POLICÍA

Municipal de Madrid



Número 89, septiembre 2026

AFIANZANDO LA SEGURIDAD VIAL DE LOS MÁS VULNERABLES

MADRID | Vicealcaldía, Portavoz, Seguridad y Emergencias

DIRECCIÓN GENERAL DE POLICÍA MUNICIPAL

POLICIA MUNICIPAL MADRID

POLICÍA MUNICIPAL DE MADRID

Nº89











ACTUALIDAD

4 CAMPEONATO DE FÓRMULA 1 EN LA CAPITAL

10 SEPTIEMBRE, UN MES PARA LA SOLIDARIDAD Y EL COMPROMISO

20 DÍA DEL NIÑO

- Una fiesta a la altura de nuestros menores

22 DOSSIER PREVENCIÓN SUICIDIO

- Taller IPA-IFISE: prevención de riesgos psicosociales asociados a la función policial
- Jaime Domínguez, bombero del parque 2º de Madrid: una maratón al día, durante un año, por cada persona que se quitó la vida

40 MODIFICACIONES EN MATERIA DE PROTECCIÓN A USUARIOS VULNERABLES DE LA VÍA

46 FUIMOS HISTORIA

- Zacarías Mateos, un pionero del motociclismo español en nuestras filas

- Adquisición de motocicletas Harley Davidson con sidecar para PMM

64 CARRERA NACIONAL DE MTB PARA POLICÍAS LOCALES

66 XXXV CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE EQUITACIÓN

68 AEMA-ITV:

- Preparando una vuelta al cole segura









POLICÍA MUNICIPAL EN REDES SOCIALES

Dirección:
Dirección General de Policía Municipal de Madrid

Dirección literaria y de contenidos:

Gabinete de la DGPM

Mesa de redacción y colaboración:

Oficial, Delicias Díaz Merchán
Policía, Amaya García Blanco
Policía, Miguel Ángel Diz Arias
Policía, José Manuel Rábade Roca

Fotografía y composición:

Policía, Gema Marín Fernández
Colaboración de la Sección de Prensa
Comisaría de Apoyo Institucional

Comunicación y documentación:

Oficial, Delicias Díaz Merchán

Diseño y Maquetación:

Policía, Miguel Ángel Diz Arias
Policía, Gema Marín Fernández

REVISTA POLICÍA MUNICIPAL DE MADRID



Un operativo de 1.350 efectivos protege el Gran Premio de Fórmula 1

Desafío logístico para garantizar la seguridad de más de 300.000 espectadores

Cuarenta y cinco años después de que los motores rugieran por última vez en el Jarama en 1981, la Fórmula 1 regresó a la capital de España.

El dispositivo municipal diseñado para dar cobertura al Gran Premio exigió uno de los mayores despliegues de gestión de movilidad, orden público y emergencias de la historia reciente de Madrid. A los más de 1000 policías municipales que participaron en él, se sumaron 60 agentes de movilidad, 250 sanitarios pertenecientes a SAMUR-Protección Civil y otros 60 efectivos de bomberos Madrid.

Detalles del operativo de seguridad

Entre el 11 y el 13 de septiembre, el entorno de IFEMA y Valdebebas, en el distrito de Hortaleza, se convirtió en el epicentro del automovilismo mundial con el estreno del circuito semiurbano Madring, diseñado por Jarno Zaffelli. El trazado de 5.419 metros puso a prueba la precisión de los monoplazas, pero también supuso el diseño minucioso del operativo policial y sanitario, al ocupar un espacio estratégico en torno al Recinto Ferial y su Palacio de Congresos.

El Ayuntamiento estimó una asistencia de alrededor de 345.000 personas durante el evento, y la entrada de entre 400 y 500 camiones al interior del circuito, cifras que ayudan a comprender la dimensión del desafío operativo. Madrid tuvo que compatibilizar el movimiento de miles de aficionados con la actividad cotidiana de vecinos, trabajadores, residentes y servicios de emergencia.



El dispositivo se coordinó desde el Centro Integrado de Seguridad y Emergencias (CISEM) y el Centro de Coordinación Operativo (CECOR), instalado in situ en IFEMA Madrid. Hasta allí llegaban las imágenes que en tiempo real ofrecían las aeronaves no tripuladas de la Sección de Apoyo Aéreo, el resultado de las requisas realizadas por los perros que integran la Sección Canina, información ofrecida por los agentes encargados de la vigilancia de las inmediaciones del circuito a lomos de los caballos del Escuadrón de Caballería, y la que remitían los agentes de las comisarías integrales de distrito distribuidos en el entorno para detectar posibles infracciones penales en relación con robos, hurtos, tráfico de estupefacientes, venta de productos falsificados o reventa callejera de entradas, entre otros. También se realizaron mediciones de ruidos, por parte de la Comisaría de Medio Ambiente.

En lo estrictamente deportivo, la carrera coronó al joven italiano Kimi Antonelli (Mercedes), quien firmó su octava victoria de la temporada para afianzar su camino hacia su primer título mundial. El podio lo completaron Max Verstappen y Lando Norris, tras un tramo final marcado por la irrupción de un Virtual Safety Car. La jornada dejó un sabor amargo para la representación española, con el abandono de Carlos Sainz y la 17.ª posición de Fernando Alonso.

> **La coordinación estratégica entre Policía Municipal de Madrid, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y la propia organización permitió absorber un flujo récord de asistentes sin generar fisuras en la red de movilidad madrileña**

El tráfico como un gran tablero de operaciones

En materia de movilidad, la principal dificultad fue compatibilizar la circulación habitual de Madrid con la seguridad de un circuito semiurbano de estas dimensiones. El objetivo era doble: blindar el perímetro de seguridad del circuito y mantener, en la medida de lo posible, la movilidad cotidiana de la ciudad.

Desde 24 horas antes de los entrenamientos oficiales, el distrito de Hortaleza afrontó una importante reordenación viaria, con cortes totales y restricciones en los principales accesos al trazado.

El eje de la Ribera del Sena quedó restringido entre las glorietas de Luxemburgo y Vía de Dublín, mientras que otros puntos estratégicos, como los accesos desde Edimburgo y Ariadna y el tramo de Francisco Umbral, fueron cerrados al tráfico. Como alternativa, se habilitaron itinerarios provisionales y se modificó el sentido de circulación en Alejandro de la Sota.







> **Un precedente operacional en la gestión de grandes eventos**

La estrategia de las dos coronas de seguridad

Era necesario establecer diferenciaciones entre residentes, servicios de emergencia, trabajadores, proveedores, vehículos acreditados y asistentes con diferentes necesidades de acceso. Los agentes de la Policía Municipal debían convertir esa complejidad en algo aparentemente sencillo buscando que cada persona pudiera saber por dónde entrar, por dónde salir y qué itinerario utilizar.

Para garantizar con precisión la circulación hacia el entorno del circuito, se diseñó un dispositivo concéntrico articulado en dos anillos de control con puntos de filtrado obligatorio. Esta arquitectura de seguridad funcionó como una barrera selectiva.

La corona exterior, más alejada del epicentro, se encargó de canalizar el tráfico general y desviar los vehículos no autorizados hacia rutas alternativas. La corona interior, de acceso estrictamente restringido, actuó como el último embudo de seguridad, donde los agentes verificaron minuciosamente las acreditaciones, personal de organización y vehículos autorizados.

- Corona exterior (filtro periférico): Desplegada en nodos clave como la avenida de Logroño, M-11, M-12, glorieta de Aníbal González, avenida de las Fuerzas Armadas, avenida de Manuel de Fraga Iribarne, avenida de Francisco Javier de Oiza, Bet Figueras, R-2 y M-40. Su cometido fue disuasorio y preventivo: denegar el paso a vehículos no autorizados, interceptar transporte logístico sin acreditación y erradicar el estacionamiento indebido.

- Corona interior (zona de exclusión y acceso restringido): Estableció un blindaje estricto sobre vía de Dublín, camino de Sintra, vía de servicio de la M-11, Alejandro de la Sota, Fuerzas Armadas, Francisco Umbral, Antonio López Torres, Tomás Redondo, vía de los Poblados, ribera del Sena, ribera del Loira, M-40, avenida del Consejo de Europa y glorieta Don Juan de Borbón y Battemberg. Quedó restringido el acceso a vehículos particulares no acreditados, taxis o VTC sin servicio asignado y vehículos de carga fuera de la ventana horaria permitida.



El operativo reservó además una atención especial al vecindario activando una Zona de Protección Vecinal en el barrio de Las Cárcavas, el entorno del campo de golf y las inmediaciones de la glorieta Don Juan de Borbón y Battemberg. Este blindaje perimetral específico, gestionado de forma directa por la Policía Municipal, tenía como objetivo garantizar la tranquilidad y el acceso exclusivo a los residentes durante la celebración de las pruebas.

Policía Municipal estableció puntos de control en los accesos y se diseñó un sistema de entrada mediante acreditaciones para los vehículos de los residentes



Asegurar la movilidad del transporte público

Otro de los objetivos de movilidad prioritarios se centró en la canalización del flujo masivo de espectadores hacia el transporte colectivo, un reto logístico que puso a prueba la capacidad de respuesta de la capital.

Metro de Madrid batió su récord histórico para convocatorias de esta índole al trasladar a un total de 168.000 viajeros hacia el circuito. Esta cifra supuso un incremento extraordinario del 75% respecto a la previsión inicial de 96.000 asistentes, lo que en cifras supuso un aumento de servicio de hasta el 250% en las líneas 8, 4 y 5, reduciendo al mínimo los tiempos de espera en las horas punta de acceso y salida.

Por su parte, la Empresa Municipal de Transportes (EMT) desempeñó un papel clave en el transporte en superficie. La entidad puso en marcha cinco servicios especiales gratuitos que operaron de manera continua con una flota de 49 autobuses. Este dispositivo en red permitió absorber de forma ágil el volumen de público a la salida del recinto, garantizando una evacuación ordenada, segura y fluida que minimizó la posibilidad de que se produjeran colapsos en las inmediaciones, ayudando a descongestionar las vías de circulación principales.

Tras el desmontaje del circuito y la vuelta a la normalidad de las zonas afectadas, los espectadores hablarán del rugido de los motores, la salida, los adelantamientos, las gradas llenas y la bandera a cuadros, pero difícilmente recordarán a quienes lo hicieron posible, policías que estuvieron horas regulando un cruce, controlando un acceso o facilitando la incorporación de sus vehículos a la vía para una rápida evacuación, ni tampoco a los equipos de trabajo que, durante meses, estudiaron y desarrollaron el dispositivo.



SEPTIEMBRE DE PREVENCIÓN

Septiembre concentró, en apenas unas semanas, un amplio calendario de jornadas internacionales. Aunque cada una abordaba una realidad distinta —la investigación contra el cáncer, la prevención del suicidio, los derechos de las personas sordas, la cooperación policial, la democracia, la alfabetización, la movilidad urbana o la mediación—, todas comparten una idea: prevenir significa anticiparse a los problemas y comprometerse con las personas.

A primera vista, pueden parecer asuntos alejados entre sí. Sin embargo, todos influyen de manera decisiva en la calidad de vida, la seguridad y la convivencia. Para quienes trabajan en los servicios públicos y, especialmente, para quienes tienen encomendada la protección de la ciudadanía, estas fechas son algo más que una sucesión de efemérides. Constituyen una oportunidad para recordar que la labor de protección no empieza cuando aparece la crisis: comienza antes, con la observación, la formación, la coordinación, el conocimiento y, finalmente con la prevención.

Cooperar para proteger

El 7 de septiembre se celebró el **Día Internacional de la Cooperación Policial**, una jornada de Naciones Unidas que subraya la importancia de la colaboración entre los servicios policiales nacionales, regionales e internacionales. Su objetivo es reforzar la capacidad de prevenir y combatir amenazas que, como la delincuencia organizada, el terrorismo o la trata de personas, rara vez se detienen ante una frontera, máxime, cuando se están produciendo ataques capaces de desestabilizar una nación.. Este año la jornada puso el foco en la protección frente a la vulnerabilidad y en la construcción de confianza y legitimidad en la labor policial.

La fecha elegida recuerda además el origen de **INTERPOL**: el 7 de septiembre de 1923 se creó la Comisión Internacional de Policía Criminal, antecedente de la actual organización. Un siglo después, la experiencia confirma que la seguridad contemporánea difícilmente puede abordarse desde una única institución. Policías, administraciones, organismos nacionales e internacionales y otros servicios públicos necesitan compartir información, conocimiento y experiencias.

Podríamos poner como ejemplo, el caso reciente de la detención por parte de las autoridades policiales francesas, del presunto autor de un atropello mortal con fuga ocurrido en Madrid en 2021. Gracias a la investigación y a las muestras biológicas recogidas en el vehículo implicado por parte de la **Comisaría de Policía Judicial de Tráfico de Policía Municipal de Madrid** y a la colaboración de la Comisaría General de Policía Científica de la Policía Nacional, en su primera fase de investigación.



“La seguridad no entiende de fronteras. La colaboración entre los distintos cuerpos policiales es fundamental”

Alfabetizar para darnos libertad

El 8 de septiembre se conmemoró el **Día Internacional de la Alfabetización**. En 2026 alcanzó su 60.º aniversario y tiene como lema *"Alfabetización para las personas, el planeta y la prosperidad"*. La UNESCO recuerda que alfabetizar no consiste únicamente en aprender a leer y escribir: *"es también proporcionar herramientas para comprender el mundo, participar en la sociedad y tomar decisiones con autonomía"*.

En una sociedad cada vez más compleja, comprender una norma, una indicación administrativa o una información de servicio resulta esencial para desenvolverse con seguridad. La educación y la alfabetización contribuyen a reducir vulnerabilidades, facilitan el acceso a los derechos y favorecen la participación social.

En este contexto, la alfabetización adquiere hoy una dimensión más amplia que la tradicional, incorporando nuevas competencias necesarias para desenvolverse en un entorno cada vez más digital. Comprender el funcionamiento de tecnologías emergentes como la inteligencia artificial, identificar sus oportunidades y reconocer sus riesgos forma parte de esa capacidad para interpretar la realidad y tomar decisiones informadas.

Con este objetivo, Policía Municipal de Madrid, a través de la Sección de Convivencia y Prevención (SCP), desarrolla actividades formativas y de sensibilización dirigidas a diferentes colectivos, promoviendo un uso responsable y seguro de las herramientas tecnológicas que ya forman parte de la vida cotidiana.



Actividad preventiva

La propia SCP impartió el pasado 29 de septiembre un taller a la población reclusa en el **CIS Josefina Aldecoa de Navalcarnero** centrado en la inteligencia artificial y sus implicaciones en la vida cotidiana. La actividad permitió reflexionar sobre las posibilidades que ofrece esta tecnología, pero también sobre los riesgos, las obligaciones y las responsabilidades asociadas a su utilización.

Durante la sesión se analizaron posibles conductas delictivas relacionadas con el uso de estas herramientas, incluidas aquellas que pueden producirse por desconocimiento de sus consecuencias legales. El taller concluyó con un debate participativo en el que los asistentes pudieron expresar sus opiniones y valorar los contenidos abordados. La implicación de los participantes convirtió la actividad en una experiencia especialmente enriquecedora, que puso de manifiesto el valor de la información y la sensibilización como instrumentos de prevención.

Democracia y Seguridad

El 15 de septiembre también se celebró el **Día Internacional de la Democracia**, proclamado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2007 e iniciado oficialmente desde 2008. La jornada recuerda que la democracia no se limita a la existencia de instituciones: requiere participación ciudadana, igualdad, respeto a los derechos humanos y compromiso con las reglas de convivencia.

Desde la perspectiva de los servicios públicos, la seguridad constituye uno de los elementos que permiten ejercer derechos y desarrollar la vida cotidiana con libertad. La Policía, como parte de las instituciones públicas, desarrolla su función dentro de ese marco de derechos y deberes. Por ello, seguridad y convivencia son conceptos estrechamente relacionados.

La confianza entre ciudadanía e instituciones se construye también en los pequeños encuentros cotidianos: una información adecuada, una intervención proporcionada, la ayuda prestada o una situación de conflicto correctamente gestionada. Cada contacto puede reforzar la percepción de que las instituciones están presentes para proteger, servir y garantizar derechos.

Desde Policía Municipal de Madrid existen cauces abiertos para la participación ciudadana, ya sea exponiendo su gratitud por el trabajo realizado (desempeñado) por los agentes, como demandando su auxilio, mediación o colaboración, en conflictos privados. Las Oficinas de Atención al ciudadano, instaladas en las 22 comisarías integrales de distrito, se encargan de dar respuesta a todas ellas, apoyadas en la Sección de Calidad y Transparencia, cuando ello es necesario.

Prevenir también es detectar el silencio

El 10 de septiembre, **Día Internacional para la Prevención del Suicidio**, recuerda la necesidad de mantener la atención sobre una realidad que requiere prevención y compromiso. La jornada fue establecida en 2003 por la Organización Mundial de la Salud. En este ámbito, la prevención puede comenzar con una conversación, una observación o una intervención oportuna.

Los profesionales que trabajan de cara a la ciudadanía pueden encontrarse con personas en situaciones de especial vulnerabilidad. Saber identificar señales de alarma, escuchar sin juzgar y activar los recursos adecuados forma parte de una respuesta integral.

Hablamos de una prevención temprana, realizada por todos y, especialmente, por quienes conviven con una persona que se va encontrando sola y con ideaciones autolíticas. La prevención no consiste en diagnosticar ni en asumir funciones que corresponden a los profesionales de la salud, pero sí en no ignorar una señal de sufrimiento y en facilitar, cuanto antes, el contacto con los recursos especializados.

En los últimos tiempos, se ha pasado de silenciar esta realidad en los medios de comunicación e, incluso, en los círculos familiares o redes de apoyo, a visibilizarla a través de campañas de prevención y creación de protocolos de prevención en las propias empresas. Según los últimos datos estadísticos, los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad siguen siendo quienes más recurren a esta "solución definitiva". En este sentido, remitimos al reportaje especial dedicado a esta temática en las páginas 22 y sucesivas.

A veces, prevenir consiste sencillamente en no pasar de largo

Proteger cuando no te escuchan

Del 21 al 27 de septiembre tuvo lugar la **Semana Internacional de las Personas Sordas**, una iniciativa coordinada por la Federación Mundial de Personas Sordas que reivindica los derechos humanos, las lenguas de signos, la accesibilidad y la participación plena de las personas sordas. En 2026, el lema es *"Declarar los derechos humanos de las personas sordas"*.



El Centro Integral de Formación de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid (CIFSE), imparte **cursos especializados en lengua de signos** dirigidos a Policía Municipal, Bomberos, Agentes de Movilidad y SAMUR-PC, con el objetivo de ayudar a garantizar una comunicación accesible con las personas sordas o con discapacidad auditiva en situaciones de asistencia, denuncia o intervención.

Estos contenidos, que incluyen módulos de "Lengua de signos para situaciones de emergencias" y programas de comunicación básica y avanzada, se complementan con otras acciones formativas en discapacidad (intelectual, TEA, visual) dentro del marco de las políticas de **accesibilidad e inclusión que promueve y desarrolla el Ayuntamiento de Madrid** a través de su escuela municipal de formación para trabajadores, Madrid Talento.



Cuando existen barreras de comunicación, la respuesta profesional requiere conocerlas y disponer de recursos adecuados para superarlas. La accesibilidad no es un elemento añadido al servicio público, forma parte de él. Una buena intervención comienza por tratar de garantizar que la persona comprende y puede hacerse comprender. Esto exige adaptar los canales de comunicación, evitar prejuicios y contar con soluciones que permitan actuar con rapidez y dignidad.

Investigar para prevenir

El 24 de septiembre se celebró el **Día Mundial de la Investigación en Cáncer**, una iniciativa internacional promovida desde 2016 por la Asociación Española Contra el Cáncer junto con otras organizaciones internacionales. La fecha coincide con el nacimiento de Severo Ochoa, Premio Nobel de Fisiología o Medicina en 1959.

La jornada pretende aumentar la conciencia social sobre el valor de la investigación oncológica, mejorar la financiación, impulsar la cooperación internacional y favorecer la formación y las infraestructuras necesarias para avanzar en la lucha contra el cáncer.

Por mencionar un ejemplo, **la campaña UMEdula**, impulsada por la Unidad Militar de Emergencias (UME) con motivo del **Día Mundial del Donante de Médula**, siempre ha contado con la colaboración activa de Policía Municipal de Madrid, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como de policías autonómicas y locales, en distintas actividades deportivas y solidarias celebradas en varias ciudades españolas.



Salud infantil y adolescente: una responsabilidad compartida

El Hospital General Universitario Gregorio Marañón celebró una nueva edición de su jornada profesional dedicada a la atención y protección de la infancia y la adolescencia, en la que participó Policía Municipal de Madrid, a través de la Sección de Convivencia y Prevención, como integrante de una mesa de trabajo junto a representantes de la Comunidad de Madrid, trabajadores sociales del Ayuntamiento y profesionales de salud mental.

El encuentro reunió a psiquiatras, personal de enfermería, psicólogos, trabajadores sociales y educadores, entre otros profesionales que trabajan diariamente con menores. Los Agentes Tutores de PMM, presentes a diario en los centros educativos, son parte esencial de estos grupos de trabajo. Las distintas ponencias coincidieron en destacar la responsabilidad compartida en la protección de su salud y bienestar, así como la importancia de la prevención y la coordinación entre instituciones.

También se abordó el uso de las tecnologías digitales, haciendo hincapié tanto en sus posibilidades como en los riesgos derivados de un acceso sin la adecuada supervisión y acompañamiento. Asimismo, se trataron los protocolos de actuación ante situaciones de riesgo detectadas en el ámbito educativo.

Prevenir la radicalización desde los centros educativos

En el marco del proyecto europeo GEMS, Policía Municipal de Madrid, a través de su Comisaría de Apoyo Institucional y de la Sección de Relaciones Internacionales, ha actuado como nexo de unión entre las responsables de esta iniciativa, procedentes del Reino Unido, y tres centros educativos madrileños: el IES Ramiro de Maeztu, de titularidad pública; Nuestra Señora de las Nieves, centro concertado; y Holy Mary British Catholic School, de carácter privado.

Las sesiones, desarrolladas íntegramente en inglés y con una duración aproximada de dos horas, estuvieron dirigidas a estudiantes y profesorado. En ellas se abordó la radicalización a través de los videojuegos, las redes sociales y otros espacios digitales frecuentados por los jóvenes. Las responsables del proyecto impartieron íntegramente las ponencias, mientras que Policía Municipal facilitó la coordinación con los centros y colaboró en el desarrollo de las actividades.

Esta experiencia permitió acercar a la comunidad educativa una cuestión de creciente relevancia: *"la necesidad de reconocer y prevenir los procesos de radicalización en los entornos digitales, mediante la información, la educación y la colaboración entre profesionales".*



Una ciudad donde se mueven todos

Del 16 al 22 de septiembre, Madrid celebró la **Semana Europea de la Movilidad** bajo el lema «Movilidad para todas las personas», con una programación que trasladó a las calles, parques y distritos madrileños, actividades relacionadas con el transporte público, la bicicleta, la movilidad activa, la educación vial, la seguridad, el medio ambiente y la salud. La Comisaría de Educación Vial desplegó su parque móvil en el Paseo de Recoletos para acercar la seguridad vial a los más jóvenes.

La European Mobility Week nació en 1999 de la mano de la Comisión Europea con un objetivo claro: concienciar a la ciudadanía sobre los efectos del transporte urbano en la calidad del aire y la salud de los ciudadanos, promoviendo formas de desplazamiento más sostenibles, seguras y saludables.

En esta edición, el foco estaba puesto no tanto en cómo nos desplazamos, sino en cómo compartimos el espacio público, cómo protegemos a quienes son más vulnerables y cómo conseguimos que una ciudad cada vez más grande siga siendo un lugar habitable. Peatones, ciclistas, personas mayores, menores y personas con discapacidad comparten un espacio urbano que debe ser compatible con diferentes formas de desplazarse. Así se ha pronunciado recientemente el director general de Tráfico, Pere Navarro, a la luz de la entrada en vigor de **la reforma del Reglamento General de circulación,** el 1 de octubre del presente año (se pueden consultar dichas modificaciones en las páginas 40 a la 45 de esta revista).





El acto central tuvo por escenario el eje Atocha-Cibeles, donde decenas de servicios municipales, empresas públicas y entidades ofrecieron actividades para todos los públicos: rutas a pie y en bicicleta, actividades ambientales, circuitos de educación vial, iniciativas familiares, propuestas deportivas, Parking Day, actividades relacionadas con bicimad y diferentes acciones destinadas a mostrar otras maneras de desplazarse por la ciudad, donde uno de los grandes protagonistas fue la movilidad activa.

Policía Municipal de Madrid estuvo presente un año más, mostrando a ciudadanos de todas las edades una parte del trabajo que desarrolla este cuerpo de seguridad en materia de control, ordenación y regulación del tráfico, prevención de siniestros y educación vial. Además, los asistentes pudieron conocer vehículos y motocicletas policiales, así como diferentes recursos tecnológicos empleados por el Cuerpo, donde uno de los elementos que más llamó la atención fue la exhibición de drones utilizados en labores de emergencia, control medioambiental y seguridad. La presencia de estos medios permite mostrar cómo la tecnología se ha incorporado progresivamente a los servicios de seguridad y emergencias.

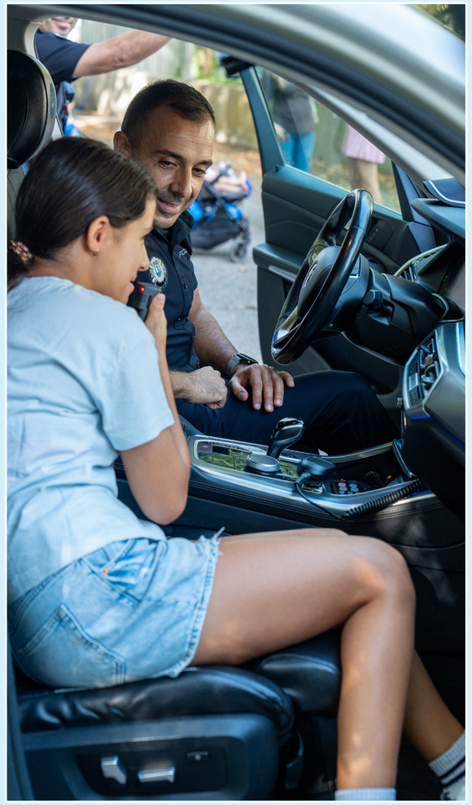


La movilidad sostenible no puede entenderse únicamente como una cuestión ambiental, también es una cuestión de seguridad, educación y convivencia

DÍA DEL NIÑO

SEPTIEMBRE NOS DEJÓ MOMENTOS LLENOS DE ILUSIÓN Y SONRISAS







La Fiesta del Niño, vinculada a los actos que Policía Municipal de Madrid celebra cada año en el mes de junio, en honor a su patrón, San Juan Bautista, se celebró el 6 de septiembre en las dependencias de la Comisaría del Escuadrón de Caballería.

La cita, inicialmente prevista para el día 21 de junio, tuvo que ser aplazada debido a la ola de calor y las altas temperaturas que se registraban en aquel momento, lo que determinó que la prudencia se impusiera marcando una nueva fecha en el calendario. Así, los niños que iban a cerrar el curso escolar 2025-26 con una jornada festiva, eran emplazados a comenzarlo en septiembre, entre risas y actividades especialmente preparadas para ellos.

Este evento se organiza pensando en que los hijos, hermanos, sobrinos, nietos, y en general, amigos del personal que forma parte de Policía Municipal de Madrid, tanto en activo como jubilados, puedan pasar una jornada lúdica junto a sus seres queridos.

Escalada, magia, pintacaras, juegos, gincanas, sorteos, exhibición de medios -motocicletas, drones, vehículos-, puesta en escena de la Sección Canina y los equipos especiales de la Comisaría Central de Seguridad, fueron algunas de las actividades diseñadas para los más pequeños de la casa, y no tan pequeños.

Ahora sí, toca iniciar el curso con toda la ilusión posible.







VÍCTIMAS DEL SILENCIO

IPA MADRID Y EL IFISE REUNIERON A POLICÍAS Y ESPECIALISTAS PARA ABORDAR LOS RIESGOS PSICOSOCIALES, EL TRAUMA Y LA PREVENCIÓN DEL SUICIDIO EN LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD

Un agente puede asistir, en una misma jornada, a un accidente grave, intervenir en una situación violenta, comunicar una muerte o enfrentarse al sufrimiento de una víctima y tener que continuar su servicio como si nada hubiera ocurrido. Cuando su trabajo acaba, regresa a una vida personal en la que también existen enfermedades, pérdidas, responsabilidades familiares, problemas económicos y conflictos cotidianos.

Las intervenciones se suceden, muchas veces sin apenas tiempo para asimilar lo vivido. Esa acumulación puede dejar una huella emocional profunda. Las estadísticas que recogen el número de suicidios que se producen a lo largo de un año, han venido a corroborar cómo han aumentado los intentos autolíticos entre los agentes encargados de velar por nuestra seguridad. Por ello, cada vez son más las voces que alertan de la necesidad de proteger la salud mental de los policías.



IMAGEN GENERADA CON IA

La salud mental, una prioridad en la profesión policial

Con esta idea como punto de partida, el Instituto de Formación Integral en Seguridad y Emergencias de la Comunidad de Madrid (IFISE) acogió el pasado 15 de septiembre el “Taller de prevención de riesgos psicosociales inherentes a la condición de policía”, organizado por la delegación madrileña de la International Police Association, IPA Madrid, y el IFISE.

La jornada fue inaugurada por Manuel Moreno Almendro, comisario de Policía Municipal de Madrid y presidente de IPA Madrid. En ella participaron Alberto Martín Ruiz, exagente de la Ertzaintza y presidente fundador de la Asociación Andaluza Preventiva del Suicidio Policial, AAPSP; Alfonso Sáez de Ibarra Olasolo, psicólogo especialista en Psicología Clínica y responsable de las actuaciones terapéuticas, preventivas y formativas relacionadas con la salud mental de los miembros de la Ertzaintza; Sara Escudero, psicóloga general sanitaria perteneciente a la Oficina de Atención a Víctimas del Terrorismo, de la Audiencia Nacional; José Manuel Dolader, director de la Asociación La Barandilla y Joaquín López, psicólogo, subinspector de Policía Municipal de Madrid y miembro del equipo PAP´s.

Poniendo al policía en el centro

El taller planteó una reflexión esencial: antes que policías, los agentes son personas. La preparación técnica, la disciplina, la experiencia y la capacidad para actuar bajo presión no inmunizan frente al dolor, el miedo, la culpa, la impotencia o el agotamiento. En ocasiones, incluso dificultan la petición de ayuda si el profesional interpreta que reconocer el sufrimiento equivale a mostrar debilidad.

Frente a esa percepción, los participantes defendieron la necesidad de normalizar el cuidado psicológico, formar a los mandos y policías para reconocer señales de alerta en sus compañeros y garantizar vías de atención accesibles y absolutamente confidenciales, a quien las necesite.

El suicidio es un fenómeno complejo y multicausal. La Organización Mundial de la Salud señala que en él intervienen factores sociales, culturales, biológicos, psicológicos y ambientales. También identifica como circunstancias de riesgo los intentos previos, los trastornos por consumo de alcohol, las crisis económicas o de pareja, las enfermedades y dolores crónicos, la violencia, las pérdidas y el aislamiento. En profesiones como la de policía, se suma como factor a tener en cuenta, el acceso a un arma letal.

Cada año, alrededor de 3.600 personas se suicidan en España. Dentro de esta realidad, los cuerpos policiales se encuentran entre los colectivos más vulnerables, ya que el riesgo de suicidio es un 62% superior al de la población general, llegando a registrar tasas hasta nueve veces más elevadas.

IFISE Instituto de Formación Integral en Seguridad y Emergencias

Atribuir un suicidio a una única causa puede ofrecer una explicación aparentemente sencilla, pero no refleja la complejidad del sufrimiento que atraviesa cada persona



Alberto Martín Ruiz: transformar una experiencia límite en una mano tendida

Uno de los testimonios centrales fue el de Alberto Martín Ruiz, exagente de la Ertzaintza y moderador de la jornada. Su historia nos traslada en el tiempo a años muy duros. Siendo adolescente y jugador del Athletic Club de Bilbao, fue testigo de un ataque con cóctel molotov en el que murió la madre de un amigo. Aquel episodió cambió su vida radicalmente. En 1994 ingresaba en la Academia de la Ertzaintza. Su condición de policía lo expuso entonces a amenazas continuas y a la necesidad de adoptar medidas constantes de autoprotección. Aquel mismo joven que había sido aclamado desde las gradas de un campo de fútbol durante su etapa deportiva, se convirtió en el foco de una gran hostilidad. Abandonó su tierra natal.

En 2015 atravesó una crisis suicida. A partir de aquella experiencia decidió acompañar a otros policías que pudieran encontrarse en una situación semejante. En sus palabras, *"la asociación aspira a ofrecer una mano amiga a quienes viven los momentos más dolorosos de su vida".*

La AAPSP nació de la iniciativa de policías y personas vinculadas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que aspiraban a romper el silencio sobre la salud mental y el suicidio policial. Entre sus objetivos fundamentales destacan las labores de prevención, la formación, la investigación y el desarrollo de espacios de apoyo y encuentro, donde los agentes puedan compartir su experiencia vital.

Su testimonio recordó que determinadas experiencias profesionales no terminan cuando finaliza la intervención: pueden permanecer durante años si no encuentran un espacio seguro en el que ser comprendidas y tratadas.



A la izquierda, Alberto Martín, en el centro, María Rosa Menchén y a la derecha, Manuel Moreno



Alfonso Sáez de Ibarra Olasolo: la importancia de la identificación temprana

La importancia de detectar de forma temprana el malestar psicológico en los profesionales intervinientes, antes de que algunas situaciones vividas se conviertan en un trauma, fue abordada por Alfonso Sáez de Ibarra Olasolo.

En la actualidad, Sáez de Ibarra coordina la actividad asistencial y preventiva del Hospital Aita Menni, actualmente Ospitalarioak Fundazioa Euskadi, además de prestar asistencia psicológica a los miembros de la Ertzaintza. Esta atención comprende actuaciones terapéuticas, preventivas y formativas relacionadas con la salud mental de los agentes.

Durante toda su intervención insistió en la importancia de identificar tempranamente las reacciones emocionales que pueden aparecer después de un hecho crítico. Estrés, confusión, anestesia emocional, rabia, culpa o recuerdos intrusivos pueden ser respuestas al impacto vivido, pero requieren seguimiento cuando se mantienen, intensifican o interfieren con la vida cotidiana.

La experiencia acumulada en psicología de emergencias demuestra que la recuperación necesita tiempo, seguridad, acompañamiento y una red de apoyo. Por ejemplo, tras una catástrofe pueden predominar inicialmente reacciones de supervivencia, urgencia e incertidumbre, antes incluso de que la persona pueda iniciar un proceso de duelo.

La detección temprana debe centrarse ahí, en reconocer que ha vivido una situación potencialmente traumática y ofrecerle ayuda antes de que el sufrimiento se cronifique.

Sara Escudero: víctimas directas e intervinientes

Sara Escudero centró su aportación en las consecuencias psicológicas de los atentados y otras experiencias extremas que pueden vivir los intervinientes. Los policías pueden resultar afectados cuando son el objetivo directo de una agresión, pero también pueden sufrir un impacto psicológico relevante por su contacto continuado con víctimas, familiares, escenarios violentos o situaciones de muerte y destrucción.

Uno de los asuntos planteados fue el trastorno de estrés postraumático y la forma en que determinadas noticias, acontecimientos judiciales, aniversarios o estímulos aparentemente cotidianos pueden reactivar el miedo y los recuerdos de una experiencia traumática.



A la izquierda, Sara Escudero

Su intervención llevó a una pregunta fundamental: ¿qué necesita una víctima para poder sobrellevar lo sucedido? Seguramente no existe una respuesta única. El tiempo de recuperación, las recaídas y los factores de protección varían en función de la persona, el tipo de experiencia, las secuelas, el apoyo social y familiar y la atención especializada recibida.

La investigación sobre víctimas del terrorismo estudia precisamente la relación entre el grado de exposición al atentado, las secuelas físicas, el tiempo transcurrido y la aparición de estrés postraumático, depresión o ansiedad. También analiza la utilidad de los tratamientos psicológicos centrados en el trauma.



José Manuel Dolader

Si sientes que no hay salida, ¿Qué pierdes haciendo una llamada?
Si te falta esperanza, déjanos compartir contigo un poco de la nuestra

Dolader, director de la Asociación La Barandilla, presentó la experiencia de esta entidad en sensibilización social y prevención del suicidio.

La asociación ha impulsado **proyectos de comunicación y atención** a personas en crisis, entre ellos una radio de carácter social y el Teléfono contra el Suicidio (911 385 385 de 10 a 15 horas). La finalidad de su área de prevención es apoyar a las personas con ideación suicida y a sus familias, facilitando atención profesional y contribuyendo con ello a dar visibilidad a un problema de salud pública rodeado todavía de silencio y estigma.

Durante su intervención relacionó el bienestar emocional con la coherencia entre lo que una persona es, piensa, siente y hace. También subrayó la importancia de hablar, escuchar y romper el aislamiento. Una conversación no sustituye la intervención profesional, pero puede convertirse en el primer paso para pedir ayuda.

Dolader recordó que, desde su asociación ofrecen de manera confidencial ayuda psicológica, pudiendo recibir asistencia gratuita.

La experiencia desde la propia Policía Municipal

Joaquín López, psicólogo, subinspector de Policía Municipal de Madrid y miembro del equipo PA-P´s (Proyecto de Atención Psicológica), trajo a la palestra el trabajo que desde su Departamento se está realizando en materia de prevención e intervención.

Su doble perspectiva, policial y psicológica, permitió trasladar el debate a la realidad cotidiana de las unidades: cómo detectar que un compañero no está bien, acercarse sin invadir, qué debe hacer un mando ante una señal de alarma y qué barreras dificultan que un agente solicite apoyo.

La prevención no puede descansar únicamente en la capacidad individual para pedir ayuda. También necesita procedimientos claros, mandos formados, compañeros atentos y servicios que generen confianza.



En el centro, Joaquín López



El reto de disponer de datos rigurosos

Uno de los asuntos más debatidos fue la dificultad para conocer con precisión la dimensión del suicidio policial. Para analizar adecuadamente el problema es necesario diferenciar cuerpos policiales, periodos, situaciones administrativas y fuentes estadísticas, así como calcular tasas que tengan en cuenta el número de efectivos.

En España se registraron 3.953 fallecimientos por suicidio en 2024, un 3,96 % menos que en 2023. De ellos, el 73,4 % correspondió a hombres.

En el ámbito policial, una información publicada en septiembre de 2026 a partir de una resolución de Transparencia sitúa en 222 los suicidios registrados entre 2016 y 2025 en Policía Nacional y Guardia Civil. Este dato no comprende por sí solo a todos los cuerpos autonómicos y locales, por lo que no debe presentarse como una cifra global de toda la policía española.

Esta distinción es importante. Una estadística incompleta, una suma de fuentes diferentes o un porcentaje sin denominador puede generar conclusiones incorrectas. La reivindicación de datos homogéneos y verificables constituye, por tanto, una parte esencial de cualquier política preventiva.

Pedir ayuda también es autoprotección

La principal conclusión del taller fue clara: pedir ayuda no resta capacidad profesional. Al contrario, forma parte de la autoprotección, del cuidado del equipo y de la responsabilidad hacia la ciudadanía.

La prevención requiere actuar antes de la crisis. Supone formar a los agentes desde su ingreso, ofrecer seguimiento después de intervenciones críticas, facilitar atención psicológica confidencial, cuidar los relevos y descansos, revisar el acceso a medios letales cuando exista un riesgo y acompañar también a las familias.

Requiere, sobre todo, cambiar la cultura del silencio. Preguntar a un compañero cómo está, escuchar sin juzgar y orientarlo hacia ayuda especializada puede marcar una diferencia.

La clausura corrió a cargo de María Rosa Menchén, subdirectora general del IFISE, quien, junto a Manuel Moreno Almendro, hizo entrega a los participantes de un obsequio como reconocimiento a su aportación.

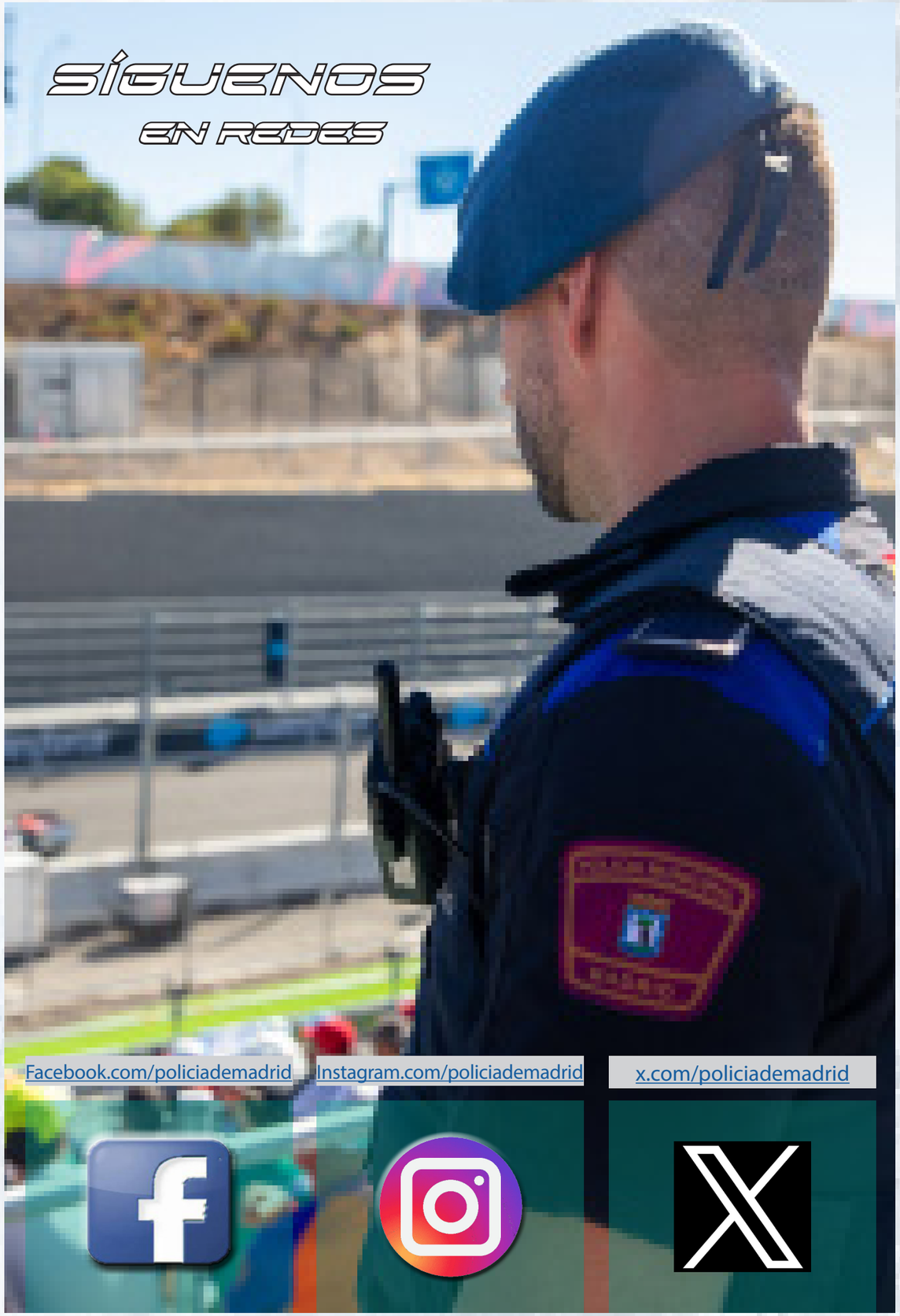
El taller terminó, pero la tarea continúa: situar a la persona que viste el uniforme en el centro, reconocer el impacto de su trabajo y construir organizaciones en las que nadie tenga que afrontar solo sus momentos más difíciles.

"El suicidio es una solución eterna para lo que a menudo, no es más que un problema temporal"

INFORMACIÓN DE AYUDA

La Línea 024 atiende a personas con pensamientos o riesgo de conducta suicida y a sus familiares y allegados.

Es gratuita, confidencial, de alcance nacional y funciona las 24h., todos los días del año. En una emergencia vital inminente debe llamarse directamente al 112. El 024 no sustituye la atención sanitaria presencial cuando esta sea necesaria.



ROMPER EL SILENCIO SALVA VIDAS

JAIME DOMÍNGUEZ, BOMBERO DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID Y ULTRAFONDISTA, CONVIERTE 3.953 KILÓMETROS EN UNA LLAMADA COLECTIVA A LA PREVENCIÓN DEL SUICIDIO



Hay cifras que se leen, y otras que es necesario tratar de imaginarlas. 3.953 es una de ellas, el número de personas que murieron por suicidio en España durante 2024, según el Instituto Nacional de Estadística. Ese mismo dato se ha transformado en el eje del proyecto "Romper el Silencio", impulsado por Jaime Domínguez, bombero del Ayuntamiento de Madrid, ultrafondista y estudiante de Psicología.

Su propuesta es tan deliberadamente extrema como aparentemente simple: recorrer 3.953 kilómetros, uno por cada persona fallecida. Este reto lo articula en 95 maratones de los que ya ha completado 80. Cincuenta fueron recorridos en municipios de la Comunidad de Madrid y otros 30 se disputaron consecutivamente durante el mes de agosto, desde Málaga hasta Santiago de Compostela.

Una historia que empezó mucho antes de la primera maratón

Nos encontramos con el sargento Jaime en el **Parque de Bomberos 02**, en la calle Rufino Blanco, donde también está ubicado el CISEM, **Centro Integrado de Seguridad y Emergencias**, en el distrito de Salamanca. A nuestro alrededor, autobombas, vehículos de salvamento, grúas y equipos especializados nos recuerdan que aquel es un lugar acostumbrado a intervenir cuando se produce una emergencia.

Antes de ser bombero del Ayuntamiento de Madrid, Jaime Domínguez fue policía local, y todavía conserva su plaza en el Ayuntamiento de Sevilla la Nueva. Desde ambas responsabilidades profesionales ha comprobado cómo cada vez se reciben más avisos relacionados con crisis personales, conflictos y conductas suicidas. *"éstas han pasado de ser una intervención relativamente esporádica a marcar el día a día en nuestras guardias"*, explica. Jaime considera estas profesiones como una especie de "termómetro" de determinadas realidades sociales, que posteriormente son confirmadas por las estadísticas oficiales.



Los servicios de emergencia suelen llegar al final de una cadena de acontecimientos. Encuentran a personas que llevan tiempo sufriendo, a familias desbordadas y a entornos que, en ocasiones, no han sabido interpretar las señales o no han encontrado la manera de intervenir. Su conclusión es clara: *"si la emergencia es el último eslabón, la prevención tiene que empezar mucho antes"*. De ahí nace el propósito central del proyecto «Romper el Silencio»: *"desplazar la mirada desde la respuesta urgente hacia la prevención"*.

Una causa que también es personal

Para Jaime, el suicidio no es una realidad abstracta ni distante. En su familia se han producido tres suicidios, y esa experiencia personal se ha cruzado con décadas de contacto profesional con personas que atraviesan situaciones límite y ha dado forma a esta aventura extrema que no pretende ofrecer respuestas fáciles.



Domínguez no sostiene que correr pueda resolver el dolor psicológico ni que el deporte sustituya a la atención especializada. Su objetivo es otro: *"hacer visible aquello que demasiadas veces permanece oculto y crear condiciones para que pedir ayuda resulte posible"*. Su apuesta es otra: utilizar el deporte para provocar conversaciones. Cuando habla con personas supervivientes y familiares de víctimas ha encontrado una idea que se suele repetir: el silencio puede agravar la soledad. *"La gente que lo ha pasado te está diciendo que lo peor es el silencio"*, nos cuenta.

02 — EL PROYECTO EN CIFRAS

Kilómetro a kilómetro, conversación a conversación.

Datos a septiembre de 2026

80	3.953	209	96
maratones completados	kilómetros de objetivo	ciudades y municipios	apariciones en medios
de 95 previstos	uno por cada persona	alcanzados por el recorrido	enlazadas a su publicación original

95 maratones, 3.953 kilómetros para hacer visible una cifra

El proyecto comenzó con una primera fase de 50 maratones por municipios de la Comunidad de Madrid. Después llegó el desafío nacional: 30 maratones consecutivos durante el mes de agosto, desde Málaga hasta Santiago de Compostela, atravesando 11 comunidades autónomas y 209 municipios.

Cada jornada exigía mucho más que completar los 42,195 kilómetros. Era necesario coordinar desplazamientos, horarios, autorizaciones, alojamiento, alimentación, recuperación y comunicación con los ayuntamientos. En estos periodos, su calendario ha llegado a encadenar una guardia de 24 horas con cinco maratones, para regresar después al trabajo y repetir el ciclo.

Durante buena parte del recorrido, Jaime ha dormido una media de cuatro horas diarias. Nos cuenta como apenas ha dispuesto de tiempo para estirar o acudir al fisioterapeuta. El propio Jaime reconoce que ha llevado el cuerpo al límite y que incluso ha llegado a caminar con cierta dificultad.



Un proyecto familiar y colectivo

"Romper el Silencio" dejó pronto de ser el reto individual de un ultrafondista. Detrás de cada kilómetro recorrido hubo otro esfuerzo, mucho menos visible: el de una familia que hizo posible que cada etapa pudiera comenzar y terminar.

Porque detrás de cada maratón hubo una compleja maquinaria que también asumieron su mujer y sus tres hijas, convirtiéndose en una pieza esencial de un reto que, aunque tenía un solo corredor, fue desde el principio un desafío compartido.

El 30 de agosto, él y su familia alcanzaron la plaza del Obradoiro, culminando la fase nacional del proyecto. La llegada congregó a numerosos bomberos, representantes municipales, vecinos y compañeros, entre abrazos, tambores, gaitas y sirenas. Cuando realizamos la entrevista, el pasado 22 de septiembre, todavía le quedaban 15 maratones y arrastraba una dolencia que incluso le dificultaba caminar con normalidad. El pasado día 25 Jaime informa en sus redes sociales que le acaban de facilitar los resultados de la resonancia y *"dado que padece una fractura de pelvis en la zona de apoyo con la cabeza del fémur"*, ello le obligará a modificar fechas y etapas en su proyecto.

Fase internacional: la última línea de meta

La última etapa del proyecto llevará el mensaje fuera de España, con maratones previstas en ciudades como Nueva York, Miami y República Dominicana. Después regresará a España para completar las últimas pruebas —entre ellas, están previstas en Toledo y Talavera— y piensa cerrar el proyecto en Madrid.

Pero el objetivo no se mide únicamente en kilómetros. Lo que verdaderamente le importa es: *"cuántas conversaciones habrá provocado el recorrido y cuántas personas se habrán atrevido a pedir ayuda o a preguntar a alguien cercano cómo se encuentra".*

Cuando termine la última maratón, dejará atrás muchas alegrías, el cansancio, las lesiones, las noches de poco descanso y miles de kilómetros recorridos. Pero el mensaje deberá continuar: 3.953 personas, 3.953 historias, 3.953 familias. Por eso "Romper el Silencio" convierte el esfuerzo físico en una herramienta de sensibilización y recuerda que la prevención puede comenzar con algo tan sencillo —y tan decisivo— como formular una pregunta y estar dispuesto a escuchar la respuesta. Quizás por eso, después de tantos kilómetros, la meta podría resumirse en una sola frase: ***"Romper el silencio salva vidas"***.

SI NECESITAS AYUDA

La Línea 024 ofrece atención gratuita, confidencial y disponible las 24h., todos los días del año, a personas con pensamientos suicidas, así como a familiares y allegados.

En caso de emergencia vital inmediata, debe llamarse al 112.

VULNERABILIDAD Y MOVILIDAD

UNA REFORMA QUE SITÚA LA PROTECCIÓN A LAS PERSONAS MÁS FRÁGILES DE LA VÍA, EN EL EJE DE SU NUEVA REGULACIÓN

El Boletín Oficial del Estado núm. 155, de 26 de junio de 2026, publicó el Real Decreto 518/2026, de 24 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, en relación con la protección a usuarios vulnerables de la vía. El 1 de octubre entró en vigor este nuevo articulado.

La reforma supone una profunda transformación del marco legal de la seguridad vial a nivel nacional, orientada de forma prioritaria a la protección de los usuarios vulnerables, especialmente las personas con discapacidad, y a la unificación de las reglas de movilidad sostenible, introduciendo a su vez medidas específicas para su aplicación en los entornos urbanos.



FIESTA DE LA BICICLETA 28-10-1979 FOTO ARCHIVO DE LA VILLA

Protección de los usuarios vulnerables

El objetivo del Real Decreto es "reducir la siniestralidad de los usuarios vulnerables que, en 2024 alcanzaron el 51% de las víctimas en las vías españolas, con un total de 907 fallecidos", según señala el reportaje especial de la Revista de Tráfico y Seguridad Vial.



El eje sobre el que pivota la reforma es la definición de usuario vulnerable, que pasa a formar parte de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. En este sentido, se define vulnerable al: *"usuario de la vía que, por razón del medio de desplazamiento que utiliza o por las características físicas del grupo de edad al que pertenece tiene un mayor riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico o que estas sean de mayor gravedad. Incluye a los peatones y, dentro de ellos, a las personas con discapacidad, a los menores, a las personas mayores, a quienes tengan movilidad reducida; a los ciclistas; a los conductores de vehículos de movilidad personal y a los conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores"*- según la Disposición final primera del Real Decreto 518/2026.

Además, la modificación reglamentaria también pretende orientar sus postulados al logro de varios de los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030, aprobada por la Organización para las Naciones Unidas en el año 2015, como son la mejora de la salud y el bienestar de las personas, la apuesta por una energía asequible y no contaminante, la búsqueda de unas ciudades y comunidades más sostenibles, y la acción por el clima, entre otros.

El articulado reconoce como personas usuarias vulnerables de la vía, a quienes por razón del medio de desplazamiento que utilizan o por las características físicas del grupo de edad al que pertenecen tienen un mayor riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico

VÍCTIMAS ENTRE LOS VULNERABLES

En 2024 hubo **1.785** víctimas mortales, el **51 % (907 personas)**, eran usuarias vulnerables.
De ellas, el **57 %** falleció en siniestros producidos en vías interurbanas y el **43 %** en vías urbanas.

- Vías interurbanas
- Vías urbanas
- Fallecidos
- Porcentaje sobre el total de fallecidos

907
VÍCTIMAS VULNERABLES

51 %
DEL TOTAL

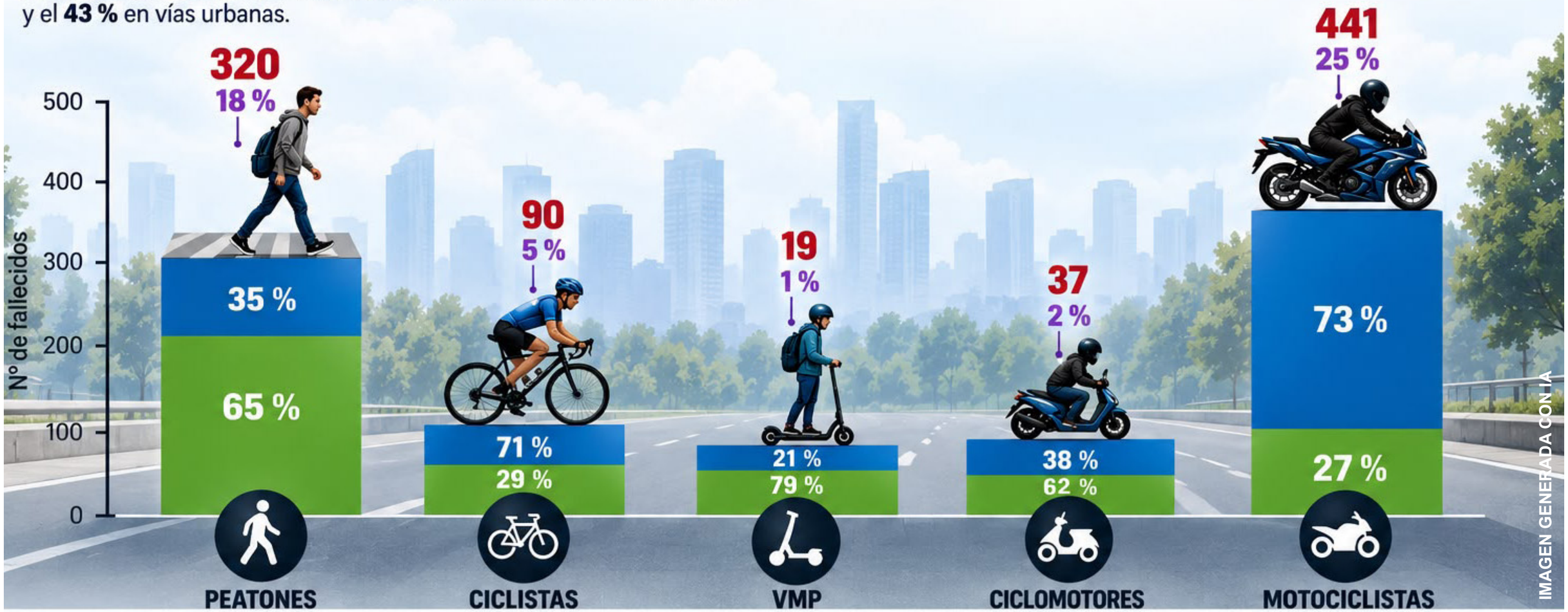


IMAGEN GENERADA CON IA

57 %
DE LAS VÍCTIMAS EN VÍAS INTERURBANAS

43 %
DE LAS VÍCTIMAS EN VÍAS URBANAS

907
USUARIAS VULNERABLES FALLECIDAS EN 2024

Conductas de Riesgo

La seguridad vial de los usuarios más vulnerables también comienza por reconocer y corregir aquellas conductas que ponen en peligro su vida y la de los demás. Según el **informe europeo ESRA** -una iniciativa internacional conjunta de organizaciones de investigación e institutos de seguridad vial, coordinada por el **Instituto Vias**-, los peatones destacan por caminar leyendo mensajes en el móvil (81,4 %) o cruzar por lugares no habilitados (79,2 %); entre los ciclistas, el 52 % reconoce circular sin casco, mientras que entre los motoristas, el 43,5 % admite superar los límites de velocidad. En el caso de los usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP), casi la mitad (48,9 %) reconoce circular por aceras o zonas peatonales. Son cifras que invitan a la reflexión y recuerdan que la prevención no depende únicamente de las normas, sino también de nuestras decisiones cotidianas. Porque una pequeña distracción, una imprudencia o una falsa sensación de control pueden tener consecuencias irreversibles.

Cambios en el ámbito urbano

Otra de las novedades más relevantes es la creación de un título específico dedicado al ámbito urbano, una reforma que responde al creciente protagonismo de la seguridad vial en las ciudades. El foco se desplaza de las carreteras a las calles, donde la convivencia entre los distintos usuarios de la vía plantea nuevos retos. No es una cuestión menor: cada año, *"alrededor de 500 personas pierden la vida en siniestros de tráfico en las vías urbanas"*, **según la información de la DGT**.



Alrededor de 500 personas pierden la vida en siniestros de tráfico en las vías urbanas, cifra que pone de manifiesto la necesidad de reforzar la prevención y proteger especialmente a los usuarios más vulnerables

Conductas de riesgo que asumen los usuarios vulnerables

Una mayor seguridad para los más frágiles empieza por reducir los comportamientos más arriesgados. El informe ESRA ('E-Survey of Road users' Attitudes') en su tercera edición (datos de 2023) recoge la opinión de usuarios vulnerables de 39 países sobre los hábitos peligrosos que asumen. En España la encuesta arrojó las siguientes cifras.

COLECTIVO	CONDUCTAS DE RIESGO Y/O PROHIBIDAS	
Peatones	Caminar leyendo mensajes en el móvil	81,4 %
	Cruzar por lugares no destinados a ello	79,2 %
	Escribir mensajes mientras anda	75,7 %
	Cruzar en rojo	67,3 %
	Usar auriculares cuando camina	59,4 %
	Caminar sabiendo que se ha bebido demasiado alcohol	39,2 %
Ciclistas	Circular sin casco	52 %
	Usar auriculares	43,5 %
	Cruzar en rojo	34,2 %
	Circular sabiendo que se ha bebido demasiado	17 %
	Circular menos de una hora después de consumir drogas	14,1 %
Motoristas	Conducir a mayor velocidad de la permitida	43,5 %
	Ir más rápido de lo que aconsejan las condiciones de circulación	37,9 %
	Leer mensajes mientras conduce	23,7 %
	Circular tras haber ingerido alcohol	23,1 %
	Consumir drogas y conducir	20,8 %
VMP	Circular por la acera o zonas peatonales	48,9 %
	No llevar casco	46,2 %
	Cruzar en rojo	42,6 %
	Circular con más de una persona en el vehículo	35,7 %
	Conducir cuando se piensa que se ha bebido demasiado	25,3 %

Ilustración extraída de la Revista de Tráfico y Seguridad Vial, de la DGT

ZACARÍAS MATEOS MORANTE
LEYENDA DEL MOTOCICLISMO ESPAÑOL Y POLICÍA MUNICIPAL DE MADRID



FOTOGRAFÍA: II GRAN PREMIO DE MOTOCICLETAS, GANADOR ZACARÍAS MATEOS Y WHALLEY

EL LEGENDARIO CAMPEÓN DE MOTOCICLISMO FUE AGENTE DEL CUERPO DE POLICÍA MUNICIPAL DE MADRID DURANTE MÁS DE TRES DÉCADAS Y PILAR FUNDAMENTAL EN LA FORMACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LA SECCIÓN MOTORISTA

A finales de agosto, una conversación informal encendió la mecha del recuerdo. En aquel encuentro, el inspector Alejandro Omar Elsanafawy nos habló de un nombre imprescindible de nuestro pasado: Zacarías Mateos. Aquel legendario pionero, héroe del motociclismo nacional entre 1921 y 1931, no solo pasó a la historia como el primer piloto de nuestro país en romper la barrera de los 150 km/h, sino que durante más de tres décadas guio el rumbo de la Sección Motorizada de la Guardia Urbana de Madrid.

Casi al mismo tiempo, como si el pasado reclamase con urgencia salir a la luz, una llamada de Mariano García Ruipérez, director del Archivo de la Villa, a la redacción de la revista de la Policía Municipal nos facilitaba un legajo histórico, fechado en 1940, donde se documentaba la compra de hasta cincuenta imponentes Harley-Davidson destinadas a patrullar las calles de la capital. Aprovechando su ofrecimiento se le pidió acceso a los expedientes que pudieran albergar información sobre Zacarías Mateos. Así, convencidos de que los grandes momentos que han marcado nuestra institución no deben quedar sepultados por el tiempo, asumimos el compromiso de devolverlas a la vida.

Las piezas del rompecabezas comenzaron a encajar; sin embargo, Zacarias Mateos reclamaba un especial monográfico, pero en las Salas solamente se custodiaba su expediente personal. Fue entonces cuando recurrimos al documentalista Daniel Fernández Garmón, quien rescató las crónicas y noticias de la época relacionadas con un personaje que, sin duda, marcó toda una era.

Esta es su historia...



Un niño apasionado por las motocicletas

La historia de la Policía Municipal de Madrid no puede escribirse sin nombrar a uno de sus más ilustres componentes. Zacarías Mateos Morante vino al mundo en la pequeña localidad zamorana de Villaescusa en septiembre de 1903. Hijo de Eustaquio y Gregoria, su destino estuvo ligado desde la más tierna infancia al mundo sobre ruedas debido a que su padre era empleado de las Caballerías Reales.

En una España que presenciaba la transición histórica, las elegantes carrozas de Palacio cedían paulatinamente el paso a los primeros motores de explosión, el pequeño Zacarías creció fascinado por la mecánica de aquellos arcaicos automóviles. Sin embargo, lo que verdaderamente cautivó su mirada y encendió su pasión indomable fue la aparición de las primeras motocicletas.

Tras trasladarse la familia a la capital de España, el destino pareció poner a prueba de forma prematura la templanza del joven. En 1917, con tan solo 14 años la prensa local se hacía eco de un incidente en el que sufrió la mordedura de un perro. Pero el verdadero idilio de Zacarías con las crónicas periodísticas no tardaría en llegar por motivos muy distintos. En 1920, la Policía de Madrid le imponía una multa mientras conducía su motocicleta por las calles madrileñas; un irónico y curioso primer contacto con el cuerpo policial que, años más tarde, se convertiría en su casa.



Más de cien victorias heroicas

La década de los años veinte encumbró a Zacarías Mateos como uno de los pilotos más veloces, audaces y respetados del panorama nacional e internacional. En una época bohemia y romántica donde no existía la compensación económica ni el profesionalismo actual, los pilotos corrían por puro pundonor, enfrentándose a carreteras de gravilla y a medidas de seguridad inexistentes.

Su exitosa carrera deportiva, respaldada por más de un centenar de victorias, comenzó con motocicletas modestas como la Velocette de 350 cc, con la que logró sonados éxitos, superando a máquinas de mayor cilindrada pilotadas por grandes figuras de la época. Posteriormente pasaría a dominar las pistas con marcas legendarias como Douglas y Harley-Davidson.

Su capacidad de superación quedó inmortalizada en gestas como la del Trofeo Armangué (1922), disputado en el circuito de Tarragona. Zacarías sufrió una aparatosa caída con su Harley-Davidson partiendo el manillar por la mitad, dejando el lado izquierdo colgando únicamente del cable del embrague. Tras dudar unos instantes en boxes, lejos de abandonar, el piloto reposó y regresó a la pista en una exhibición de fuerza y equilibrio. Sujetando el semimanillar derecho con una mano y accionando el cable con la izquierda sobre la horquilla, cruzó victorioso la meta entre la atronadora ovación del público y los acordes de la Marcha Real, tres minutos y 28 segundos por delante del segundo clasificado.

Traspasaría fronteras convirtiéndose en uno de los primeros españoles en competir en el mítico Tourist Trophy de la Isla de Man (1925), la carrera de motor más antigua y peligrosa del planeta, además de cosechar notables actuaciones en circuitos de Estados Unidos, Argentina y Francia. Ese mismo año, a los mandos de una Douglas de 500 cc, conquistó tres primeros puestos y batió los récords establecidos por otras motocicletas de mayor cilindrada, subiendo los 8.800 metros del Puerto del León en solo 5 minutos y 4 segundos. Un año después, en 1926, en la Subida a las Perdices a los mandos de una Douglas de 750 cc, fijó el récord absoluto de velocidad de la prueba en unos escalofriantes 146,739 km/h.

Fue uno de los primeros españoles en competir en el mítico Tourist Trophy de la Isla de Man (1925), la carrera de motor más antigua y peligrosa del planeta

Los madrileños reconocían a su campeón cuando le veían sobre su motocicleta abriendo las comitivas policiales

Sin embargo, el motociclismo de los años veinte también mostró su cara más trágica. En 1926, durante la disputa de las VI Horas Alcorcón-Móstoles-Alcorcón, su hermano Inocencio Mateos falleció trágicamente en un accidente de sidecar. Zacarías, que también competía en dicha prueba, tuvo que encajar el duro golpe. A pesar de tan dramática perdida, continuó en activo hasta 1931, momento en que se retiró definitivamente de la competición tras la llegada de la República, "un régimen bajo el cual rehusó participar debido a sus estrechos lazos de amistad con la familia real", según recoge la prensa local en una entrevista realizada el 2 de diciembre de 1955 (periódico Pueblo, sección Madrid, página 9).

Treinta y tres años de servicio en la Policía Municipal de Madrid

Con un equipaje repleto de gloria deportiva, decidió dedicar su experiencia al servicio de los ciudadanos madrileños. El 17 de febrero de 1927, fue nombrado guardia municipal de infantería con el número de placa 333 y un jornal inicial de 8 pesetas. Tras solicitar dos prórrogas por motivos de salud, tomó posesión formal de su cargo el 25 de abril de ese mismo año. Su destreza al volante no tardó en ser aprovechada por el Cuerpo, siendo adscrito apenas unos días después, el 1 de mayo, a la denominada Compañía de Circulación debido a sus especiales condiciones técnicas.

A lo largo de las décadas siguientes, su trayectoria reflejó la evolución del propio cuerpo policial madrileño. El 27 de abril de 1934, figurando ya con el número policial 216, solicitó la entrega de un arma corta para el servicio «debido a los lugares que tiene que frecuentar». Años más tarde, el 20 de febrero de 1940, la Alcaldía Presidencia lo propuso para cubrir una de las seis plazas de inspector del Cuerpo de Policía Urbana, rango por el que en enero de 1945 pasaría a percibir un sueldo anual de 7.350 pesetas por acuerdo plenario. En 1954, un decreto de Alcaldía le nombra oficial del Cuerpo de Policía Municipal. Ante este cambio, Zacarías presentó un recurso instando a mantener el título de inspector, pero la reclamación fue definitivamente desestimada. Durante esta etapa dirigió las funciones de escolta de la Sección Motorista de la Policía Municipal de Madrid.



El epílogo de su carrera llegó en 1961. El 27 de septiembre de ese año, coincidiendo con el año de su jubilación, se le concedió el premio por años de servicio. Zacarías se retiró finalmente por invalidez como oficial de la Sección de Motoristas, culminando así una extensa y destacada labor al servicio de la seguridad y el tráfico en la capital.

Más allá del uniforme

El extraordinario dominio técnico de Zacarías Mateos también captó la atención de las instituciones gubernamentales. En 1921, junto a Luis Hurtado, fue designado para instruir a la primera promoción de motoristas de tráfico de España, creada bajo el mandato del general Primo de Rivera. Esta unidad, adscrita inicialmente a la Dirección General de Seguridad, pasó en 1924 a integrarse a los cuerpos locales.

Paralelamente, su impecable pericia al volante le abrió las puertas de la Casa Real. Zacarías Mateos entabló una cercana amistad con el rey Alfonso XIII y la Familia Real, lo que le llevó a ejercer como conductor oficial de la reina Victoria Eugenia y chófer personal de Alfonso de Borbón y Battenberg, príncipe de Asturias.

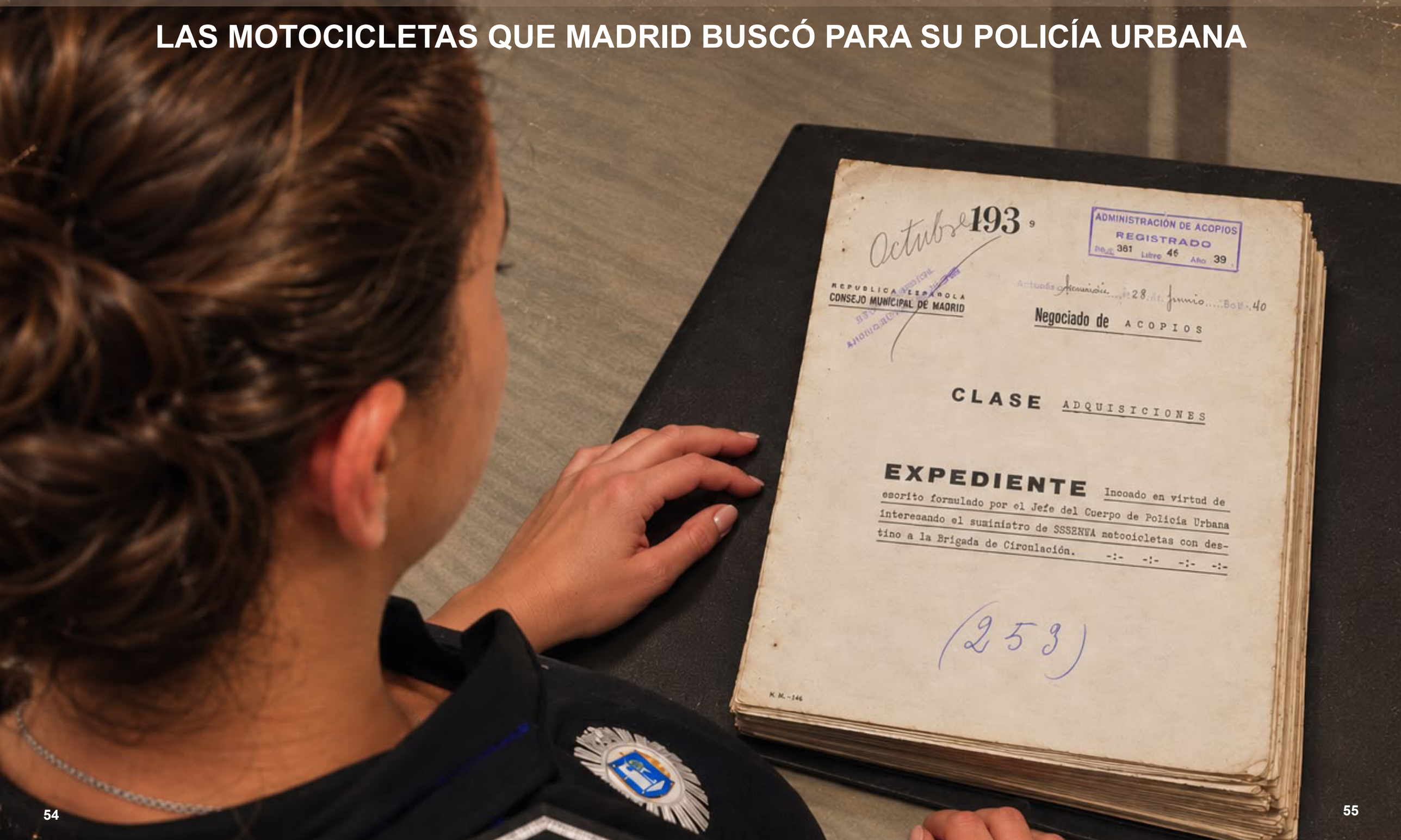
Durante su época de Policía Municipal compaginó su labor con otros trabajos como profesor de autoescuela especializado en motocicletas y, más tarde, en 1954, consolidó su vinculación con el sector mediante la apertura de su propia tienda de venta de motos.

Tras colgar el uniforme, Zacarías reorientó su inagotable energía hacia el mundo empresarial como representante del servicio oficial de la célebre firma nacional OSSA (Orpheo Sincronic Sociedad Anónima). Durante los años sesenta y setenta, Mateos vivió en primera persona la edad de oro de la marca española, participando del auge deportivo en especialidades de velocidad, trial y enduro, hasta la suspensión de actividades de la fábrica en 1984.

El 2 de enero de 1998, una breve mención en la página 71 del periódico ABC, se hacía eco de su fallecimiento, el 30 de diciembre de 1997, a la edad de 94 años.

Con su partida se cerraba el siglo de un hombre irrepetible: el As de la velocidad en carreteras de gravilla, el instructor pionero del tráfico urbano y el distinguido oficial de la Policía Municipal de Madrid. Como tantas otras historias valiosas, la suya quedó sepultada por el paso del tiempo. Su legado merece recuperar la relevancia que tuvo en su época y ocupar un lugar destacado en la historia de la Policía Municipal de Madrid, como ejemplo de profesionalidad, superación y orgullo para todas las generaciones de policías motorizados.

LAS MOTOCICLETAS QUE MADRID BUSCÓ PARA SU POLICÍA URBANA





FOTOGRAFÍA: MARTÍN SANTOS YUBERO

Otro de los documentos a los que ha tenido acceso la Revista de la Policía Municipal es un legajo de 1939-1940. En aquella época, Madrid era una ciudad herida que intentaba recobrar el aliento y la normalidad tras tres largos años de contienda. Entre las decenas de expedientes administrativos que custodia el Archivo de la Villa de Madrid, este documento en particular nos acerca a la búsqueda urgente de motocicletas para los servicios municipales, una medida clave para dotar de más dinamismo a la Policía Urbana, en cuyas filas militaba Zacarías Mateos dentro de la Compañía de Circulación.

El legajo, sellado en el Negociado de Acopios del Ayuntamiento, reúne rigurosos informes técnicos, ajustados cálculos presupuestarios y, sobre todo, espectaculares y evocadores catálogos de marcas tan emblemáticas como Indian, Harley-Davidson, BMW o Norton. Más allá de las cifras y las especificaciones técnicas, toda esta documentación refleja el palpitar de una capital que luchaba por reorganizar sus servicios municipales.

La Policía urbana busca motocicletas (1939-1940)

Lejos de ser un simple legajo administrativo, estas 103 páginas conservan el pulso de un Madrid devastado que luchaba por ponerse de pie. Para la Administración municipal, vigilar las calles y regular el tráfico no era un mero trámite, sino un reto logístico que exigía definir con rigor exacto las unidades necesarias, las exigencias técnicas, la financiación y el encaje legal para levantar de nuevo sus servicios públicos.

En octubre de 1939, esa necesidad se materializó en una apuesta firme: la compra de 60 motocicletas. Una decisión de semejante magnitud requería pulmón financiero y la puesta en marcha de una licitación pública sin margen de error. Un mes más tarde, en noviembre, el Ayuntamiento asumió la misión de redactar las bases destinadas a regir el concurso.

Fue así como los pliegos de condiciones económico-administrativas pasaron a formar parte del expediente bajo un marco formal intachable. A través de plazos, depósitos, fianzas y adjudicaciones, la burocracia se convirtió en el andamio sobre el que empezar a edificar la normalidad en la capital.

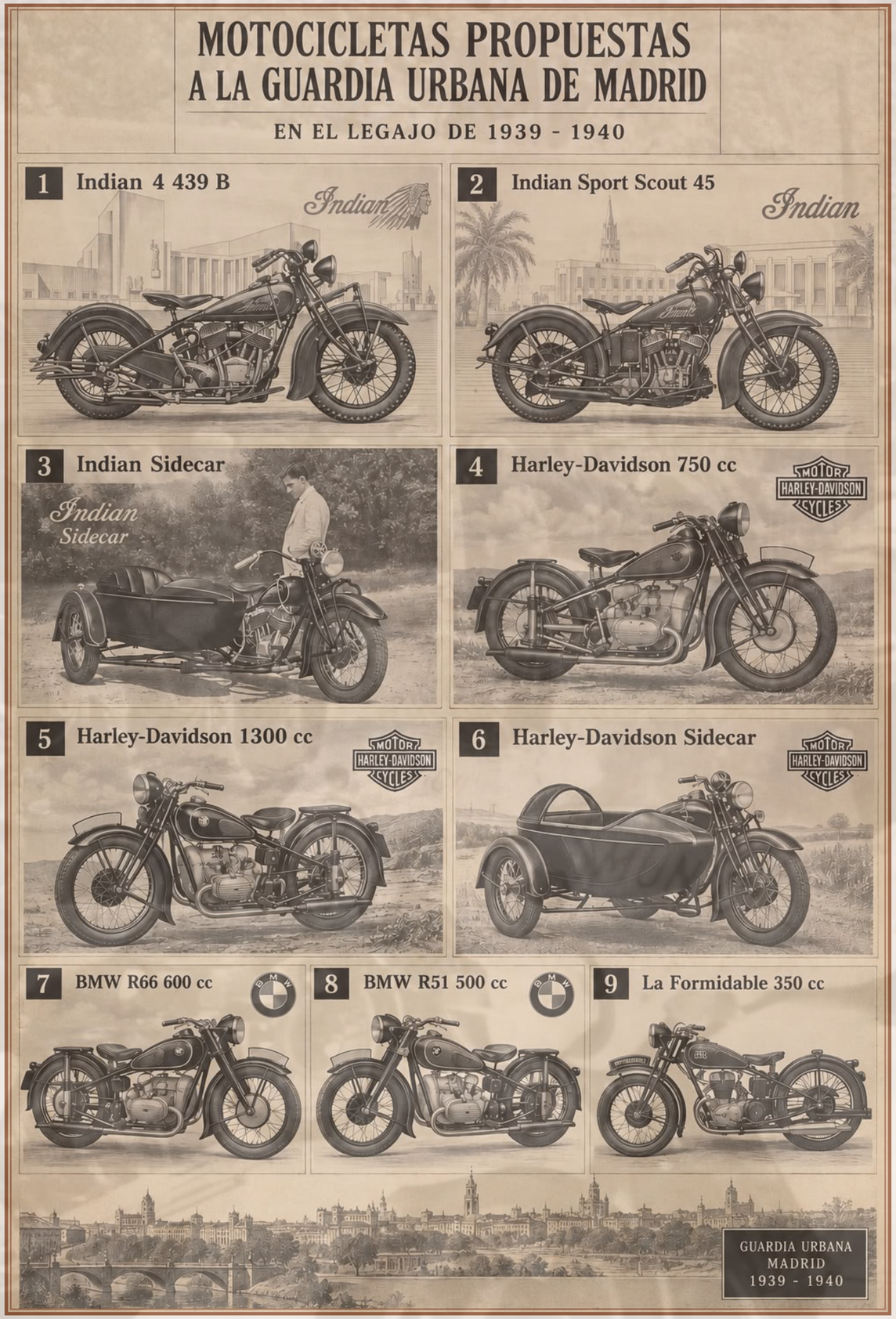
Indian, Harley-Davidson, BMW, Norton y una empresa española compiten en los catálogos

Existe un punto de inflexión en el expediente donde la sobriedad del trámite administrativo se cruza con el esplendor de la gran industria internacional de la motocicleta. Con el objetivo de convencer al consistorio y equipar al cuerpo policial, firmas internacionales y representantes comerciales remitieron al Ayuntamiento de Madrid sus mejores materiales publicitarios. El legajo adquiere así un valor documental extraordinario, transformándose en un auténtico catálogo de época que testimonia la importancia del encargo.

El material gráfico conservado destaca por su calidad e impacto visual. La mítica firma estadounidense Indian exhibió su gama de 1939 mediante fotografías de gran formato y pormenorizadas fichas técnicas de las Indian 4, Chief 74, Sport Scout 45 y Junior Scout. Sus páginas detallan motores, transmisiones, frenos y la opción del sidecar, un accesorio clave para las patrullas urbanas de la época. Por su parte, Harley-Davidson desplegó una sólida oferta con modelos de 750, 1.000, 1.200 y 1.300 centímetros cúbicos, incluyendo versiones adaptadas al transporte de carga y configuraciones con sidecar.

La representación alemana llegó de la mano de BMW, aportando sofisticación técnica y rendimiento deportivo a través de modelos emblemáticos como las R51, R61, R66 y R71, donde subrayaban sus avances en suspensiones. La británica Norton completó este escaparate internacional con su gama Road-Holder.

Sin embargo, en medio de este despliegue de gigantes extranjeros, en una época marcada por la escasez de divisas y el alto coste de la importación, también irrumpió una propuesta de la Fábrica Nacional «La Formidable», presentando en enero de 1940 una oferta formal para suministrar cien motocicletas de 350 cc.



El gran obstáculo: las divisas

Adquirir aquella flota de motocicletas supuso un verdadero desafío para el Ayuntamiento de Madrid. Con la Segunda Guerra Mundial devastando el continente y una España exhausta tras la Guerra Civil, equipar a la Policía Urbana dependía de un mercado internacional volátil y de acceso restringido. Al tratarse de maquinaria de importación, cada operación exigía el pago en moneda extranjera. Estos obstáculos financieros quedaron reflejados en los documentos con presupuestos nominados en dólares estadounidenses, sujetos a seguros marítimos, aranceles aduaneros y complejas conversiones a pesetas.

En las ofertas presentadas en noviembre de 1939 para Indian y Harley-Davidson, se desglosaban los costes según la cilindrada e incluían la dotación de sidecars, con precios de fábrica muy parecidos entre ambas firmas norteamericanas. Uno de los problemas principales para la adquisición de estas motocicletas radicaba en los gastos de aduana y transporte interior. Para las Harley, estos conceptos se estimaron en 3.150 y 6.320 pesetas respectivamente, mientras que para las Indian alcanzaban las 3.640 y 6.380 pesetas. No obstante, la marca Indian asumió el riesgo contractual de estos últimos gastos, calculando el recargo-oro al 211,25 %.

Con esta información, los técnicos municipales elaboraron minuciosas tablas comparativas hasta que, el 26 de enero de 1940, la Comisión desestimó la propuesta de Harley-Davidson y solicitó autorización formal para importar un lote de 25 motocicletas individuales y 5 con sidecar de la marca Indian. Sin embargo, la viabilidad económica de la operación tropezó de inmediato con la realidad presupuestaria.

En marzo de 1940, el Ministerio de Industria y Comercio frenó los planes del Ayuntamiento al denegar los cupos de importación previstos, planteando como alternativa la adquisición de 10 unidades de fabricación francesa mediante el convenio de clearing hispano-francés. Así, el proyecto para modernizar el servicio de tráfico madrileño se vio frenado por la política de control de importaciones y la falta de divisas de la época

FÁBRICA NACIONAL DE MOTOCICLETAS

"LA FORMIDABLE"
(MARCA REGISTRADA)

DOMICILIO SOCIAL:
JUAN DUQUE, 25 Y
MORENO NIETO, 3

EXPOSICIÓN Y VENTA:
ARENAL, 23
TELÉFONO 22622

Madrid, 26 de ENERO *de 19* 40

OFERTA N. 87.

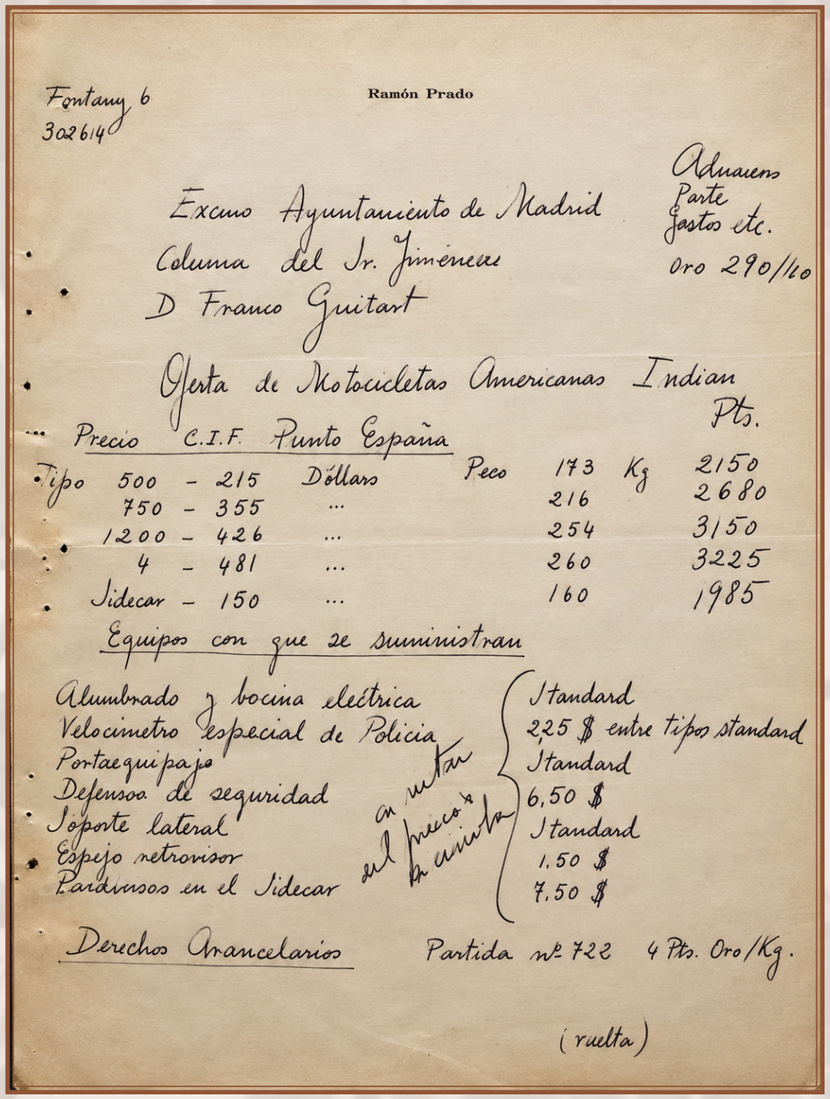
OFERTA QUE HACE AL EXCELENTISIMO AYUNTAMIENTO DE MADRID, NICOLAS ANTONIO BODIL ESTEVEZ, COMO DIRECTOR GERENTE DE LA FABRICA NACIONAL DE MOTOCICLETAS LA FORMIDABLE,S.A., DE CIEN MOTOCICLETAS DE LAS CARACTERISTICAS QUE SE DETALLAN EN LA HOJA ADJUNTA Y BAJO LAS CONDICIONES Y PRECIO SIGUIENTES.

	Ptas. Ctms.
100 Motocicletas marca "LA FORMIDABLE F.N." de 350 cc segun las características reseñadas en la hoja adjunta y pesetas 4.987,00 cada una	498.700,00

El desenlace de una compra imposible

Los últimos meses documentados confirman que la operación no dejó de transformarse sobre la marcha. En junio de 1940, mientras la Comisión de Acopios analizaba una propuesta mejorada de Indian, la Delegación del Tráfico Urbano notificaba que las motocicletas se hallaban inmovilizadas en el puerto de Vigo y sugería su adquisición directa allí. Sin embargo, el Ministerio de Industria y Comercio denegó el permiso.

A pesar del despliegue de catálogos internacionales, los minuciosos cálculos de costes y las gestiones con el Ministerio, la operación naufragó entre la falta de divisas, las trabas arancelarias y el bloqueo comercial impuesto por la Segunda Guerra Mundial. La compra nunca llegó a materializarse y aquellas ansiadas motocicletas jamás llegaron a patrullar las calles de Madrid. Lo que nació como una ambiciosa renovación del parque móvil municipal se convirtió, con el paso del tiempo, en un documento de gran valor histórico sobre la Policía Municipal de Madrid.



Fontany 6
302614

Ramón Prado

Aduanas
Parte
Gastos etc.
Oro 290/1.10

Excmo Ayuntamiento de Madrid
Columna del Sr. Jiménez
D Franco Guitart

Oferta de Motocicletas Americanas Indian

	Precio C.I.F. Punto España	Dólares	Peso		Pts.
Tipo	500 - 215	Dólares	Peso	173 Kg	2150
	750 - 355	...		216	2680
	1200 - 426	...		254	3150
	4 - 481	...		260	3225
	Sidecar - 150	...		160	1985

Equipos con que se suministran

	a cuenta del precio de tarifa
Alumbrado y bocina eléctrica	Standard
Velocimetro especial de Policia	225 $ entre tipos standard
Portaequipajo	Standard
Defensas de seguridad	6,50 $
Soporte lateral	Standard
Espejo retrovisor	1.50 $
Faros en el Sidecar	7.50 $

Derechos Arancelarios — Partida nº 722 — 4 Pts. Oro/Kg.

(vuelta)

Acopiar

AYUNTAMIENTO DE MADRID

DELEGACIÓN DEL TRÁFICO URBANO

A:

16 AGOS. 1940

X-2078 2494

ENTRADA

Ilmo. Sr.

Me dirijo a V.I. dando contestación a su atento fitico fecha 17 de julio pdo;, en que me interesaba en nombre del Excmo. Sr. Alcalde Presidente, de acuerdo con lo propuesto por la Comisión de Acopios, referente a las adquisiciones que hagan entidades a favor del servicio del Cuerpo de Vigilancia gara el servicio del Cuerpo de Vigilancia apoyada, den un parecer favorable depositadas en un Banco que manifieste a V.: Vigo, se depositta francesas parida de motocicletas, pero el interesar el permisio correspondiente al interesado Secretario y Comercio, al Ministerio denegado el poder adquirir las al Excmo. Ayuntamiento de Madrid.

Dios guarde a España y a V.I. muchos años.

Madrid, 5 de agosto de 1.940.

EL REGIDOR DELEGADO DEL TRÁFICO,

Pedro P de Zandaras

Ilmo. Sr. Secretario General.-

CAMPEONATO NACIONAL DE BTT

150 POLICÍAS LOCALES DE TODA ESPAÑA COMPITIERON EN LEÓN

Policía Municipal de Madrid ha participado en el XXVIII Campeonato de España BTT para Policías Locales, celebrado el pasado 26 de septiembre en León. La cita reunió a 150 agentes procedentes de 60 municipios de toda España, entre ellos una representación de la capital. La organización corrió a cargo del Excmo. Ayuntamiento de León, el Grupo Deportivo San Marcelo y la Policía Local de León, en colaboración con distintas entidades e instituciones, además de contar con el respaldo de la Real Federación Española de Ciclismo .

Más allá de los resultados deportivos, el campeonato tiene un claro componente de convivencia profesional. El encuentro pretende "fomentar la relación entre policías locales de distintos territorios alrededor de una disciplina como el ciclismo de montaña, reforzando los vínculos entre cuerpos y promoviendo hábitos saludables dentro del colectivo policial".

Una cita policial consolidada

El campeonato se desarrolló íntegramente en el término municipal de León. La salida y la meta estuvieron situadas en el mismo lugar, el conocido como Puente Castro, concretamente en la explanada ubicada bajo la famosa construcción. Los numerosos participantes afrontaron un circuito de 15 kilómetros, especialmente diseñado para la práctica del ciclismo de montaña. Según la categoría, cada agente debía completar dos o tres vueltas, lo que exigió resistencia, técnica, así como una buena preparación física.

Policía Municipal de Madrid: tercera posición

La competición se disputó en tres modalidades: la clasificación general individual, sobre dos vueltas al circuito; la clasificación por categorías, con tres vueltas; y la clasificación general por equipos. En esta última, Policía Municipal de Madrid (PMM) logró una meritoria tercera posición y subió al podio en una prueba de gran nivel competitivo.

En la clasificación general de dos vueltas, la victoria fue para Felipe de la Cruz Cutillas, de la Policía Local de Villena, en la categoría M50A, y para Jorge Díaz, de la Policía Local de Pedrezuela, en la categoría Élite. Cutillas logró revalidar el título nacional que ya había conquistado en 2023, consolidando su trayectoria como uno de los ciclistas más destacados de esta competición.

El equipo leonés del **Grupo Deportivo San Marcelo** se proclamó campeón por conjuntos y sumó, además, cinco medallas individuales. Entre los participantes madrileños destacó el oficial de PMM Jaime Prieto, agente adscrito a la Comisaría de Ciudad Lineal, que consiguió el segundo puesto en la categoría 40A; mientras el recientemente jubilado subinspector Evencio Pestaña, se hacía con el primer puesto en la categoría M60A.



El Campeonato de España BTT para Policías Locales se ha consolidado como una de las citas deportivas más relevantes del calendario policial. En su XXVIII edición, León volvió a convertirse en punto de encuentro de agentes de todo el país, en una jornada que aunó competición, compañerismo, deporte y visibilidad policial en la ciudad.

Municipios participantes

A Coruña, Águilas, Almoradí, Almuñécar, Alpedrete, Antequera, Aracena, Arrecife, Arteixo, Bilbao, Burgos, Caravaca de la Cruz, Carmona, Cassà de la Selva, Castelldefels, Castellón, Chiclana de la Frontera, Ciudad Real, Colmenar Viejo, Córdoba, El Viso de Alcor, Elda, Granadilla de Abona, Jerez de la Frontera, La Algaba, Las Torres de Cotillas, Leganés, León, Lorca, Lugo, Madrid, Manilva, Manises, Mejorada del Campo, Molina de Segura, Moratalla, Nigrán, Olivenza, Onil, Palma del Río, Pedrezuela, Ponferrada, Puertollano, Salamanca, San Andrés del Rabanedo, San Pedro del Pinatar, Santa Cruz de Bezana, Segovia, Sevilla, Siero, Soria, Tauste, Torredonjimeno, Tres Cantos, Tudela, Valladolid, Vigo, Villaquilambre, Villena y Zaragoza.



UN PODIO MÁS QUE MERECIDO

XXXV CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE EQUITACIÓN

Policía Municipal de Madrid participó un año más en esta competición que sirve de punto de encuentro entre las Fuerzas Armadas y las distintas unidades de caballería de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad españolas. Noelia Martín, policía municipal de Madrid alcanzó el tercer puesto en la Copa de España de 40 kilómetros.

Preparación física y nivel técnico excelentes

Cría Caballar de las Fuerzas Armadas organizó el XXXV Campeonato Nacional Militar de Equitación, en sus instalaciones del acuartelamiento 'Castillejos', en Madrid, entre los días 14 y 19 de septiembre. En él se dieron cita, como en años anteriores, unidades de caballería pertenecientes a las Fuerzas Armadas, Policía Nacional, Guardia Civil, Policía Municipal de Madrid, policías autonómicas y locales y, en esta ocasión, policía portuguesa.

La cita comprendió los Campeonatos de España Militares de enganches, raid, doma clásica, concurso completo y saltos de obstáculos, además de pruebas de Copa de España en raid, doma clásica, doma vaquera y saltos.



FOTOGRAFÍAS FACILITADAS POR LA ORGANIZACIÓN

El raid se disputó en las instalaciones de San Jorge y Venta la Rubia, contando con dos recorridos diferenciados, 80 kilómetros para el Campeonato de España y 40 para la Copa.

Seis agentes pertenecientes a la Comisaría de Escuadrón de Policía Municipal de Madrid (PMM) participaron en el encuentro. En la Copa de España, sobre un recorrido de 40 kilómetros, la victoria correspondió a Juan Salvador López con "Tarifa YM", seguido de Manuel Sisamón con "Sabar YM" que se hacía con la segunda posición y Noelia Martín (PMM) que junto a "Nero", se hizo con un tercer puesto.

En el Campeonato de España Militar de Raid, disputado sobre 80 kilómetros, María Elena García se adjudicó el oro con "Sajir YM". La plata fue para Francisco Jesús Ruiz con "Jíbaro", mientras que Mónica Vidueros completó el podio con "Ravago YM".









Más allá del componente competitivo, este encuentro constituye una excelente oportunidad para valorar y contrastar el trabajo desarrollado por las distintas caballerías a lo largo del año, permitiendo poner a prueba el nivel de adiestramiento, coordinación y preparación alcanzado por jinetes y monturas.

Madrid ITV
Asociación de Entidades para la Inspección Técnica de Vehículos de la Comunidad de Madrid (AEMA-ITV)

PREPARA EL VEHÍCULO PARA LA VUELTA AL COLE: SILLAS INFANTILES Y ELEMENTOS PARA COMPROBAR

Con el inicio del nuevo curso escolar, AEMA-ITV ofrece una serie de recomendaciones para preparar el vehículo para la vuelta a la rutina y recuerda qué establece la DGT sobre el uso de los sistemas de retención infantil



Sillas infantiles: la altura es más importante que la edad

Uno de los errores más frecuentes es elegir la silla únicamente en función de la edad del niño. Según la Dirección General de Tráfico (DGT) los menores de 135 centímetros de altura deben utilizar siempre un SRI homologado y adecuado a su talla y peso. Asimismo, por norma general, deben viajar en los asientos traseros.

Según el menor va creciendo, su asiento va cambiando. Cuando son bebés se debe utilizar un sistema específicamente diseñado para sus dimensiones, normalmente instalado a contramarcha. Esta posición ofrece una protección especialmente importante para la cabeza, el cuello y la columna vertebral.

En el momento en que se superen los límites de la primera silla, se debe pasar a un sistema que se adapte a la nueva talla y peso del menor. Es importante no adelantar el cambio únicamente porque el niño haya alcanzado determinada edad.

Por último, cuando ya no necesita un sistema con arnés, pero todavía no tiene la altura suficiente para utilizar correctamente el cinturón del automóvil, puede utilizarse un elevador, siendo aconsejable que disponga de respaldo al menos hasta los 135 cm y, preferiblemente, hasta los 150 cm. El objetivo es que el cinturón quede correctamente colocado: la banda diagonal debe pasar por la zona de la clavícula y el hombro, mientras que la banda inferior debe apoyarse sobre las caderas, no sobre el abdomen.

El inicio del curso está aquí y revisar el coche y comprobar que los sistemas de retención infantil (SRI) están correctamente instalados es tan importante como preparar mochilas y material escolar. La Asociación de Entidades para la Inspección Técnica de Vehículos de la Comunidad de Madrid (AEMA-ITV) ofrece una serie de consejos para viajar con niños de forma segura y cumplir con la normativa en España.

Preparar el vehículo correctamente y con la ITV en vigor

Por otro lado, la preparación del vehículo para conducir con niños no debe limitarse a contar con los sistemas de retención infantil (SRI). Antes de iniciar la rutina escolar es recomendable realizar también una pequeña revisión de los principales elementos de seguridad. La presión y desgaste de los neumáticos, el estado de los frenos y el correcto funcionamiento de las luces son fundamentales para una conducción segura.

En cuanto al interior del vehículo es importante comprobar que las hebillas de los cinturones cierren correctamente y que las cintas no estén especialmente desgastadas y con daños. También es recomendable revisar que en los asientos y los anclajes para las sillas no haya holguras ni daños que puedan comprometer la seguridad de los niños. Además, en caso de que el niño vaya en alzador y no use silla con respaldo propio, hay que ajustar el reposacabezas a su medida.

Asimismo, es fundamental asegurarse de que la ITV esté en vigor. Durante la inspección se comprueban elementos esenciales para la seguridad de los ocupantes como el capítulo del acondicionamiento interior, donde se asegura el buen estado de los elementos con los que se anclan las sillas infantiles.

La vuelta al cole empieza con un vehículo preparado

Desde AEMA-ITV recuerdan que un interior despejado también es seguridad. Durante los trayectos escolares es habitual acumular mochilas, bolsas deportivas, botellas y otros objetos en el habitáculo. Por ello, las mochilas y otros objetos pesados deben colocarse de forma que no puedan salir despedidos. El maletero o los espacios previstos en el vehículo son preferibles al habitáculo.

Comprobar la ITV en vigor del vehículo, mantener el habitáculo despejado y comprobar la correcta instalación de las sillas infantiles que siempre deben estar homologadas son pequeñas acciones que pueden marcar una gran diferencia para la seguridad familiar y la seguridad vial.



SEPTIEMBRE 2026

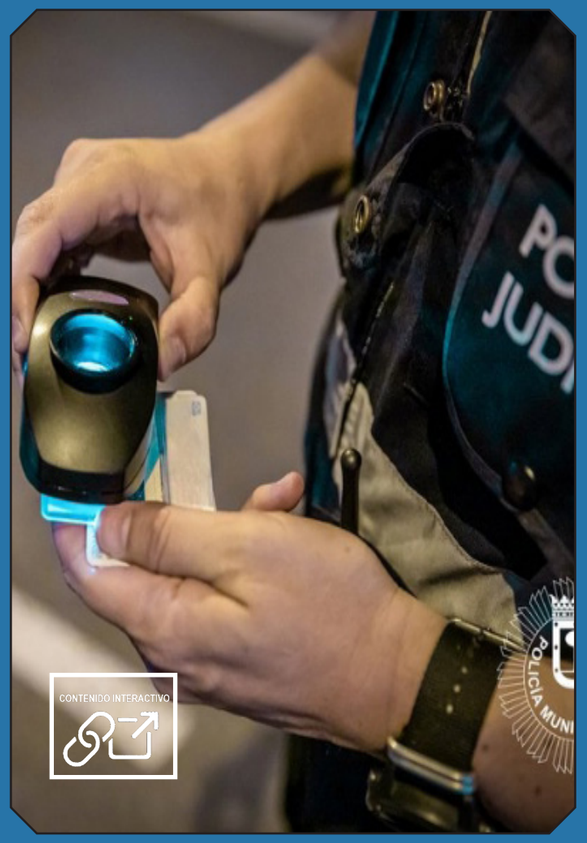
NÚMERO 89

REDES SOCIALES

NOTICIAS DESTACADAS

POLICÍA MUNICIPAL DE MADRID EN REDES SOCIALES

TODAS LAS NOTICIAS IMPORTANTES Y MÁS DESTACADAS EN REDES SOCIALES



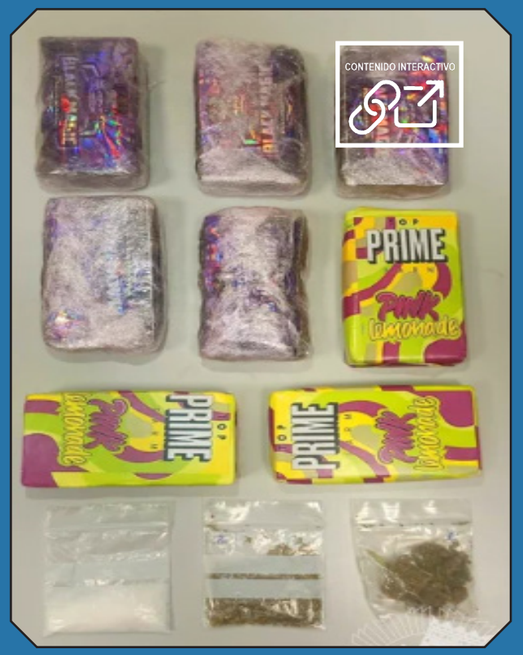
Detenido por una orden de extradición por homicidio doloso



Detenido por un delito contra la salud pública y otro contra la seguridad vial



Recuperado un camión sustraído con violencia



Interceptado un varón cuando intentaba huir en un VTC con más de 800 gramos de diversas drogas

Dos detenidos sorprendidos ocultando droga en el interior de un vehículo





Intervenidas diferentes armas en un domicilio

Policía Municipal de Madrid



UNA HISTORIA PARA CONTAR

MADRID

Comisaría de Participación y Convivencia

DIRECCIÓN GENERAL DE POLICÍA MUNICIPAL

SELLO EXCELENCIA
400-499
Año 2023