asociación Nacional de transporte Privado (ANTP), en ese mismo año ocurrieron poco más de **9 mil eventos de robo** a transporte de carga, lo que significa que la **amenaza de mayor incidencia** son los Accidentes, que proyectan las **mejores posibilidades de evitarse** por su naturaleza *incidental*, pero también son causados por prácticas imprudentes en la operación de las unidades, en particular por alguna **situación de exceso de velocidad**, no sólo respecto a los límites de velocidad establecidos para cada tipo de camino a lo largo del recorrido, sino respecto a lo que se puede describir como la **Velocidad Aceptable de Seguridad (VAS)**, y que consiste en la **velocidad recomendada** para una concurrencia de las *características específicas de un transporte, con un cierto tipo de carga y en una ruta en particular*.

Los factores que contribuyen para determinar esta VAS en cada caso en particular pueden ser físicos (lo que hay) o funcionales (lo que sucede), pero también pueden ser fijos (sin variaciones) o variables (con variaciones por lo regular inciertas e impredecibles), e integran los parámetros que se muestran en el **Cuadro de Parámetros VAS**.

	FIJAS	VARIABLES
FÍSICAS	• Trazo (recto, curvo) • Topografía (ascendente, descendente, plano ondulado)	• Iluminación (día, noche, penumbra) • Clima
FUNCIONALES	• Zonas de movilidad sobre el camino (áreas urbanas, zonas ganaderas) • Espacios confinados (puentes) • Puntos de control (casetas, retenes)	• Tipo de bienes (secos, húmedos, alta o baja densidad) • Peso de la carga • Tipo de transporte (unitario, articulado) • Tráfico • Superficie de rodamiento

Cuadro de Parámetros VAS

El propósito de la VAS es mantener la operación del vehículo de transporte en **condiciones favorables para reaccionar con oportunidad** ante el surgimiento de alguna situación que comprometa el desplazamiento del transporte (amenazas), y su operador se vea obligado a detenerse o realizar alguna maniobra de evasión. Para ello, dichas “condiciones favorables” comprenden, principalmente, la estabilidad del vehículo y una velocidad que permita su frenado en la distancia más reducida posible.

Para estos efectos, las condiciones **físicas-fijas** se refieren a las características físicas del camino, para los cuales se establecen velocidades máximas para cada tramo, de acuerdo con el Cuadro de Velocidades Límite (CVL). Pero esto no es suficiente para el caso de los transportes, que tienen un límite de velocidad de 80 kph de acuerdo con la Norma Oficial **NOM-012-SCT-2-2017**. La cuestión crucial es que este es un referente único, que NO considera las condiciones físicas del camino, como en el CVL. Por ello sería conveniente establecer estas diferencias, estableciendo la VAS como una **proporción de la Velocidad Límite** establecida en el CVL para cada perfil de condiciones físicas, que pudiera ser de alrededor del **73%**, que es la proporción de los 80 kph con la máxima velocidad en el CVL que es de 110 kph.

CONCEPTO	UNIDAD	TIPO DE CARRETERA									
		E	D	C	B	A					
TDPA en el horizonte de proyecto	Veh/día	Hasta 100	100 a 500	500 a 1500	1500 a 3000	Mas de 3000					
TERRENO	Montañoso	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Lomerío	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Plano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Velocidad de proyecto	Km/hr	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
Distancia de visibilidad de parada	m	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
Distancia de visibilidad de rebase	m	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Cuadro de Velocidades Límite (CVL)

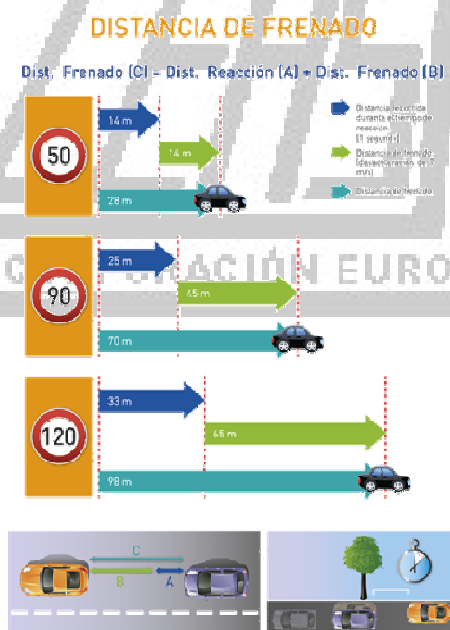
Un segundo factor a considerar son las condiciones **funcionales-fijas**, que igualmente por conveniencia es recomendable que se ajuste la VAS para posibilitar una reacción oportuna ante el surgimiento de alguna forma de obstáculos al desplazamiento de los vehículos sobre el camino. En este caso, el nivel de ajuste a la VAS deberá determinarse de un análisis de las condiciones particulares en cada caso.

Un tercer factor a considerar son las condiciones **físicas variables** que inciden sobre la **visibilidad del camino**. En este caso se pueden proyectar al menos cuatro posibles escenarios, resultado de la combinación de los dos componentes, y que son Día con buen clima, Día con mal clima, Noche con buen clima y Noche con mal clima, para cada uno de los cuales es conveniente establecer un ajuste adicional a la VAS. Este ajuste puede tomar como base la VAS establecida para las condiciones **físicas-fijas**, con o sin el ajuste por las condiciones **funcionales-fijas**, para el escenario de máxima visibilidad (Día con buen clima), y a partir de este determinar una proporción para los otros tres escenarios, de mayor a menor visibilidad. Si es posible, también se podrían contemplar dos escenarios adicionales, para las condiciones de Penumbra (amanecer y atardecer) con Buen y Mal clima.

Un cuarto factor a considerar con las condiciones **funcionales-variables** que afectan a la estabilidad del vehículo. En este ámbito se tiene que los bienes “*húmedos*” (líquidos y gases), en particular los de menor viscosidad, por la dinámica del fluido (“*bamboleo*”) en el contenedor ocasiona que el centro de gravedad del vehículo se modifique continuamente, aunque se disponga de facilidades para amortiguarlo (“*rompeolas*”), lo que a su vez causa inestabilidad al vehículo. Asimismo, si se transportan bienes de baja densidad, ocupan un mayor espacio dentro del contenedor lo que eleva el centro de gravedad del vehículo y también puede inducir inestabilidad. Finalmente se tiene que los vehículos de chasis unitario (tipo B y C) suelen ser más estables que los de remolque y articulados (C-R, T-S, T-S-R y T-S-S). Todo ello en conjunto requeriría un ajuste adicional al VAS.

Finalmente, un quinto factor a considerar es el posible surgimiento de ciertas condiciones **aleatorias**, por sí mismas inciertas e impredecibles y por lo general causadas por agentes externos al vehículo, como podrían ser puntos de control que obliguen a la detención total, como retenes, así como las condiciones de deterioro o contaminantes (como derrames de líquidos grasosos) en la superficie de rodamiento de los caminos, ante los cuales también se requeriría otro ajuste adicional al VAS.

La aplicación de estos criterios de VAS tiene un impacto directo al incrementar los tiempos de recorrido y por ende reducir la disponibilidad de las unidades, lo repercute en un **incremento al costo de operación de los transportes** (flete). Pero proporciona condiciones más favorables para evitar los Accidentes al dar **mayor oportunidad a la reacción del operador** ante el surgimiento de amenazas, así como a la **reducción de la distancia de frenado de emergencia**, lo que contribuye a reducir los costos de toda clase de daños, que tan solo en 2021 representaron la pérdida de más de 3 mil vidas, más de 8 ml lesionados y daños materiales por más de \$1,600 mdp.



Por ello, la **conveniencia de su implementación**, es que constituye un **recurso controlable y efectivo** para evitar estas amenazas, y en consecuencia si no evitar, al menos **reducir las consecuencias** derivadas de su ocurrencia, predominantemente en términos de **beneficios financieros**, lo que se puede ilustrar con este caso de ejemplo:

Un transporte lleva una carga de 10 toneladas de prendas, con un peso unario de 0.5 Kg., costo unitario de \$1,000.00 y precio público de \$2,000.00, de tal suerte que el valor de la carga es de \$20 mdp. Si ocurre un accidente y se pierde la carga, el seguro cubriría un porcentaje del valor de la carga, que podría ser del 90% del valor declarado, suponiendo un 10% de deducible. Por ello, la pérdida total sería el deducible, \$2 mdp en este caso, más la posible utilidad que se podría haber obtenido por la venta de las prendas, es decir \$22 mdp en total para este caso de ejemplo. Adicionalmente se tendría la posible pérdida del mercado, porque un nuevo suministro de prendas ya no tendría clientela, que probablemente las habría adquirido con un competidor, incluso canales de la delincuencia. Y si la carga fuera de artículos perecederos, alimentos o medicamentos, se tendrían repercusiones adicionales al prestigio de la marca por daños a la salud al adquirirlos en puntos de venta ilegales y consumirlos. En este último caso de perecederos, incluso si se llegara a recuperar la carga, tendría que ser destruida al alterarse las condiciones sanitarias para su manejo, lo que de cualquier forma sería una pérdida total.

La implementación de la VAS en la operación de transportes es un **problema de control**, que requiere al menos dos instrumentos, uno que sirva de guía o referencia de las condiciones de VAS par cada tramo de recorrido en una ruta, y otro que sirva para asegurar el cumplimiento del anterior. El instrumento guía o de referencia tendría que ser algo similar al Plan d Vuelo de una aeronave, que se le podría denominar como **Plan de Ruta o de Recorrido**, en donde se indique, para cada tramo según sus condiciones de terreno físicas y funcionales, las diferentes opciones de VAS, el cual debe ser elaborado por el área de operación de los transportes. Por su parte, el instrumento de supervisión podría ser alguna forma de **Control de Recorrido**, a cargo de personal debidamente capacitado para desempeñar tareas de rastreo vehicular (monitoreo), con funciones similares a los Controladores del Tráfico Aéreo.



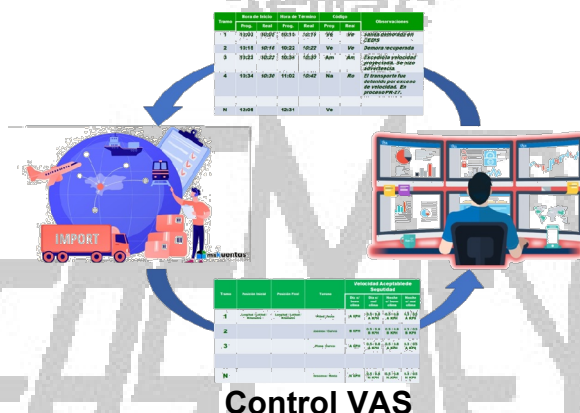
Rastreo Vehicular (Monitoreo)

Tramo	Posición Inicial	Posición Final	Terreno	Velocidad Aceptable de Seguridad			
				Día o buen clima	Día o mal clima	Noche o buen clima	Noche o mal clima
1	Longitud / Latitud / Kilómetro	Longitud / Latitud / Kilómetro	Plano / recta	A KPH	0.5 / 0.8 A KPH	0.5 / 0.8 A KPH	0.3 / 0.5 A KPH
2			Ascenso / Curvas	B KPH	0.5 / 0.8 B KPH	0.5 / 0.8 B KPH	0.3 / 0.5 B KPH
3			Plano / Curvas	A KPH	0.5 / 0.8 A KPH	0.5 / 0.8 A KPH	0.3 / 0.5 A KPH
N			Descenso / Recta	N KPH	0.5 / 0.8 N KPH	0.5 / 0.8 N KPH	0.3 / 0.5 N KPH

Tramo	Hora de Inicio		Hora de Término		Código		Observaciones
	Prog.	Real	Prog.	Real	Proy.	Real	
1	10:03	10:05	10:15	10:16	Ve	Ve	Salida demorada en CEDIS
2	10:15	10:16	10:22	10:22	Ve	Ve	Demora recuperada
3	10:22	10:22	10:34	10:30	Am	Am	Excedió la velocidad proyectada. Se hizo advertencia.
4	10:34	10:30	11:02	10:42	Na	Ro	El transporte fue detenido por exceso de velocidad. En proceso PR-27.
N	12:05		12:31		Ve		

Plan de Ruta o Recorrido

Control de Recorrido



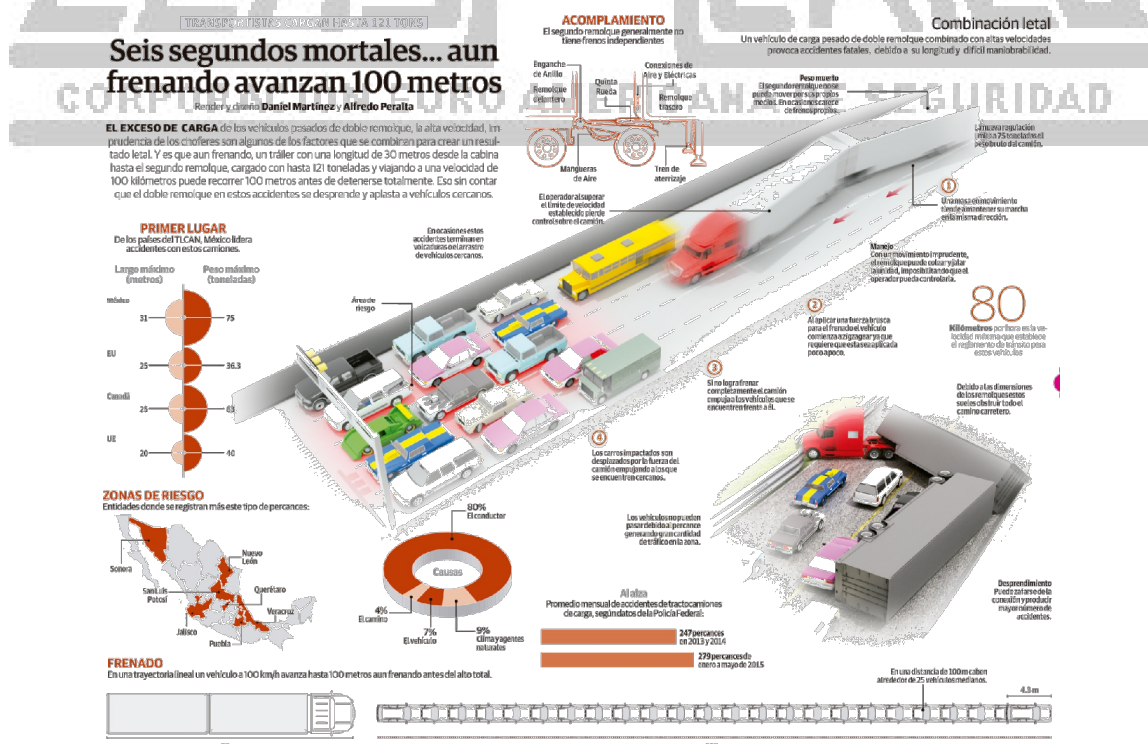
Control VAS

La efectividad de estos criterios de VAS depende de la implementación de una plataforma como la antes descrita, pero debe ser respaldada por un **marco de regulaciones con sanciones y mecanismos de supervisión** (*regulación sin supervisión y sanción, NO es una Solución*), con una orientación restrictiva, similar a las normativas actualmente ya actuantes y vigentes que restringen la circulación de transportes de carga en zonas urbanas en ciertos horarios. Pero este marco normativo debe enfocarse a atender la verdadera causa-origen del problema, para no causar más perjuicios que beneficios.



Asimismo, también se debe contemplar que un **vector de degradación** para esta efectividad son algunas **prácticas operativas de uso exhaustivo** de las unidades de transporte, a causa de una concurrencia de requerimientos de demanda de servicios con escasez del parque de unidades, lo que llevaría a adoptar decisiones de operar fuera de los márgenes recomendados de seguridad, aún con los riesgos que implica, ante la necesidad de cumplir con compromisos de entrega. Este tipo de escenarios suelen provocarse por necesidades de cumplimiento de metas de venta, por lo regular en la segunda mitad de mes, así como en situaciones estacionales (“*de temporada*”).

En este contexto, se tiene que una premisa general para la tecnología, como lo son los transportes, nos dice que no es buena o mala en sí misma, sino lo que se puede considerar como bueno o malo es el uso que se le da. En este orden de ideas se puede establecer que los transportes por sí mismos NO son el problema, la verdadera causa-origen de los Accidentes, sino la manera de operarlos. Por ello, prohibir la circulación de algún tipo de transportes, como es el caso de los vehículos con doble remolque (T-S-R y T-S-S) no es una solución de fondo para reducir los Accidentes, ya que sólo representan el 5% de esos eventos, si bien son los más espectaculares y que llaman más la atención, pero representan el 35% de las operaciones de transporte de carga en México, con una flotilla de más de 370 mil unidades motrices (*tractocamiones*) y 560 mil unidades de arrastre (*semirremolques*) y un crecimiento de más del 4%.



En 2020 El parque vehicular de autotransporte **estuvo compuesto por:**



En 2020 **el crecimiento** del parque vehicular fue de



Para estos efectos, y a pesar de los posibles escollos, se puede establecer que la aplicación de los criterios VAS se proyecta como la **mejor opción, no solo factible sino viable, para reducir el número de Accidentes**, y en consecuencia los **costos de pérdida asociados**, tanto de índole económica (por daños y pérdidas de los bienes, penalizaciones por incumplimientos e incluso sanciones por quebrantamiento de normas de tráfico así como extorsiones por corrupción), como la de mayor impacto en la sensibilidad social, las vidas humanas, de tal suerte que, aunque la implementación de la plataforma de recursos tiene igualmente un costo de instalación y operación, se estima que puede compensar sobradamente los posibles costos de las pérdidas por la ocurrencia de esta amenaza, de acuerdo con el cuestionamiento base para esta disyuntiva: *¿cuánto vale lo que se quiere proteger? ¿cuánto cuesta protegerlo?* Esto porque la verdadera causa-origen de los Accidentes NO son los transportes sino la forma de operarlos, fundamentalmente ... **¡es la velocidad!**

¿QUIÉN DETENDRÁ LA LLUVIA

*Desde que recuerdo, la lluvia ha caído
Nubes de misterio creando confusión
Gente buena a lo largo del tiempo buscando el sol
Y me pregunto / Aún me pregunto / ¿Quién detendrá la lluvia?*

John Fogerty / Credence Clearwater Revival

*La solución de un problema contempla un ejercicio de catarsis en tres pasos: identificarlo, aceptarlo, y querer superarlo. **La violencia de género** al fin ha sido reconocida como un problema, merced al abandono gradual de atavismos culturales de otras épocas y visiones de vida, que aún subsisten porque no se ha acabado de entender, y aceptar, que **es algo que no debe ser.***

La lluvia es un fenómeno “*natural*” que surge de manera ineludible e inevitable por la concurrencia de ciertas condiciones en el ambiente (humedad, temperatura, viento, etc.), y se puede presentar ligera o fuerte, esporádica o permanente, gradual o constante, pero siempre moja, y cuando moja a la gente, y se mantiene mojada, sin secarse, sin quitarse de la lluvia, acaba por enfermarse incluso hasta perder la vida.

La violencia de género es un **fenómeno social**, que por atavismos culturales, sociales, económicos y laborales se ha considerado erróneamente como algo “*natural*”, que surge por la concurrencia de varias condiciones igualmente “*ambientales*” (cultura, costumbre, intolerancia, etc.). De manera similar a la lluvia, la violencia de género puede manifestarse en forma sutil o declarada, esporádica o continua, gradual o abrupta. Y también afecta a las víctimas si no la detienen, en este caso causando daños físicos y emocionales, que pueden llegar hasta la muerte.

Lo ideal es que no haya violencia de género, lo que en las circunstancias sociales de la actualidad, de corto y mediano plazo, es prácticamente **utópico**, ya que se requeriría de un cambio cultural radical y global, que contuviera y redujera la innata proclividad humana a la violencia, así como las alteraciones emocionales por frustraciones y resentimientos. Cambio de una magnitud similar a un avance tecnológico que posibilitara el control del clima para impedir la lluvia a voluntad.

De manera similar a las posibilidades actuales son pronosticar la lluvia, e incluso evitar o al menos aminorar sus efectos, las circunstancias sociales de la actualidad y de un futuro próximo, pueden ir desde preverla, prevenirla y en algunos casos, reducir, anular e incluso revertir, los efectos de la violencia de género, en particular los de naturaleza física y emocional. Por ello, **la violencia de género, lo mismo que la lluvia, si bien por ahora, NO se puede detener**, si se puede eludir, evadir

y, en algunos casos, remediar los daños causados, lo cual implica un cambio cultural de fondo que contempla:

- Para **eludir** la violencia de género, lo mismo que con la lluvia, es necesario aprender a **conocer y reconocer** las condiciones “*ambientales*” que la propician, tales como restricciones, reclamos, burlas, humillaciones, ofensas e incluso agresiones verbales o físicas, las cuales pueden surgir de manera gradual o abrupta, intermitente o constante, esporádica o continua, parcial o total, lo que vuelve complicado detectar su presencia u ocurrencia con oportunidad.
- Para **evadir** los efectos de la violencia de género se requiere **entender** que NO es algo “*natural*” o “*normal*” y que es dañino permanecer en el entorno de violencia, pero sobre todo que es posible y preferible retirarse de dicho entorno ante el surgimiento de las primeras señales, a pesar de las posibles consecuencias. De manera similar a entender que NO es necesario ni forzoso permanecer mojándose bajo la lluvia, y que es posible dejar de mojarse. Y con esta base, asumir la **convicción y decisión** para romper cualquier atavismo cultural que propicie o fomente el sometimiento.
- Para **remediar** los daños causados por la violencia de género se requiere, además de convicción y decisión, **aceptar** que necesita ayuda profesional, que debe proporcionarse con empatía, sensibilidad y comprensión de las circunstancias psico-emocionales de las víctimas, y orientarse al empoderamiento necesario y suficiente para lograr una autarquía personal, social y económica. Lo que sería similar a cambiarse la ropa mojada por otra seca, y si es necesario, seguir un tratamiento para evitar enfermarse.

La atención a la violencia de género contempla un esfuerzo multidimensional, que ataque tanto lo inmediato con una orientación de disuasión, combate y recuperación, **remediando los daños a las víctimas y sancionando a los victimarios**, como lo mediano y largo plazo con un sentido de contención, a través de procesos de concientización a la población para superar los atavismos culturales **así como los perfiles individuales de resentimientos y frustraciones asociados (egoísmo, complejo de inferioridad, etc.)** que la propician y fomentan, y de educación, con un enfoque de prevención, a las futuras generaciones desde los programas escolares. Una estrategia equivalente a evitar la lluvia y sus efectos, en lo que encontramos la manera de detenerla. Lo que representa un cambio cultural de fondo, que cimbrará muchos de los referentes sociales y por ello probablemente enfrente el mayor enemigo en sus propias trincheras, en casa, por las inercias sociales y culturales de las generaciones presentes, que fueron educadas por las pasadas.

Ejemplos actuales muy ilustrativos de estas resistencias culturales son las tradiciones de “*usos y costumbres*” en que se cobijan algunas poblaciones para justificar de alguna manera la violencia de género, así como las disposiciones por motivos religiosos, como es el caso de las corrientes del fundamentalismo islámico con su aplicación radical de la Sharía. Asimismo, el incremento de los casos de violencia de género hacia el interior de las familias, como desahogo de resentimientos y frustraciones intensificados por las condiciones traumáticas por la pandemia del SARS-Cov-2.

Así como no es posible evitar la lluvia, pero si **evitar mojarse**, por ahora no se puede evitar la proclividad a la violencia de género, pero si **es posible eludir, evadir o**, en caso necesario, **remediar ser víctimas**. Pero esto NO es suficiente, se requiere **acompañar y arropar socialmente** a estas víctimas que han decidido liberarse, y **apoyo oficial para protegerlas**, es decir, un techo para resguardarlas de manera integral, **legal y socialmente**, tanto **en su integridad física y emocional** como **en sus derechos jurídicos**.

El que un problema haya subsistido tanto tiempo, no significa que no pueda terminarse. Sólo requiere de aceptarlo y decidirse a resolverlo, de tal suerte que superar este tipo de atavismos se puede entender como una señal de civilización que requiere de adaptación a nuevas condiciones. Y ha sido la capacidad de adaptarse a nuevas condiciones lo que le ha permitido permanecer y prevalecer a la raza humana. Basta con que haya suficiente gente con convicción y decisión para emprender un cambio que tarde o temprano debe darse. Tenemos un problema que ya no podemos dejar de ver y pretender que no existe. **Hay que resolverlo, como sociedad civilizada que se supone que somos.**

Cuántas veces / puede alguien voltear la mirada / y pretender que no vio nada

Bob Dylan

Con la colaboración de Liliana, una sobreviviente que ha encontrado el camino para superarla.

LA SEGURIDAD ESCOLAR EMPIEZA EN EL SALÓN DE CLASES

Los centros escolares son responsables de la Seguridad de los alumnos durante su estancia dentro de sus instalaciones, y la (el) docente a cargo del grupo es la (el) primer responsable de ello. Para este propósito, es indispensable que la (el) docente tenga la preparación necesaria para enfrentar situaciones de emergencia en las que se proyecta un riesgo inminente a la vida y/o la integridad de los alumnos bajo su responsabilidad.

Los accidentes pueden ocurrir en cualquier sitio en formas y con efectos de daños muy diversos e impredecibles, a pesar de las mejores medidas preventivas de Seguridad que se hayan adoptado. En los centros escolares **las víctimas más probables**, y en ocasiones al mismo tiempo causantes de los accidentes, **son los alumnos**, en especial en el nivel básico (*preescolar y primaria*) que dependen totalmente de su docente. Para enfrentar estas eventualidades, las normativas vigentes establecen la obligación de cada centro escolar de contar con la presencia de **personal capacitado** en la materia (*brigadistas, enfermeras o médicos*), así como los recursos necesarios para atenderlas (*botiquín de primeros auxilios, señalizaciones y facilidades para evacuación*). Pero estas medidas pueden resultar insuficientes ante eventos simultáneos, multitudinarios o de nivel catastrófico global (*incendios o sismos*), como se puede apreciar en esta perspectiva meramente cuantitativa: para el ciclo escolar 2022-2023 se estima una población escolar de **24 millones de alumnos** en educación básica, **25% en nivel preescolar**, en aproximadamente **225 mil planteles** públicos y privados, de tal manera que si se contara con un especialista en emergencias por plantel, cada uno de estos tendría la responsabilidad de atender un promedio de 106 alumnos, adecuado para situaciones puntuales, pero insuficiente para eventos multitudinarios.

El (la) docente responsable de un grupo es una **figura de autoridad y referente de confianza** para sus alumnos, y conoce mejor que nadie más el carácter de cada uno de ellos, y la forma más adecuada para darles instrucciones y asegurar que las obedezcan. Asimismo, al estar siempre presente frente al grupo, está en la mejor posición para **percatarse y enfrentar** el surgimiento de una emergencia entre sus alumnos **con la mayor oportunidad**, lo que es fundamental en situaciones críticas (*riesgo inminente de vida*) tanto de manera general como en casos individuales de padecimientos clínicos.

En este contexto, si bien no se contempla en el perfil de funciones y responsabilidades académicas y normativas vinculantes del docente, se podría proyectar una **responsabilidad ética y moral** para velar por la seguridad y

cuidado de sus alumnos, por la confianza depositada en ellos por los padres de familia y la sociedad en su conjunto. Igualmente, desde una perspectiva cuantitativa se tiene que, para atender esta población de 24 millones de alumnos, se cuenta con una planta de **1.225 millones de docentes**, de tal suerte que, si todos ellos contaran con una preparación como especialistas en la atención de emergencias, se tendría disponible recursos para atender un promedio de poco menos de 20 alumnos.

La dinámica dentro de un centro escolar suele ser de un actividad intensa, multitudinaria y simultánea que propicia la ocurrencia de accidentes y dificulta su prevención, así como una detección oportuna de dicha ocurrencia por parte de los docentes. Dinámica que es más controlable en la estancia dentro de un grupo y menos controlable en los espacios comunes durante los descansos. En este contexto se tiene que el carácter **espontáneo e imprevisible** de los accidentes, totalmente **distinto** a la dinámica habitual de un centro escolar, suele provocar **temor y desconcierto** en la población escolar, y sobre todo **incertidumbre** en los responsables, docentes en primera instancia, respecto al curso de acción a tomar, lo cual puede comprometer significativamente su efectividad para preservar la vida y la integridad de las víctimas, con mayores repercusiones de todo tipo (*legales, morales, éticas*) si se trata de alumnos. Para estos efectos se tiene que **el mejor recurso para reducir la incertidumbre es el conocimiento**, y sobre todo la práctica, por lo que se proyecta la conveniencia de considerar la integración de algunas innovaciones a la formación magisterial, como las siguientes:

INDISPENSABLE. Incluir en el perfil curricular de los procesos de formación profesional de los docentes temas de **Soporte Vital Básico** y de **Protección Civil**, cubriendo al menos el nivel de certificación oficial como Brigadistas en la materia para enfrentar todo tipo de situaciones, desde incidentes menores hasta eventos catastróficos, para proteger y salvaguardar la vida y la integridad de los alumnos. Y para los docentes actualmente en ejercicio profesional, establecer **procesos de regularización** en estas mismas materias.

NECESARIO. Incluir dentro de las actividades escolares regulares, y no por excepción, **sesiones de práctica** de la aplicación de estas técnicas, por medio de ejercicios de simulación de diversas situaciones de emergencia, en especial de Soporte Vital Básico, de preferencia **involucrando la participación de los alumnos** y algunos Padres de Familia, al menos en calidad de observadores y si es posible como participantes activos. Esto permitirá que al menos los alumnos se familiaricen y mecanicen las medidas a seguir en situaciones de emergencia, reduciendo su temor ante lo desconocido y lo sorpresivo, además de mantener un estado de preparación adecuado en los docentes, y al mismo tiempo cumplir con las normativas reglamentarias en lo que se refiere al contacto físico entre docentes y alumnos.

DESEABLE. Incluir a los **alumnos de mayor edad** en estos programas de preparación como **agentes activos** en la atención de situaciones de emergencia, ya sea para que puedan actuar como auxiliares de los docentes, e incluso como recursos de contención temporal en caso necesario. Esta medida en particular, además de incrementar la capacidad de detección y contención de situaciones de emergencia dentro de los centros escolares, proyecta un potencial de beneficio comunitario por un efecto multiplicador social.

Cabe destacar que la factibilidad y viabilidad de estas innovaciones ya han sido exitosamente puestas en práctica como parte del programa **Guardianes de la Historia**, que se llevó a cabo en el **Museo Nacional de Historia del Castillo de Chapultepec** entre 2014 y 2018, con el apoyo de las autoridades del Museo y del **Instituto Nacional de Antropología e Historia**, así como un grupo de maestros del Sindicato Unificado de Maestros y Académicos del Estado de México (**SUMAEM**).



La seguridad de los alumnos es una prioridad primordial para cualquier centro escolar. Y **esta seguridad empieza en el sitio en el que pasan la mayor parte del tiempo, el salón de clases**, en donde el primer recurso de contención y



CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD CEAS MÉXICO

atención es la (el) docente, pero también los propios alumnos, ya sea para auxiliar, evitar o prevenir accidentes, o al menos no agravar las consecuencias.

Con la colaboración de Lilliana Lomelí Leyva, Lic. Edmundo Crisóstomo Mendoza y Maestro Luis Zamora Calzada



IV. NOVEDADES DE CEAS MÉXICO



Como parte de las celebraciones por los 27 años de la Corporación Euro Americana de Seguridad, CEAS Internacional, y los 25 años de presencia en México, CEAS México, a partir de esta fecha quedan abiertas las siguientes promociones.

1. TODOS los miembros de CEAS México tendrán un 50 % de descuento e todos los programas nacionales, en inscripciones individuales y contratación directa.
2. Toda empresa que tenga entre su personal al menos un miembro de CEAS México, tendrá un descuento del 20% en todos los programas nacionales (aplican restricciones).
3. Toda persona que haya acreditado un programa de CEAS México tiene derecho a la Membresía Alumni, SIN COSTO, para disfrutar de estos beneficios. Para estos efectos, solo se reconocerán como acreditados a las personas que aparezcan como tal en la sección de VALORACIONES en nuestra [página web](https://www.ceasmexico.org.mx/beta/php/valoracion/valoracion.php) (<https://www.ceasmexico.org.mx/beta/php/valoracion/valoracion.php>)
4. Toda persona que no haya concluido algún programa por exámenes o trabajos no presentados, tendrá derecho a concluirlos, aunque ya no presten sus servicios en la empresa o institución que contrataron los cursos.
5. Todo servidor público con nombramiento vigente tendrá acceso a financiamientos en inscripciones individuales y personales en los programas nacionales, a través del programa de Cooperación Internacional para el Desarrollo, CID, de CEAS Internacional.

Asimismo se comunica que los certificados emitidos a partir de 2021 solo serán reconocidos si cuentan con el código QR de autenticación, Las personas con certificados anteriores a esta fecha, podrán solicitar la reexpedición de su certificado con este código, mediante una cuota de recuperación.

PROGRAMAS CEAS MÉXICO

1. Al 31 de Diciembre de 2022, se cuenta con un acervo de **19 Programas Nacionales**, de los cuales se han impartido, en 17 años, **342 cursos** con un total de más de **10 mil horas** para más de **4.6 mil asistentes**, con 3.3 mil acreditados.
2. Se tiene la posibilidad de participar en los cursos de los programas de CEAS México, a través de la **Plataforma Interactiva en Línea para Asistencia Remota (PILAR)**, cuando no sea posible trasladarse físicamente a la sede presencial.
3. Asimismo, se abre la posibilidad de efectuar pagos por medio de Tarjetas de Crédito y del sistema de pagos Paypal.
4. **Para los programas no contemplados en el calendario de cursos abiertos, se podrán abrir grupos si existe un mínimo de 10 interesados, que podrán solicitar su registro por correo electrónico.**
5. En todos los programas para profesionales se han integrando lineamientos para una eventual comparecencia ante las autoridades bajo la normatividad del Sistema de Justicia Penal Acusatorio, en virtud de que existe la posibilidad de que cualquier persona, incluso de un centro de monitoreo, pueda ser convocado como testigo.
6. En todos los programas se han integrado lineamientos para actuar como Auxiliar de Primer Respondiente así como lineamientos para el manejo de **Personas con Limitaciones de Movilidad**, así como para el manejo de **Personas con Discapacidad en emergencias**, de acuerdo a la norma **NOM-008-SEGOB-2015**. Y en la modalidad para seguridad pública se han integrado los lineamientos para actuación como **Primer Respondiente**.

Suscríbase a nuestro canal en Youtube
<http://www.youtube.com/user/ceasmexico/> y conozca nuestra Presentación Institucional <https://www.youtube.com/watch?v=rwpZMXsK6gg> , así como nuestro material de divulgación

Conozca más de nosotros visitando nuestra página web en
www.ceasmexico.org.mx