

POLICÍA

Municipal de Madrid

**DESARROLLO Y CONCLUSIONES
DEL CONGRESO DE SEGURIDAD
VIAL Y URBANA**

**EL CALMADO DEL TRÁFICO
SALVA VIDAS**

120
AÑOS

**MOVIENDO MADRID
COMPETENCIAS EN TRÁFICO
DESDE 1903**

Número 51, marzo - abril 2023



MADRID

portavoz, seguridad
y emergencias

**DIRECCIÓN GENERAL DE LA
POLICÍA MUNICIPAL**

POLICÍA
MUNICIPAL MADRID

Sumario

ACTUALIDAD

6 120 años de las competencias de tráfico de la Policía Municipal de Madrid.



16 I congreso de seguridad vial y urbana. Organizado por el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid en colaboración con la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL)



ACTUACIÓN POLICIAL Y COLABORACIÓN CIUDADANA

42 Moncloa. Una segunda oportunidad. Dos policías de la Comisaría Integral del Distrito de Moncloa-Aravaca, Luis y Raúl, devuelven a la vida a un vecino del distrito que había sufrido una parada cardiorrespiratoria realizando maniobras de RCP durante 10 minutos.



44 Puente de Vallecas. Tres intervenciones destacables:

- * Un falso escolta de película
- * Rescatando a Tití
- * Traficando entre carreras

50 Dario Pérez Madera. Samur Social.

Una huella imborrable



CON ACENTO PROPIO

54 Juan Gálvez, un policía que no deja de sorprendernos.

"No pasar, Policía Municipal"



58 Marisa Castro, creadora de ilusiones.

Diseña sus propios títeres para impartir charlas de Seguridad vial.

NUESTROS VETERANOS, NUESTRA HISTORIA

62 Servicio y entrega sacrificados por atentados:

- **Policía Bienvenido Romero García de Montejo.** Cuando descendía las escaleras de su domicilio, un disparo en el pecho terminó con su vida.



- **Policía Carlos Hernández Díaz.** Dos terroristas comenzaron a dispararle en cuanto le vieron.

CIFSE Y DEPORTES



70 Tiradora olímpica galardonada. Concepción Pérez Gil, homenajeada en la Gala del Deporte

72 Sergio Mellado Sánchez. De la entrega total en la cancha al patrulla policial.

76 Gonzalo Pérez Vargas. Portero y capitán del FC Barcelona de balonmano, nos habla de sus duelos y la amistad que le une con Sergio.



POLICÍA MUNICIPAL EN LAS REDES

Dirección:

Dirección General de la Policía Municipal de Madrid

Dirección literaria y de contenidos:

Gabinete de la DGPM

Mesa de redacción y colaboración:

Policía, Delicias Díaz Merchán
Policía, Ismael Dorado
Urbistondo
Policía, Miguel Ángel Diz Arias
Colaboradores:
Subinspector, Alejandro Omar Elsanafawy
Oficial, Miguel Ortiz Gallardo
Policía, Juan Carlos Amores Baranco

Fotografía y composición:

Colaboración de la Sección de Prensa. Comisaría de Apoyo Institucional

Comunicación y documentación:

Policía, Miguel García Sierra

Diseño y Maquetación:

Oficial, Pablo Peregrina Escolar
Policía, Miguel Ángel Diz Arias

Diseño portadas y secciones:

Policía, Santiago Poza



Revista de la Policía Municipal de Madrid



MUSEO DE
HISTORIA
DE MADRID

MUSEOS MUNICIPALES

POLICÍA MUNICIPAL

120 AÑOS

MOVIENDO MADRID

15 DE MARZO | 10 DE SEPTIEMBRE

POLICÍA
MUNICIPAL MADRID



madrid.es/museodehistoria



MADRID

La historia de Madrid unida a la evolución de su Policía

Inaugurada la exposición por la delegada de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid, Inmaculada Sanz, junto al coordinador general de Seguridad y Emergencias, Francisco Javier Hernández; el director general de la Policía Municipal, Pablo Enrique Rodríguez, así como el jefe superior de Policía, Óskar de Santos, se puso en relieve la permanente capacidad de adaptación de este servicio a las nuevas demandas ciudadanas y, entre ellas, de forma especial el tráfico rodado.

La exposición que permanecerá en el Museo de Historia de Madrid, calle Fuencarral 78 y que podrá visitarse de forma gratuita hasta el 10 de septiembre, repasa la historia de la capital a través de la evolución de la propia Policía Municipal.

¿Qué van a encontrar los visitantes?, infinidad de fotografías de un Madrid a veces irreconocible por los cambios realizados y además, motocicletas, cascos, equipaciones como alcoholímetros o reguladores, emblemas, uniformidades, semáforos y un curioso templete desde donde los “guardias” municipales regulaban el tráfico manualmente.

Policía Ismael Dorado Urbistondo



120 años

Un siglo controlando el tráfico de Madrid

En 1903 se publicó el primer Reglamento de Circulación de la Villa para regular los primeros vehículos a motor y el tránsito peatonal; una reglamentación necesaria debido a los accidentes y atropellos que se sucedían a diario. Una exposición que, en palabras de la delegada, “mostrará a los madrileños y visitantes la trayectoria de la Policía Municipal y también de la ciudad de Madrid en más de un siglo a través del trabajo de los agentes en el ámbito de la regulación y de control del tráfico”. Labor que, como resaltó Inmaculada Sanz, “ha obligado a una continua evolución para adaptarse a los cambios tanto en la intensidad como en los sistemas de movilidad de los madrileños”.



Aparición del primer coche en Madrid

Para encontrar una primera referencia a un automóvil en Madrid es necesario remontarse más allá de un siglo. Concretamente hasta el año 1898, momento en el que el Conde de Peñalver, que fue alcalde de la ciudad, decidió traer su flamante automóvil rodando desde París. Por aquel entonces, los coches eran prácticamente desconocidos para el gran público, tanto que su presencia llegó a causar incluso escenas de pánico entre los peatones.

Desde la creación del Cuerpo en 1838, los agentes municipales ya tenían encomendada la labor de vigilancia de la circulación de los carruajes tirados a caballo, cuyo uso se extendió enormemente a lo largo del siglo XIX por las principales vías de la capital.

Una legislación en materia de tráfico que nació curiosamente para proteger a los carruajes tirados por caballos y mulas de la rápida aparición de los primeros automóviles que recorrían la ciudad de Madrid, compartiendo calzada provocando que, ante la presencia y ruido de los vehículos, las caballerizas se desbocaran provocando infinidad de accidentes.

Aquel primer reglamento incluía indicaciones tan curiosas como “siempre que los conductores observen que se produce espanto en las caballerías, ya sea por la vista del automóvil o por el ruido que producen, están en absoluto obligados a parar el carruaje evitando en lo posible el ruido”, decía la normativa.

Inicio de las competencias y el control del tráfico

Con la creación de la Academia Preparatoria para Guardias Municipales en 1906, se impartió por primera vez formación a sus componentes, fundamentalmente en materia de tráfico. El Servicio de Carruajes se creó mediante reglamento en 1914, para controlar la circulación tanto de vehículos como de coches de caballos.

Hay que tener en cuenta que, a principios de siglo XX, no existía un control riguroso sobre los vehículos que circulaban. En 1907 se matricula el primer coche: un Renault descapotable que desarrollaba 14 CV, un avance en la época, y que podía alcanzar los 40 km por hora. Luis María Pérez de Guzmán y Nieulant, más conocido como Marqués de Bolaños y Conde de Nieulant, era el poseedor de esa primera matrícula, con la numeración 1.

Grandes cambios para una ciudad en evolución permanente

La aprobación del Reglamento Estatal de Automóviles en 1918 estableció la circulación por la derecha de los vehículos en toda España, mientras que en Madrid se realizaba por la izquierda. En 1921 el general Primo de Rivera estableció la normativa de circular por la derecha también en la capital, creando pasos de peatones y calles de dirección única.

En 1924 se dio un paso más con la creación de la Compañía de Circulación tras una visita a París para conocer su servicio de circulación, desde donde importaron la porra para hacer más visible las indicaciones de los guardias, lo que motivó que a los policías madrileños se les empezara a denominar ‘guardias de la porra’.

Unos “guardias” que desde sus templete en el centro de las calles dirigían el tráfico siendo conocidos y saludados por sus nombres por los viandantes. Unos agentes que recibían en épocas navideñas regalos como aguinaldo en reconocimiento a su labor y a sus bajos sueldos.

La llegada del primer semáforo

En 1926 la ciudad de Madrid instaló el primer semáforo para regular el tráfico, dando inicio a algo que resultaría cotidiano en nuestro día a día y en cualquier lugar de la ciudad. Se situó concretamente en el cruce de las calles Gran Vía y Alcalá; un primer semáforo que se puede ver en la exposición, totalmente mecánico y con resortes eléctricos que hacía cambiar de fase cada cierto tiempo vino a convertirse en una herramienta fundamental en la regulación del tráfico rodado de la ciudad.

A mediados de esa década se afrontó una gran inversión en medios móviles para los guardias, avanzando en la modernización del patrullaje y en 1928 se estableció una altura mínima de 170 centímetros para el acceso del personal del cuerpo de policía, tratando de incrementar la visibilidad y seguridad de los agentes. En 1931, con ese mismo fin, el casco pasó a ser de color blanco y se incorporó una banderola en el pecho.

Durante la Guerra Civil los guardias municipales encargados del tráfico recibieron formación para situaciones en las que se producían ataques aéreos, deteniendo la circulación de los vehículos no oficiales para impedir el bloqueo de las calles y dar prioridad a los vehículos de emergencias.

Un cambio cargado de significado histórico: de Guardia a Policía Municipal

En 1934 se crea la Sección de Motoristas, pero será un año después de la Guerra Civil, en 1940, al inicio de la posguerra cuando se forme la Brigada de Circulación ampliando la plantilla. Ocho años después el Cuerpo sufrirá otra reorganización de personal y de servicios.

En 1952 la denominación de Guardia Municipal pasó a la actual de Policía Municipal. Ese año se construyeron unas plataformas elevadas para que los agentes de tráfico pudieran dirigir la circulación con mayor seguridad, visibilidad para los conductores y eficacia. También se crea el Escuadrón de Caballería con misiones como la vigilancia de parques y jardines así como servicios protocolarios.

En 1961 nace la Academia de Policía Municipal de Madrid la cual se regía por su propio reglamento y en la que los futuros policías se adiestraban en legislatura y se preparaban para ser parte activa del cuerpo.

Otro hito tuvo lugar en 1963, con la publicación de la Ordenanza de Circulación para la Villa, tras la celebración del IV Congreso Internacional de Policía y Circulación. En 1970 se creó el teléfono de emergencias 092 que facilitó un número sencillo para que los ciudadanos llamaran a la Policía Municipal.



Incorporación de la mujer a la Policía Municipal de Madrid

Tras realizarse por la Policía Municipal escoltas tan significadas como la de los astronautas del Apolo XI de la NASA, las primeras mujeres policías municipales (52) accedieron a la Agrupación Mixta de Tráfico en 1972, ampliándose considerablemente los medios motorizados. En esta época los requisitos para el acceso de personal femenino al Cuerpo eran bastante distintos a los actuales: no podían contraer matrimonio ni portar el arma de fuego reglamentaria hasta alcanzar la mayoría de edad, 21 años. Incluso a la hora de acudir al juzgado por cuestiones de intervención policial o detenciones, por ejemplo, éstas debían hacerlo con el consentimiento del padre o bien en compañía de éste.

Tras las primeras pruebas selectivas y superado el periodo de prácticas, las policías y mandos de aquella primera promoción ingresaron en la Unidad especialmente configurada para ellas, la Quinta Agrupación Mixta de Circulación y comenzaron su labor de regulación del tráfico madrileño.

Según muestra la exposición, las primeras mujeres policía ejercieron sus funciones en las zonas más turísticas de la capital, los bulevares, y fueron diana de fotografías, miradas sorprendidas y curiosas a las que ellas hacían caso omiso conscientes del papel que les había tocado protagonizar en ese momento.

En 1980 se suprimió esta agrupación exclusivamente femenina al ser aprobado un organigrama realmente mixto. Se abandonaron las prendas femeninas como la falda-pantalón y las botas y se adoptó el mismo uniforme para hombres que para mujeres.

Control e investigación del tráfico

Con la llegada del año 1975 la Policía Municipal comienza a realizar las primeras pruebas de alcoholemia, pasando de unas incipientes pruebas “del globo”, a la utilización de los etilómetros de precisión. En 1982 se asume la investigación de los accidentes de tráfico, así como el control de las alcoholemias y la velocidad mediante radares, en colaboración con la Jefatura Provincial de Tráfico.

Será en 1990 cuando se crease la Unidad de Atestados de Tráfico y la Unidad de Educación Vial iniciándose la actividad de investigación con el atropello de un peatón en el Paseo de la Castellana.

Grandes eventos como la Cumbre de la OTAN de 1997, donde la Policía Municipal llevó a cabo gran parte de las escoltas, acontecimientos políticos, celebraciones deportivas y visitas de altos mandatarios, la han convertido en un referente internacional.

Nuevos tiempos y nuevas responsabilidades

1999 marcó la creación de la Unidad de Análisis Vial y Urbano, incorporándose elementos fundamentales en la ciudad como la Sala de Control de Tráfico que permite actuar sobre tránsito viario en tiempo real. En 2007 se aprobó el Primer Plan de Seguridad Vial de Madrid con una gran actualización en el año 2021, que recoge el proyecto de estrategia urbana denominado Madrid 360 y que se prolongará hasta 2030.



120 años con más de 25.000 servicios especiales de tráfico, 5.000 investigaciones de accidentes, 150.000 pruebas de alcoholemia y 120.000 alumnos formados en educación vial cada año que brindan una visión en permanente evolución como la de Policía Municipal de Madrid.



120 años de las competencias de tráfico en la Policía Municipal de Madrid



MUSEO DE HISTORIA EXPOSICIÓN GRATUITA

Hasta el 10 de septiembre

Dirección

Calle de Fuencarral, 78

Horarios

Martes a domingos: 10:00 - 20:00 h

Verano: martes a domingos, 10:00 - 19:00 h

I CONGRESO DE SEGURIDAD VIAL Y URBANA

Organizado por el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid en colaboración con la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL)

El congreso se celebró del 22 al 24 de marzo en el Centro Integral de Formación en Seguridad y Emergencias del ayuntamiento de Madrid (CIFSE) y en él estuvieron representados todos los sectores implicados en la seguridad vial.

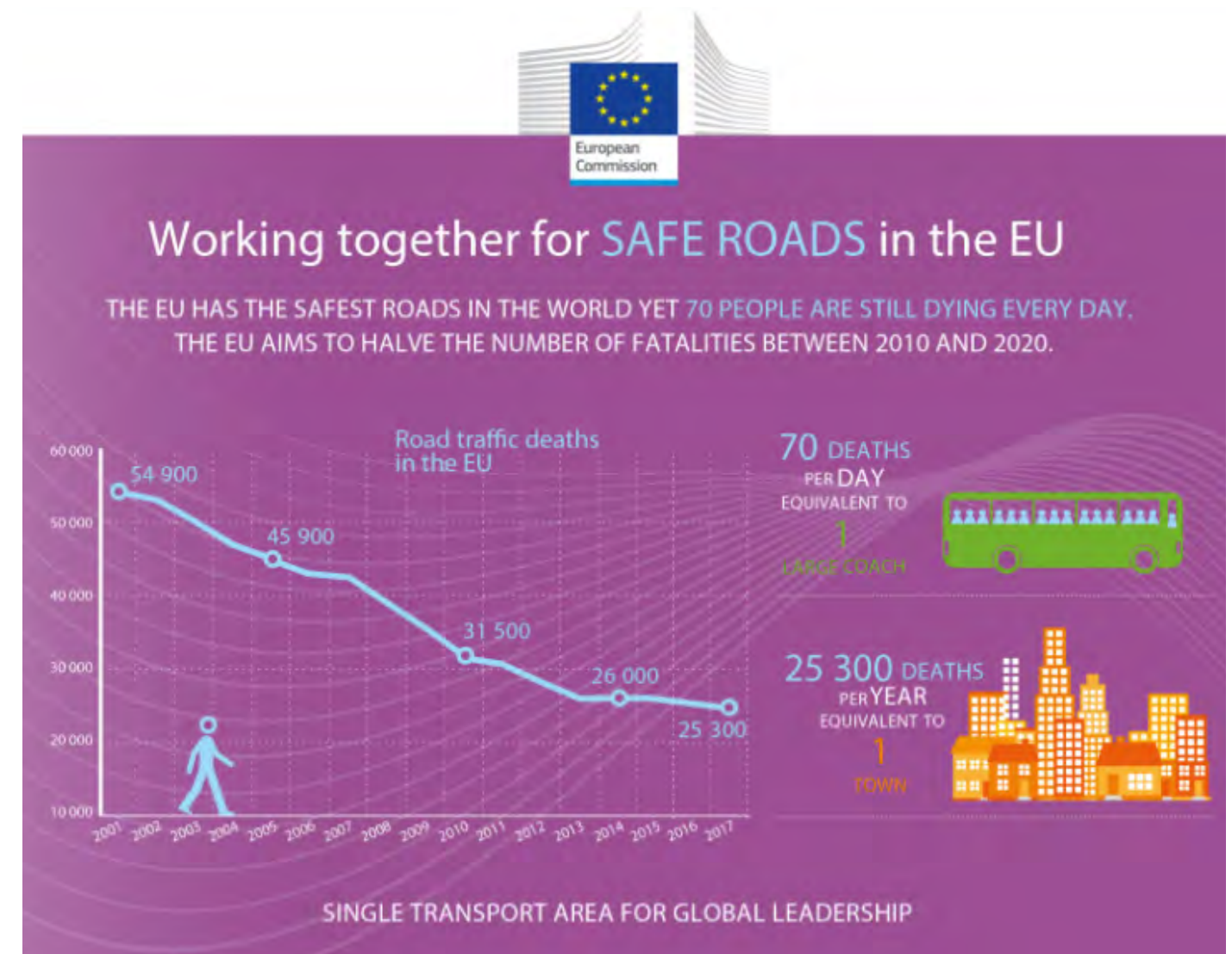
La inauguración corrió a cargo de la delegada del Área de Gobierno de Portavoz, Seguridad y Emergencias, Inmaculada Sanz; interviniendo junto a ella el senador y coordinador de Políticas de Movilidad, Medio Ambiente, Vivienda, Regeneración Urbana y Desarrollo Saludable del ayuntamiento de Bilbao, Alfonso Gil Invernón; el director general de la Dirección General de Tráfico, Pere Navarro y el presidente de FESVIAL, Francisco Javier Llamazares.

Una primera jornada que puso sobre la mesa la necesidad de debatir sobre los nuevos modelos y retos a los que se enfrentan las ciudades en lo referente a la seguridad vial y urbana y que en el caso de Madrid coincide con la conmemoración de los 120 años transcurridos desde la aprobación del Primer Reglamento de Circulación de la Villa en 1903; normativa que supuso el desarrollo de las competencias en materia de tráfico de la Policía Municipal en continua evolución desde entonces.

Durante el congreso se establecieron seis mesas técnicas de trabajo en las que participaron, además de personal técnico de distintas administraciones públicas y privadas, empresas vinculadas a la seguridad vial como son Bosch, Drager, Metaleza, Michelin y SICE y se llevaron a cabo visitas al Museo de Historia de Madrid, Circuito de Educación Vial de Usera, Comisaría de Policía Judicial de Tráfico y CISEVI.



DESARROLLO DE PLANES ESTRATÉGICOS 2021 – 2030



El periodo 2021-2030 fue proclamado por la Asamblea General de Naciones Unidas el pasado 18 de agosto como el Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial, alentando a los países a realizar los esfuerzos necesarios para disminuir las cifras actuales de muertes y lesionados por siniestros viales hasta reducirlas a la mitad; encuadrado dentro de los ODS que la propia Asamblea recogió en 2015 en su agenda 2030.

Esta proclamación, que pone el foco en la protección de los usuarios más vulnerables: ciclistas, peatones y motoristas y en la implicación de las políticas públicas en aras a fomentar la educación en seguridad vial, el desarrollo tecnológico que permita mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la seguridad vial y la promoción de modos de transporte universales, saludables, sostenibles y seguros, fue el punto de mira de un Congreso que sin duda concluyó reconociendo la importancia del trabajo conjunto de todos los sectores implicados en la misma y el desarrollo de estos objetivos por parte de todas las administraciones públicas.

En 2018, la Unión Europea se marcaba como objetivo reducir el número de víctimas mortales y heridos graves en carretera en un 50%, hasta el año 2030, recogiendo en su Plan de Acción Estratégico sobre la Seguridad Vial de la Comisión; marcándose como objetivo final alcanzar la “Visión Cero”: cero muertes en carreteras para el 2050.

Según los datos relativos al 2021 en el conjunto de la UE, en zonas urbanas, los usuarios vulnerables de la vía representaron casi un 70% del total de las muertes ocurridas en accidentes de tráfico; alejados de ese objetivo por el que se está trabajando.

A nivel estatal, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha desarrollado es. movilidad, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 que guiará las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos diez años y que fue aprobada por el Consejo de Ministros el diez de diciembre de 2021.

En Madrid capital, el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid ha sido el encargado de desarrollar el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 aprobado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, cuyo contenido fue expuesto en el congreso por su director general, Pablo Enrique Rodríguez y presentado en palabras de la delegada, Inmaculada Sanz, como “el punto de partida del compromiso asumido por el Ayuntamiento relativo a tolerancia cero ante la accidentabilidad, además de la promoción de hábitos de seguridad vial que permitan desplazamientos seguros y favorezcan el desarrollo social”. “La ciudad debe estar diseñada para el ciudadano con unas infraestructuras que sean seguras, con una red de transporte público que sea sostenible, eficiente y de calidad, pero también con planes de educación específica enfocados a proteger a las personas y la adecuada atención a las víctimas”.



ESTRATEGIA EUROPEA: OBJETIVO CERO FALLECIDOS EN LAS CARRETERAS DE LA UE EN 2050

Fundación Española para la Seguridad Vial, FESVIAL

Entidad independiente sin ánimo de lucro, creada como una gran obra social, cuyo principal objetivo es evitar que se produzcan siniestros de tráfico y promover la movilidad segura y sostenible.

FESVIAL trabaja en el estudio e investigación de la siniestralidad vial para el desarrollo de soluciones innovadoras, tanto estratégicas como tecnológicas, en materia preventiva y en la transferencia de conocimiento a través de la formación en educación vial y la divulgación social.



El senador, **Alfonso Gil Ramón**, abordó esta realidad apuntando que “hay cosas que la gente no está dispuesta a negociar, y una de ellas es tener una ciudad sin humo, sin ruido y sin muertos. Es cierto que los fallecidos en vía urbana están descendiendo y que ha sido un acierto rebajar a 30 kilómetros por hora la velocidad en las vías de un único carril por sentido; pero también es cierto que tenemos que parar nuestro nivel de vida. No se trata de realizar un discurso contra el coche; el coche es necesario, pero hay que contextualizar su uso. No se puede usar para todo. Ahora los jóvenes compran bolígrafos por internet”.

“En las ciudades ha aparecido una serie de nuevos componentes que tenemos que integrar en las políticas públicas que desarrollamos; los esfuerzos se deben encaminar a desarrollar un “pacto de la movilidad” que debe ser un “pacto de convivencia”. En este sentido señaló que “no se puede olvidar al ciudadano que apuesta por el método más barato y saludable que hay: el zapato”.

“Yo soy de los optimistas; en un futuro los coches estarán domotizados y la conexión 5G aplicada a todos los elementos de la vía evitará que los vehículos colisionen y con ello se evitarán fallecimientos. Una realidad que parece de ciencia ficción, pero hasta ese día tenemos que trabajar y legislar”.



Pere Navarro, director general de la DGT, recordó que “el calmado del tráfico” era una medida necesaria en las ciudades y los entornos urbanos para reducir la siniestralidad vial y sus consecuencias. La propia Organización Mundial de la Salud (OMS) avaló esa rebaja a 30 kilómetros por hora, señalando que esa velocidad permite compartir la vía pública a los distintos actores que hacen uso de ella en condiciones de seguridad y facilitó los datos recogidos cuando se cumple un año de la entrada en vigor de esa medida (11 de mayo del 2021 a 11 de mayo de 2022): los fallecidos por accidente de tráfico en las ciudades disminuyeron un 14%; reducción del 23 % en el número de atropellos; bajada de un 5% del número de motoristas fallecidos y descenso de un 37 % en el número de mayores de 65 años fallecidos por accidentes de tráfico en las ciudades.

El año 2021 se ha cerrado con los siguientes datos: 417 el número de personas fallecidas en el total de municipios españoles; 44,5 % son atropellos y de ellos: el 21% son motoristas y el 5% conductores de bicicletas.

En el cierre del 2022 se confirma el descenso de fallecidos en un 14 %; arrojando además un dato que consideró “significativo y esperanzador”: se registraron 148 días con 0 muertes en las ciudades españolas.

“Uno tiene la impresión de que estamos viviendo una revolución silenciosa en la movilidad de nuestras ciudades. La pandemia ayudó a tomar conciencia de ello. Se ganó espacio para los ciudadanos y quedó claro que los grandes protagonistas de esta revolución son los ayuntamientos. La realidad de nuestro tiempo nos muestra núcleos urbanos en los que cada vez viven más personas y donde se está produciendo un envejecimiento paulatino de los ciudadanos; hay más mayores de 65 años que menores de 16. Grandes usuarios de transporte público que caminan y caminan mucho y que demandan una movilidad que tiene que ser segura, saludable, universal y eficiente. Las vidas humanas no son negociables”.

“La Unión Europea ha señalado que hacer cumplir la ley del tráfico es la forma más eficaz de reducir los accidentes y sus dramáticas consecuencias; esto coloca a las policías locales en el centro de la política de seguridad vial. La educación es otro de los grandes ejes a abordar”.

“El futuro de las ciudades se juega en el terreno de la movilidad; las ciudades que gestionen bien la movilidad atraerán talento, inversión y empleo”, Pere Navarro

Francisco Javier Llamazares abrió su ponencia haciendo un recorrido histórico por el desarrollo de la movilidad en nuestras sociedades existiendo una necesidad permanente de regulación de los usos y espacios públicos; para continuar poniendo sobre las mesas los ejes del desarrollo del congreso: la necesidad de poner el foco en la educación en seguridad vial; la integración y la regulación de las nuevas formas de movilidad para evitar que se convierta en nueva fuente de accidentalidad y la importancia de devolver al peatón sus derechos, recogidos en la Carta Europea de Derechos del Peatón, apuntando que se trata de un elemento vulnerable que se siente desplazado.



“Los accidentes de tráfico en las ciudades son un problema sanitario, social y económico”, Fco. Javier Llamazares

Carta Europea de los Derechos del Peatón

Resolución del Parlamento Europeo del 12 de Octubre de 1988

- 1.- El peatón tiene derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en las condiciones de seguridad adecuadas para su salud física y psicológica.
- 2.- El peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos o rurales organizados a medida del hombre y no del automóvil, y a disponer de infraestructuras a las que se pueda acceder fácilmente a pie o en bicicleta.
- 3.- Los niños, los ancianos y los minusválidos tienen derecho a que la ciudad constituya un lugar de socialización y no de empeoramiento de su situación de debilidad.
- 4.- Los minusválidos tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible, como la demolición de las barreras arquitectónicas y el acondicionamiento de los medios públicos de transporte.
- 5.- El peatón tiene derecho a que se le reserven zonas urbanas la más amplias posible, que no sean meras "islas de peatones", sino que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad.
- 6.- El peatón tiene derecho, en particular:
 - . Al respeto de las normas relativas a las emisiones químicas y acústicas de los vehículos de motor consideradas científicamente como soportables;
 - . A la implantación generalizada en el transporte público de vehículos que no sean fuente de contaminación atmosférica o acústica;
 - . A la creación de "pulmones verdes", incluso mediante obras de repoblación forestal urbana;
 - . A la limitación de la velocidad mediante una reforma estructural de las calles, cruces (por ejemplo, con ayuda de isletas), de manera que los automovilistas rectifiquen la velocidad y se garantice el tráfico de peatones y bicicletas;
 - . A la prohibición de difundir mensajes publicitarios que fomenten el uso equivocado y peligroso del automóvil; a sistemas eficaces de señalización concebidos también para quienes están privados del sentido de la vista o del oído;
 - . A medidas específicas que permitan detenerse, acceder y recorrer calles y aceras (por ejemplo: pavimentación no resbaladiza, rampas que permitan superar el desnivel con el plano de la calle, adecuación de las dimensiones al destino de las calles, medidas especiales durante el desarrollo de trabajos de construcción, protección contra el tráfico automovilístico mediante elementos urbanos, creación de puntos de parada y descanso, pasos subterráneos y puentes que faciliten el cruce);
 - . A la introducción de un sistema de responsabilidad objetiva o de riesgo de modo que aquel que sea responsable de la creación de un riesgo asuma las consecuencias financieras (como, por ejemplo, en Francia desde 1985).
- 7.- El peatón tiene derecho a una movilidad completa y libre que puede realizarse mediante el uso integrado de los medios de transporte. En particular, tiene derecho:
 - a un servicio de transportes públicos articulado y debidamente equipado para responder a las exigencias de todos los ciudadanos hábiles o minusválidos.
 - a la implantación de carriles para bicicletas en todo el casco urbano.
 - a la disposición de áreas de aparcamiento que no incidan en la movilidad de los peatones y en la posibilidad de disfrute de los valores arquitectónicos.
- 8.- Todo el Estado debe procurar que el público reciba toda la información necesaria sobre los derechos del peatón a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar.

Los peatones tenemos derecho a...



El reto de la movilidad en entornos urbanos



Ignacio Lijarcio, director de proyectos de Fesvial, moderó y abrió la primera mesa técnica de trabajo que contó con la presencia de la directora general de gestión y vigilancia de la circulación del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, Marta Alonso Anchuelo; el concejal delegado del Área de Seguridad, Tráfico y Movilidad del Ayuntamiento de Alicante, José Ramón González; el intendente mayor, jefe de la Guardia Urbana de Barcelona, Pedro Velázquez Moreno; el intendente principal, jefe del Área de Tráfico y Seguridad Vial de la Policía Local de Zaragoza, Juan Manuel Maroto Valer; el jefe del Servicio Administrativo de Tráfico y Transportes del Ayuntamiento de Sevilla, Diego Gómez García y el coronel, jefe del Área de Operaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Rafael Aparicio Azcárraga.

Lijarcio ahondó en la necesidad de dar respuesta a los retos que enfrenta la sociedad relacionados con los nuevos modos de movilidad en las ciudades, apuntando tres conceptos clave que estuvieron presentes durante todo el congreso: que sea una movilidad segura, sostenible y saludable y lanzó una pregunta a los oradores: ¿seremos capaces de cumplir con el compromiso de reducir a la mitad el número de fallecimientos por siniestros viales?

Ciudades tan dispares como Madrid, Alicante, Barcelona, Zaragoza o Sevilla, describieron una misma realidad: una situación que ha desbordado la capacidad de las administraciones públicas de actualizar y adaptar su normativa y sus propias infraestructuras a los nuevos modelos que han proliferado en las ciudades; ciudades que por otro lado fueron concebidas y se han desarrollado hasta la fecha, en pro del vehículo particular.



Marta Alonso coincidía con Pere Navarro en la idea de encontrarnos “ante una revolución silenciosa” propiciada por la aparición de los nuevos modos de movilidad, fundamentalmente los modos compartidos sin base fija y los patinetes.

“Hace apenas nueve años teníamos una movilidad digamos clásica; el primer elemento en aparecer fue la bicicleta compartida que se ponía en marcha con el servicio municipal de Bicimad, pero la verdadera revolución llegaría con el carsharing sin base fija, apoximadamente en el año 2015, que supuso un uso intensivo de las calles de la ciudad. Les seguirían las motos compartidas, a finales del 2018 los VMU y en 2020, durante la pandemia, las bicicletas compartidas sin base fija. Encontrándonos con nuevas modalidades heterogéneas en cuanto a sus características y su velocidad”

“De aquí se derivaron esos primeros factores a tener en cuenta: la diferencia de velocidad y la no regulación de algunos de ellos como vehículos, con lo que eran casi artefactos en vía pública, difícilmente visibles. Todo ello se ha ido solventando con reglamentación pero vemos que lo más preocupante es la falta de cumplimiento de la normativa: uso de zonas peatonales, estacionamientos en zonas prohibidas, vehículos abandonados en calzadas y aceras. En 2022 se notificaron a las empresas alrededor de

97.000 denuncias por mal aparcamiento”.

Antes de finalizar Alonso apuntó que existe un riesgo de fracaso en las políticas públicas si no se da la necesaria coordinación entre los diferentes agentes de la movilidad y se apuesta por la formación, añadiendo que “hay que tomar decisiones en base a situaciones que todavía no se han producido pero que terminarán sucediendo; tendremos que abordar el delivery mediante robots que circularán por nuestras aceras y la movilidad aérea”.



José Ramón González también puso el foco en la puesta en marcha de la Ciudad 30, para implementar el calmado del tráfico en Alicante y la peatonalización de las calles desarrollando una red de carriles para peatones. “Al principio el ciudadano se resiste y todo son quejas; pero en ciudades como alicante la gente vive en la calle y los vecinos tienen que saber que peatonalizamos para dinamizar el comercio y la cultura y facilitar el caminar, no para llenarlo de veladores”.

Apostó claramente por la formación en educación vial incidiendo en que está “tiene que llegar antes de que los jóvenes comiencen a usar los VMP ibremente por las calles de la ciudad” y la concienciación de los usuarios de estos nuevos modos de desplazamiento. “En agosto de 2020, antes de que fuera obligatorio por ley, implantamos dentro de nuestra ordenanza reguladora la obligatoriedad del uso en VMP del chaleco reflectante, el casco y las luces en los patinetes si bien no pudimos incluir la contratación de un seguro de responsabilidad civil, hecho que consideramos fundamental dadas las consecuencias que la siniestralidad de estos vehículos está provocando”.



Pedro Velázquez Moreno hizo una radiografía de la ciudad de Barcelona, como un gran núcleo urbano encajonado entre el mar, la montaña y dos ríos que presenta una gran tensión en cuanto a densidad de población. Barcelona recibe la visita de 12 millones de turistas al año a lo que hay que sumar el desplazamiento diario de vehículos y personas desde el área metropolitana, erosionando esa convivencia necesaria. Además cuenta con un parque móvil de 270.000 motos y ciclomotores. “Aunque la moto es un medio muy ágil, tiene una incidencia muy alta en la siniestralidad vial y presenta problemas de convivencia con el peatón cuando invade las aceras. En 2022 se registraron 7200 siniestros con heridos de los cuales 870 eran usuarios de patinete.

A esto hay que añadir los problemas del reparto de pequeñas compras a domicilio y las necesidades de reparto a las empresas establecidas en la ciudad; lo que supone un auténtico reto de convivencia entre todos estos modos de movilidad. En las reuniones que se mantienen con las asociaciones de vecinos, los problemas generados por estos nuevos modos de movilidad han pasado a ser un tema destacado.



El intendente principal, **Juan Manuel Maroto**, de la Policía Local de Zaragoza, coincidiendo con todos los anteriores en los retos a abordar, recalcó la importancia de la función propia y exclusiva de los policías locales relativas a la regulación y control del tráfico en las vías urbanas, como garantes de los derechos de los ciudadanos cuando se encuentran en la vía pública.

“Más del 55 por ciento de los desplazamientos en Zaragoza se hacen caminando. La población también está envejeciendo más en nuestra ciudad. Este sector necesita tener una percepción subjetiva de la movilidad segura; si las personas mayores no se sienten seguras en la calle, dejarán de salir a disfrutar de su barrio. La policía mantiene un compromiso diario y permanente con la seguridad de sus vecinos”.

“Dentro de la reglamentación y la adaptación de espacios a esta intermodalidad en la movilidad urbana tendrá que incluir el caminar y el refuerzo del transporte público para conseguir que éste sea seguro, cómodo, eficiente y atractivo para los ciudadanos”. “Cualquier proyecto que se haga respecto a seguridad vial o movilidad funcionará si se tiene en cuenta a la Policía Local”



Diego Gómez García recordó que en Sevilla se lleva tiempo trabajando para recuperar el espacio público que se había atribuido al vehículo privado y que se fue desarrollando a raíz de la puesta en marcha del servicio de metro, lo que permitió la peatonalización de grandes zonas en superficie, y la incorporación en el 2011 del tranvía como transporte colectivo. “De allí venimos y seguimos trabajando en ello. Debemos recuperar el espacio público para que las ciudades sean más amables”.

“Se han tomado otra serie de medidas como la implementación de la ciudad 30, la remoción de obstáculos que dificultan la visibilidad de los peatones, la mejora del transporte colectivo, el establecimiento de caminos escolares seguros; y también dentro del Plan de Movilidad, el movimiento hacia “la ciudad de los quince minutos”, para generar una huella de carbono neutra”.

Respecto a la aparición de los VMP manifestó su gran satisfacción con la inclusión en la LOMLOE de la educación para la convivencia vial. Es necesaria la formación de los niños y los jóvenes. “Acceden a un modo de desplazamiento sin conocer las mínimas normas de circulación ni de seguridad; con una falsa percepción de que se pueden trasladar de puerta a puerta, y de la forma más rápida y directa, sin bajarse de su vehículo, independientemente de si existe una zona habilitada para ellos o no”



Rafael Aparicio Azcárraga, incidió en la necesidad de desarrollar acuerdos operativos con otras policías locales que estén tasados y apoyados por las instituciones. En la Comunidad de Madrid existen 77 municipios sin policía local ni Guardia Civil; es ahí donde se deben desarrollar buenas prácticas de actuación. Sobre estas localidades se incrementa la vigilancia en épocas veraniegas y festividades nacionales. “La movilidad tiene que ser segura también en el último pueblo de España”

CONGRESO 2023

POLICÍA MUNICIPAL MADRID

SEGURIDAD VIAL URBANA

22,23,24 MARZO

FESVIAL
FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

CIFSE

C/ de Sepúlveda, 153

Quiénes somos los actores de la movilidad urbana



Mesa moderada por el jefe superior del Cuerpo de la Policía Municipal de Madrid, **Óscar de Santos Tapia**, que contó con la presencia del presidente de AMDA (Asociación Madrileña de Distribuidores de Automóviles), Carlos Bustillo; el director de Accesibilidad e Innovación de la Fundación ONCE, Jesús Hernández Galán; el gerente de CEOMA (Confederación Española de Organizaciones de Mayores), Javier García Pérez; el director de Seguridad de ALSA, Eduardo Mayoral y el presidente de CERMI Madrid (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad), Óscar Moral Ortega.



Bustillo apuntó que los concesionarios han dejado de ser el lugar al que uno acude para comprar un vehículo y se han convertido en un servicio estratégico donde el ciudadano busca solución a sus problemas de movilidad diaria. “Los clientes no se preguntan cuánto vale un automóvil sino cuánto vale su movilidad, con infinitas posibilidades a su disposición. Movilidad que, en Madrid, en estos momentos, es un problema por solucionar, que ya no afecta solamente a las personas con movilidad reducida sino a todos los usuarios, donde parece difícil que todos podamos compartir un mismo espacio y se hace necesario diseñar espacios a repartir entre los distintos usos, que sean fácilmente reconocibles, separados del resto y bien señalizados”.



Jesús Hernández, hizo hincapié en la necesidad de implementar la accesibilidad en el desarrollo de las infraestructuras y la innovación tecnológica, para luchar contra el “barrerismo” que cada vez está desplazando más a las personas con discapacidad.

La Comisión Europea ha encomendado a la Fundación ONCE la gestión del Centro Europeo de Accesibilidad (AccesibleEU), como parte de la Estrategia Europea de Derechos de las Personas con Discapacidad basada en cinco pilares básicos: el desarrollo de transporte accesible; la vigilancia del entorno construido; el desarrollo de tecnologías emergentes accesibles; la implementación de políticas de discapacidad en los distintos sectores y la formación de profesionales en discapacidad.

“Nos preocupa de forma clara el desarrollo que se está llevando a cabo apostando por Smart-cities que ponen el foco en incorporar tecnología, pero no en la persona; construyendo de forma muy inaccesible sobre todo para personas con deficiencia visual. Apostamos por el concepto de **“Smart-Human-City”**, desarrollando entornos urbanos que tengan en cuenta a toda la ciudadanía y sus distintas necesidades”.



Javier García, por su parte, abordó la realidad de las personas mayores; “somos el 20% de la población y se ha constatado un crecimiento progresivo en los últimos años. Estamos en la década de envejecimiento activo y saludable. El ciudadano es un elemento más en la seguridad vial y la persona mayor tiene que readaptarse a su nueva situación, pero los entornos y la oferta de movilidad también tienen que adaptarse a su realidad: personas que caminan mucho y en su mayoría hacen uso del transporte público en sus desplazamientos por la ciudad”.



Eduardo Mayoral, reflexionó sobre el incremento de la siniestralidad que acompaña al auge de los VMP en las ciudades, en muchas ocasiones derivada de la falta de formación y concienciación de sus usuarios. “Desde nuestro sector, como cooperadores de transporte público somos parte de la solución a futuro, siendo uno de los medios más seguros de desplazamiento”. Desde este punto de vista, recordó que también tienen demandas que hacer a las administraciones encargadas del diseño, implantación y vigilancia de las infraestructuras, como son: el establecimiento de carriles propios, que se mantengan las paradas libres de vehículos y la vigilancia policial de estos espacios propios. “La seguridad vial es una responsabilidad compartida”.

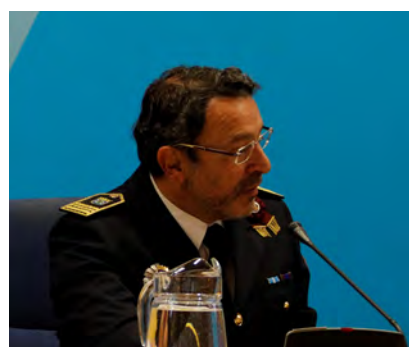


Óscar Moral Ortega, manifestó la preocupación de CERMI respecto a la seguridad de las personas con discapacidad. “Su seguridad está comprometida en estos momentos. Sin accesibilidad y seguridad no hay movilidad. Estas nuevas realidades de las que estamos hablando han venido a dificultar el desplazamiento de las personas con dificultades de movilidad. Estamos ampliando aceras, pero ¿para qué?, ¿para los peatones?, ¿para llenarlas de terrazas de veladores y estacionar bicicletas y otros vehículos de movilidad personal? Los ciudadanos que tienen un VMP propio tienen cuidado de dónde lo estacionan y dónde lo dejan, pero los de uso compartido son “abandonados” en cualquier sitio; si está siendo difícil desplazarse para los ciudadanos de a pie, imaginemos para las personas con movilidad reducida o dificultades de visibilidad. Es un problema de indisciplina en algunos usuarios que usan las aceras de forma incorrecta”.

Antes de finalizar puntualizó que son necesarios estos espacios para seguir debatiendo y estudiando esta nueva realidad y puso sobre la mesa la recomendación de la FMMP para que los VMP de uso compartido abandonen las aceras a la hora de estacionar.

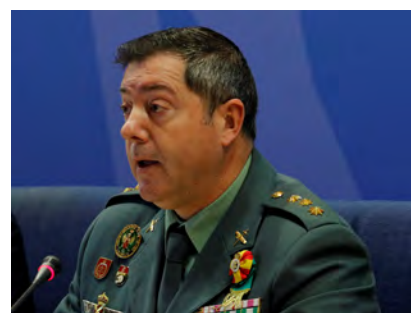
La segunda jornada del congreso estuvo dedicada a la formación en seguridad vial como herramienta de prevención, la investigación de los delitos contra la seguridad vial y su impacto en la siniestralidad laboral y la presentación de las líneas estratégicas del Plan de Seguridad Vial 2021-2030 del ayuntamiento de Madrid por parte del director general de la Policía Municipal de Madrid, Pablo Enrique Rodríguez Pérez.

Formación y educación vial como herramienta de prevención



y el CEO de Volvo Car España, José María Galofré.

Esta mesa de debate estuvo moderada por el comisario general de la Policía Municipal de Madrid, **Óscar Gallo** y constituida por el director de la Escuela de Tráfico, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, coronel José López Galiana Fernández-Nespral; el comisario principal, Gerardo del Rey Fernández, responsable de la Comisaría Principal de Seguridad Vial de la Policía Municipal de Madrid; la subdirectora general de Formación y Educación de la DGT, María José Aparicio; el vicepresidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas de España (CNAE), Sergio Olivera; la directora general de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), Mar Cogollos



El coronel **López Galiana** apuntó la importancia de la formación continua y permanente de los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en materia de seguridad vial, recordando que se trata de una función clave que la Guardia Civil desarrolla a nivel nacional e internacional a través de acuerdos y convenios de colaboración.



María José Aparicio se enfocó en la educación y la formación vial como un eje estratégico para la DGT, integrado en la estrategia 2030: “personas formadas y capaces”. “Necesitamos ir de la mano de los policías locales para mejorar la formación y capacitación de todos los usuarios de la vía. Cuando nos referimos a educación vial hablamos de la formación, concienciación y divulgación necesaria para todos ellos con independencia de si tienen o no permiso de conducir y de qué clase sea éste”.

Señaló como hecho histórico que la LOMLOE recoja la educación vial en todas las etapas educativas como asignatura obligatoria y evaluable. “Los niños y los jóvenes de hoy son los hombres del mañana. Principios como: convivencia, mantenimiento de entornos pacíficos en las ciudades, el calmado del tráfico, etcétera, estarán presentes en su formación”.

“Los policías locales, las asociaciones de víctimas y los coordinadores de educación vial de la DGT vamos a estar presentes en este avance; cada vez somos más aliados”.

Entre otros aspectos señaló tres grandes retos: llegar a los jóvenes que ya se están subiendo a los VMP sin haber recibido formación vial y sin conocer la normativa; muchos de ellos con edad de sacarse el

carnet pero sin sentir esa necesidad por lo que recurren a alquilar estos vehículos en la calle para sus desplazamientos por las ciudades. El siguiente reto sería la concienciación de las personas mayores en cuanto a su protección; la implantación del calmado del tráfico ha propiciado que disminuyan los atropellos de los mayores pero siguen siendo el 70% de las víctimas. Y por último, apuntó la necesidad de concienciar a conductores jóvenes y mayores de los beneficios de usar las ADAS integradas en sus vehículos; “a pesar de que se permite que aprendan con ellas en las autoescuelas y las usen en los exámenes, no las activan”.



Gerardo del Rey comenzó asentando la definición ideal de lo que se puede considerar seguridad vial; este concepto recogería “la consecuencia de varios factores: un usuario de la vía pública o conductor que tenga los conocimientos y habilidades suficientes, que se encuentre en un estado psicofísico adecuado, que haga un uso del espacio público de manera correcta, que conduzca un vehículo diseñado y conservado adecuadamente, por un itinerario bien planificado, mantenido y señalizado, dentro de un entorno social concienciado y colaborante con la movilidad segura, sostenible y accesible. Si se dieran todos ellos, sería difícil que se produjeran siniestros viales en nuestras calles.”

“La formación en educación vial debería ser un proceso permanente iniciado en la infancia, consolidado al obtener un permiso de conducir y mantenido en el tiempo”. En este sentido puso en valor la competencia específica que las policías locales tienen en la participación en la educación vial, apuntando que la presencia de estos no va a desaparecer de las aulas ya que van a ser un complemento formativo y un elemento de homogeneización de los criterios y contenidos que se impartan en los centros educativos.

Como conclusión abordó la necesidad de vincular el uso de los VMP de alquiler a la formación en educación vial de sus posibles usuarios. En estudio su implantación a través de las propias APP u otras plataformas on line usadas por los jóvenes. “Un trabajo conjunto que tenemos que poner en marcha”.



Sergio Olivera presentó las propuestas de mejora que tiene el sector de las autoescuelas en relación a la formación en educación vial, piedra angular para mejorar la seguridad vial. Respecto a la incorporación de la asignatura de la EV recogida en la LOMLOE, reconoció que era un importante paso adelante que con llevará usuarios de la vía con conductas más prudentes preventivas y seguras. Apuntando que si bien los profesores de educación física son los encargados de esta formación, “los profesionales de las autoescuelas podemos ser un recurso fundamental como formadores de estos profesionales estando además desplegados en todo el territorio nacional”.

Recalcó la necesidad de una formación inicial obligatoria para los usuarios de los VMP y de formación continua para todos los conductores al renovar su carnet de conducir, equipándolo a la obligatoriedad establecida para los conductores profesionales; “necesidad patente dados los cambios normativos que se están produciendo y las realidades que estamos abordando en el congreso: nos encontramos en las calles una proliferación de personas que recurren al alquiler de bicicletas y patinetes para llegar a su puesto de trabajo y que no necesariamente conocen la normativa de tráfico a este respecto, sumado a los problemas que ya nos encontramos al estar interactuando estos distintos modos de movilidad en un entorno reducido. Todos estos usuarios deben conocer también los riesgos y las consecuencias de ese mal uso”.

También abordó la necesidad de implementar módulos de concienciación obligatorios de la mano de las asociaciones de víctimas, sensibilizando sobre las graves consecuencias de los siniestros viales y la obligatoriedad de haber recibido en la autoescuela una formación práctica mínima circulando por vías interurbanas convencionales de doble sentido antes de presentarse a examen.



Mar Cogollos consideró como una pandemia vital la gravedad de las consecuencias de los siniestros viales y relató las campañas que AESLEME desarrolla en materia de formación, prevención y concienciación. Campañas como “Te puede pasar” que se inició en los colegios; “Seguro por tu ciudad” destinada a alumnos de primaria y secundaria; “Si controlas vuelves” para alumnos de bachiller, enfocada en los efectos del consumo de drogas y alcohol en la conducción; “Agárrate a la vida” para estudiantes universitarios, donde se usan gafas de simulación de los efectos de ese consumo; “Desplázate de forma segura y protégete”, para personas mayores y otras jornadas formativas que se llevan a cabo en los centros de formación de las FAS, FFCCs, instituciones penitenciarias, empresas de reparto, etcétera. En este tiempo hemos llegado a cinco millones de escolares de manera directa. “No vale café para todos; cada edad tiene unos riesgos, tiene un lenguaje y tiene una forma distinta de dirigirse y de contar las cosas”.



José María Galofré señaló a las empresas privadas como parte de la solución; “estamos innovando para conseguir una movilidad personal, segura y sostenible, haciendo realidad que los coches se paren solos para salvar la vida de los peatones, instalando airbags exteriores en el vehículo, reduciendo la huella de carbono (en nuestro caso un 40% para el 2025 y cero impacto de CO2 en el medio ambiente para el año 2040), pero las ADAS que se están introduciendo en los vehículos no sirven por si solas. Se requiere una formación de los conductores como ya se ha apuntado: talleres en las empresas de reparto, en los centros educativos, convenios con fundaciones y asociaciones de víctimas o personas con discapacidad etcétera”. “El 90% de los accidentes se produce por errores humanos, el resto es debido al estado de la carretera o del vehículo. Los ingenieros tratan de conseguir que el automóvil evite el accidente y que sea autónomo aunque el conductor no sepa usar los sistemas que incorpora, pero necesitamos la concienciación del ser humano. La inteligencia artificial tomará decisiones en milésimas de segundo aunque el conductor no reaccione, gracias a la sensorización de nuestros vehículos que ya hablan con las carreteras y que en un futuro hablarán entre sí con todos los usuarios de la vía y el resto de elementos de las infraestructuras, pero nunca podremos olvidar la formación en educación”.



Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030



Plan de Seguridad Vial 2021-2030



En Madrid capital, el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid ha sido el encargado de desarrollar el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 aprobado por la Junta de Gobierno Municipal. **Pablo Enrique** compartió con los asistentes algunas pinceladas de este Plan que, en base a los nuevos paradigmas urbanos, “tendrá que ser dinámico porque la propia sociedad y los avances que se va a desarrollar a futuro lo harán necesario”

El Plan contempla un total de ocho objetivos: reforzar la coordinación institucional y la participación civil; incrementar la dotación tecnológica en el campo de la seguridad vial; reducir un 50% la media anual de fallecido/as por atropello; establecer un plan de acción especial para reducir las víctimas en usuario/as de motocicletas y ciclomotores; reducir la siniestralidad asociada al consumo

de drogas y alcohol; reducir la ratio de la indisciplina viaria por incumplimiento de los límites de velocidad en un 80% con respecto a los valores de 2019 y reducir el número de fallecidos/as y heridos/as graves con ocasión de accidentes laborales relacionados con la seguridad vial.

Para su desarrollo y consecución se contemplan 33 acciones de las que merece destacar la creación de un Observatorio Municipal de la Seguridad Vial que permitirá evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos y la adecuación de las acciones para la mejora continua.

El diagnóstico realizado sobre la situación de la seguridad vial en la capital nos lleva a poner el foco en la prevención y perfeccionamiento en la educación mediante formación de personas usuarias de las vías; la mejora del comportamiento mediante el cumplimiento de las normas de circulación; la promoción del uso de dispositivos para mejorar la seguridad vial y la protección de las personas y la atención y rápida respuesta en los accidentes con personas heridas.

Tenemos que entender la seguridad vial dentro de la seguridad humana, enfocada en el ciudadano que se encuentra en nuestra ciudad con sus propias necesidades; encaminados hacia las ciudades de los 15 minutos, concepto que propone cubrir la mayoría de las necesidades de los ciudadanos en distancias que pudieran recorrer a pie o en bicicleta en menos de un cuarto de hora, posibilitando su desplazamiento de forma segura en un entorno saludable.

Respecto a los problemas de convivencia en la ciudad entre los distintos modos de transporte, coincidió con los anteriores ponentes en la necesidad de enfocarse en el uso de los VMP y en concreto, en el caso de los menores de edad, jóvenes que desde los 15 años y sin necesidad de tener ningún permiso de conducir, haciendo uso de su teléfono móvil, quieren disfrutar de su propia movilidad y lo hacen sin conocer la normativa, sin concepto de peligro y sin sentirse concernidos por la legislación. Por otro lado, respecto al futuro tecnológico de los vehículos, equipados con ADAS que protegen a los conductores y resto de usuarios, adelantó que habrá que estar vigilantes ante la aparición de futuros ciberdelitos que afectarán a esa tecnología y al desarrollo de la seguridad de los equipos aéreos que próximamente se convertirán en un elemento más a tener en consideración.

Policía Judicial de Tráfico (PJT)



El comisario de la Comisaría de Policía Judicial de Tráfico, **Fernando Argote Cardenosa**, hizo un breve recorrido histórico de esta Comisaría y del trabajo desarrollado en ella desde sus inicios en 1990; la antigua Unidad de Atestados, que ha pasado en este tiempo de realizar la primera prueba de alcoholemia en 1975 a contar con su propio laboratorio para el análisis de las muestras salivares.

En 2022 se llevaron a cabo en Madrid 28218 intervenciones relacionadas con el tráfico, sin incluir en este dato aquellos servicios que la Comisaría de Servicios Especiales presta de forma autónoma como son la cobertura de grandes eventos (Vuelta ciclista, Cumbre OTAN, Maratón de Madrid) o el desplazamiento de la Casa Real, entre otros. Lo que supone una media de 77 ocasiones en las que PMM interviene a diario.

El 71% de los fallecidos registrados en 2022 en Madrid fueron motoristas que circulaban amparados por el permiso de conducir de la clase B, el que permite conducir una moto de 125 cc con tres años de antigüedad en el B. Sobre este punto lanzó una reflexión a los legisladores. “Se nos mata la gente por falta de pericia”.

Respecto a la investigación de los accidentes apuntó que el futuro ya está aquí: la investigación del CDR (sistema compuesto por un hardware y un software que permite el acceso a la información que queda registrada tras una colisión dentro del módulo del airbag (ACM) y en algunas marcas conectados al módulo del sistema de transmisión del motor (PCM)) y el acceso al OBD (On board Diagnostic), “la caja negra de los vehículos”, obligatoria en todos aquellos que sean homologados desde julio de 2022, ofrece una información vital a los investigadores respecto a la velocidad que llevaban en los últimos cinco segundos y hasta que detuvieron su marcha, ubicación, sistemas de seguridad, movimiento del volante, comportamiento: aceleraciones y deceleraciones, etcétera). A este respecto ya se ha emitido una circular por parte de la fiscalía para que los investigadores nos formemos en nuevas tecnologías.

Fiscalía Especializada de Seguridad Vial de Madrid



Álvaro Valverde, fiscal delegado de Seguridad Vial en la Fiscalía Provincial de Madrid abordó la relación que la fiscalía tiene con las policías locales en la persecución de aquellos delitos contra la seguridad vial recogidos en nuestro Código Penal cuando se produce un homicidio por imprudencia grave o un lesionado grave medular por imprudencia grave, en Madrid capital, sus salas y secciones territoriales correspondientes y que, en el caso de Madrid, se traduce en un nexo de unión directa con el comisario Fernando Argote. “Fundamental que el atestado policial inicial recoja un acta de sintomatología externa que acredite que la persona investigada había consumido con carácter previo y estaba afectada por este consumo. ¿Qué pido yo a la PJT? Un informe de evitabilidad del accidente y la elaboración de informes técnicos sobre la velocidad, la regulación de los semáforos, los posicionamientos de los teléfonos móviles de los implicados y resto de circunstancias que se den en cada caso”.

“El Impacto de la seguridad vial en la siniestralidad laboral. La gran cuenta pendiente”



La comisaría de Coordinación Judicial lleva a cabo la investigación de la siniestralidad laboral que se produce en Madrid desde el año 2006 como una competencia propia, asentada y regulada y lo viene realizando de forma extraordinaria en relación directa con la Fiscalía Delegada de Siniestralidad Laboral en la Fiscalía Provincial de Madrid.

El comisario, **Jesús María García Cortijo**, responsable de la Comisaría de Coordinación Judicial, lanzó una reflexión al auditorio: habría que empezar definiendo qué es la seguridad vial y qué entendemos por seguridad laboral, para engarzar qué es la seguridad vial laboral. “La investigación de la siniestralidad vial laboral es la gran deuda pendiente”.

“¿Qué ocurre cuando en el siniestro vial se encuentra implicado el conductor de un vehículo que es a su vez trabajador por cuenta propia?

No encontramos en las calles furgonetas de reparto que se han convertido en oficinas móviles de trabajo: donde los trabajadores además de conducir agendan los repartos, recogen citas, gestionan pedidos a través de sus teléfonos móviles o de tablets. ¿Qué ocurre con sus tiempos de descanso? Los conductores de vehículos de menos de 3.500 k no están sujetos a los tiempos de descanso de los vehículos pesados.

Si consideramos el vehículo como un equipo de trabajo, en mi investigación tengo que entrar en las condiciones laborales del empleado: mantenimiento del vehículo, formación en prevención de riesgos laborales; ¿ha realizado la empresa un diagnóstico sobre la accidentabilidad de su empresa? ¿ha llevado a cabo acciones formativas y de sensibilización? A día de hoy el establecimiento de Planes de Movilidad para las empresas no es obligatorio. ¿Cómo se realiza la coordinación de actividades empresariales y los procedimientos de trabajo en los grandes terminales de carga? Es algo que vemos a diario en Madrid y que ya ha tenido graves consecuencias.

Es necesario conocer el impacto de la seguridad vial en la siniestralidad laboral; realizar un estudio para saber de forma objetiva cuál es su incidencia y en base a ese diagnóstico poder implementar las campañas de prevención dirigidas a minimizar y reducir la siniestralidad. No existe una definición legal de accidente laboral de tráfico si bien la Ley General de Seguridad Social sí recoge el accidente en itinere y el accidente en misión”.

El comisario apuntó que falta concienciación en las administraciones y dejó presente la invitación a seguir discutiendo y debatiendo sobre estas cuestiones.

La última jornada dio pie a los ingenieros técnicos y a los desarrolladores tecnológicos a avanzar un futuro en la seguridad vial con la entrada de la IA en escena.

El diseño vial y urbano al servicio de la seguridad vial



El comisario **Emilio Rodríguez Corral** moderó una mesa técnica de debate en la que participaron la subdirectora general de Carreteras de la Comunidad de Madrid, M^a Carmen Plaza; la jefa de Departamento de Regeneración del Espacio Público del Ayuntamiento de Madrid, Ana Rosa Llorente Botrán; el jefe de Área de la Subdirección General de Conservación, responsable de Proyectos de Humanización de Travesías del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Rafael Eguiagaray y Fernando Minaya, representante del Colegio de Ingenieros Técnicos y Obras Públicas De Madrid (CITOP MADRID).



Fernando Minaya: “las carreteras tienen que empezar a hablar”. En un futuro no lejano la conectividad permitirá que las propias nos avisen de la presencia de un animal en la calzada, placas de hielo, plazas libres de aparcamiento, retenciones de tráfico, etcétera. La conectividad total propiciada por la entrada del 5G permitirá que los propios vehículos hablen entre sí y con el resto de elementos de las vías. Carreteras solares, biondas y conos inteligentes, sensorización total, todo ello está ya en fase de prueba y desarrollo.



Rafael Eguiagaray reflexionó sobre las particularidades de las condiciones de las vías urbanas, su diseño, sus usos específicos, su funcionalidad y su gestión. Desde parámetros tradicionales a los estudios que permitan que estas tecnologías se vayan aplicando.



M^a Carmen Plaza hizo hincapié en la necesidad de introducir los conceptos de sostenibilidad y digitalización en el ciclo de vida de una carretera sin olvidar que cada tipo de vía tiene que tener un desarrollo distinto acorde a su funcionalidad y a la densidad del tráfico que soporte y apuntando que las infraestructuras actuales no tienen la capacidad de evolucionar tan rápidamente como lo ha hecho la funcionalidad y lo está haciendo la tecnología.



Ana Rosa Llorente también puntualizó que “la zona urbana es muy compleja y el espacio público limitado y tiene que dar cabida y respuesta a las necesidades de todos los ciudadanos. El diseño urbano tiene que ordenar el espacio público de una forma racional, buscando que sea de calidad, seguro, sostenible y accesible y tiene que coadyuvar a que se cumpla la norma en relación a la reducción de los límites de velocidad”. Recordó que el peatón tiene que recuperar su espacio en la ciudad. “La implementación de nuevas infraestructuras y medidas normativas se sustenta en dos objetivos transversales, como son: el liderazgo municipal, con la implicación de los diferentes departamentos del Ayuntamiento de Madrid y la participación y colaboración de la ciudadanía”.

El reto de la movilidad sostenible



Bajo la dirección de la comisaria **María Luisa Robles Tardío**, perteneciente a la comisaría de Medio Ambiente, se desarrolló la quinta mesa de debate, contando con la presencia de la directora general de Planificación e infraestructuras de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, Dolores Ortiz Sánchez; el director gerente de AECA-ITV (Asociación Española de Entidades Colaboradoras con la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos), Guillermo Magaz Pilar y la coordinadora técnica en la Red de Ciudades que Caminan, Ana Montalbán.



Dolores Ortiz abordó a grandes rasgos la implementación de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, centrada en luchar contra el cambio climático apostando por el fomento de las zonas verdes y el transporte público, el aumento de la eficiencia energética, la potenciación de la electrificación, la mejora de las infraestructuras y el aumento del parque municipal de vehículos limpios, acompañado de un amplio desarrollo normativo y un trabajo conjunto con el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid de cara a diseñar el Plan Estratégico de Seguridad vial 2020-2030.



Guillermo Magaz que comenzó reconociendo la necesidad de encontrar fórmulas que permitan convivir a los distintos tipos de movilidad que se dan en nuestras ciudades, hizo una reflexión sobre la realidad actual del parque móvil español: según datos proporcionados por el Registro General de Vehículos, existen 37 millones de vehículos en España incluyendo los ciclomotores, contando con una baja penetración del vehículo eléctrico e híbrido; así las cosas, si hay que renovar un 60 % de ese parque de vehículos (el 40% restante no se va a utilizar) y dadas las estadísticas actuales en cuanto al número de ventas anuales que se realizan en nuestro país, vamos a tardar 30 años en renovar todo el parque de vehículos actual. Parque móvil que según datos de 2021 de la DGT tiene una antigüedad media de 14,6 años. En los últimos cinco años la antigüedad ha aumentado en un 8% y no tiene visos de cambiar,

dada la situación económica actual y la incertidumbre tecnológica que tiene ahora el usuario a la hora de adquirir un vehículo. ¿Qué más tenemos? Que un 37,4 % de estos vehículos no se presentaron a la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) cuando les correspondía.



Ana Montalbán planteó como objetivo recuperar el espacio público para las personas; “la movilidad es sólo uno de los usos del espacio público y tiene que ser saludable y sostenible, pero el reto es conseguir un espacio público digno”. “Las ciudades se han diseñado para los vehículos y han ido creciendo, relegando a las personas a unos pequeños márgenes de la calle mientras el resto de los usos y funciones que no eran circulatorias también se disponían sobre las aceras, reduciendo más aún el espacio. El interior de los barrios que tendría que fomentar la convivencia vecinal y el desarrollo de la vida y los usos cotidianos de sus gentes, también se está destinando para el coche, aunque apenas vayan a circular vehículos por ellos”.

PIRÁMIDE DE MOVILIDAD URBANA



INTERVENCIÓN POLICIAL Y COLABORACIÓN CIUDADANA

Los agentes de Policía Municipal patrullan las calles de la ciudad a diario cuidando y protegiendo a la ciudadanía.

Dos policías de la CID de Moncloa-Aravaca se empeñaron a fondo hasta conseguir revertir una parada cardiorrespiratoria severa y devolver a la vida a quien la sufría.

En la zona Sur, componentes de la CID de Puente de Vallecas hacían gala de su pericia policial protagonizando distintas intervenciones que incluían: la detención de un falso escolta y un conductor de auto taxi que traficaba con drogas, así como la recuperación de un ejemplar de especie protegida.

Revista POLICÍA MUNICIPAL DE MADRID

UNA SEGUNDA OPORTUNIDAD

Dos policías de la Comisaría Integral del Distrito de Moncloa-Aravaca, Luis y Raúl, devuelven a la vida a un vecino del distrito que había sufrido una parada cardiorrespiratoria realizando maniobras de RCP durante 10 minutos.

Policía Delicias Díaz Maerchán

La Emisora nos había comunicado que en el interior de una administración de lotería en la Avenida de Europa se encontraba un varón que había caído al suelo y podía sufrir una parada cardiorrespiratoria, según el llamante.

Al llegar observamos que el hombre estaba inconsciente, pálido, con los labios resecos y la cabeza reposada sobre un charco de sangre, comprobando que no tenía pulso y no respiraba. Junto a él se encontraban una mujer tratando de realizar un masaje cardíaco y un hombre que le sujetaba la cabeza. La joven aplicaba muy poca presión y al vernos dijo: ¡ya no puedo más!

El primero en arrodillarse y relevar a esta persona fui yo (Luis) mientras mi compañero ampliaba información a la Emisora, solicitaba presencia urgente de personal sanitario en el lugar, preguntaba

si algún patrulla próximo llevaba en su dotación un desfibrilador y acotaba la zona tratando de mantenerla despejada. El indicativo de Moncloa que portaba el DEA (desfibrilador externo automático), P- 904 estaba en camino; se había puesto en marcha en cuanto había escuchado el comunicado. Sabíamos que no tardaría en llegar.

Pedí unas tijeras a la persona que en ese momento estaba al frente del negocio para poder cortar la ropa con la ayuda de mi compañero sin dejar de practicar el masaje. Llevábamos varios minutos turnándonos, realizando la RCP manual y veíamos que esta persona empezaba a recuperarse: notábamos que su cuerpo recobraba algo de fuerza y se le dilataba el pecho hasta entonces hundido y vimos pompitas salir de su boca; eso nos dio fuerzas para seguir; veíamos que podíamos conseguirlo.

Cuando el P-904 llegó cargó rápidamente el desfibrilador y este aplicó una descarga. En ese momento esta persona se tensó y abrió los ojos y la boca en un intento por respirar por sí sólo. Fue un momento muy emocionante. Se escuchaban las sirenas del SAMUR cada vez más cerca y ahí respiramos nosotros aliviados.

Una vez estabilizado, cuando ya iba a ser trasladado al hospital, el jefe de guardia del SAMUR que acudió nos dijo que le habíamos devuelto a la vida y que gracias a nuestra rápida intervención era posible que se recuperase sin secuelas; al parecer estaba hablando con los médicos y ese era un buen indicador.

La gente que se acercó a ver lo sucedido nos miraba con orgullo; nos lo decían y lo notábamos. Sentían que podían confiar en su policía. Personas que no conocíamos se acercaban a nosotros para darnos la mano y agradecernos nuestro esfuerzo.

Queremos reflejar que no fuimos sólo nosotros; entre todos le devolvimos a la vida, porque la intervención de los primeros clientes que se encontraban en un local contiguo y que al escuchar el golpe y percatarse de lo sucedido, sin tener conocimientos de cómo realizar la maniobra ni ningún tipo de experiencia previa, decidieron que tenían que hacer algo y comenzaron a realizar un masaje, fue fundamental. No es fácil intervenir cuando encuentras a una persona en esa situación. Nosotros tenemos a nuestro favor nuestros años de experiencia como policías que nos ayudan a sobreponernos rápidamente y a no bloquearnos cuando tenemos que actuar.

En el traslado al Hospital Clínico colaboraron todos los indicativos de la CID de Moncloa y fueron felicitados por la alta profesionalidad que habían demostrado realizando la escolta y los cortes de calle. Como dato curioso mencionar que cuando nos estábamos dirigiendo al domicilio del accidentado para comunicar a sus familiares el ingreso en el hospital, nos paró la conductora de un vehículo para pedirnos ayuda porque no encontraba a su marido que había salido de casa hacía mucho tiempo y no respondía. Era su mujer.

En mi caso (Luis), a parte de los cursos de formación en reanimación cardiopulmonar que se nos imparten durante nuestro proceso formativo en la Academia Regional de la Comunidad de Madrid (a día de hoy denominada IFISE) había hecho prácticas en el manejo del DEA cuando era policía local en Villanueva de la Cañada; de hecho, en 2013, en mi primer día de trabajo, tuvimos que usarlo y sacamos a una mujer de una parada cardiorrespiratoria.



UN FALSO ESCOLTA DE PELÍCULA

Detenido un individuo que portaba una Ithaca Gun del calibre 45 bajo los efectos del alcohol y tras haber consumido sustancias estupefacientes que se identificó ante los agentes como escolta



Igor Colera de la promoción 49 (2018) y Enrique Toledano de la 47 (2016) circulaban con su vehículo policial por la Avenida Pablo Neruda cuando observaron como un turismo que circulaba delante de ellos rebasaba un semáforo en fase roja, comprobando que estaba ocupado por tres individuos.

Tras darles el alto y solicitarles la identificación, observan una actitud incoherente entre los ocupantes. Si bien el conductor se muestra extremadamente colaborador, el viajero de las plazas traseras está visiblemente nervioso y alterado, mientras el copiloto intenta evitar el contacto visual con los agentes y no media palabra con ellos. La identificación y el cacheo superficial que se realiza sobre sus prendas comienza a arrojar luz sobre la situación.

El conductor nos manifestó que era controlador de accesos y que se dirigía a trabajar. En todo momento se mostró muy respetuoso y educado; comprobamos a través de las bases de datos policiales que tenía antecedentes por robos con violencia, si bien no existía ninguna requisitoria en vigor en ese momento. Se le encontró una elevada cantidad de dinero entre sus ropas. Al ocupante de las plazas traseras se le intervino una navaja de 10 centímetros de hoja.

En ese momento entra en acción el copiloto, que hasta entonces no se había comunicado con nosotros. Intenta despistarnos contando que es escolta del CNI y que no puede darnos datos suyos ni de su trabajo por ser alto secreto. Llega a decirnos que eso a nosotros “se nos escapa”.

No disponía de tarjeta de identidad. Era todo muy incoherente. Llevaba mucha ropa puesta: dos pares de pantalones y un chaquetón ancho. En el cacheo que practicamos encontramos tres envoltorios (bolitas) con restos aparentemente de cocaína, lo que él confirma.

Mostraba claros síntomas de haber consumido alcohol y drogas. Nos cuenta que ha estado bebiendo y que va “muy puesto de cocaína”; accediendo voluntariamente a realizar una prueba de alcoholemia con el sólo objeto de corroborar que efectivamente había consumido alcohol, arrojando una tasa de 0,46 miligramos por litro de aire espirado.

En el cacheo que practicamos le encontramos, guardada en la cintura, una pistola del calibre 45, sin número de serie. No estaba montada, pero llevaba tres cartuchos en el cargador y un cuarto cartucho en un bolsillo de la chaqueta. Esta persona fue detenida y trasladada a dependencias policiales.

Tanto insistía y tantas historias contaba que ya esperábamos que en cualquier momento apareciera un Hummer en la puerta de la comisaría y dos tipos vestidos de negro se lo llevaran encapuchado como en las películas. Al final no apareció nadie y pasó a disposición judicial como el resto de detenidos de la guardia.



En España, la figura del escolta privado viene regulada en la Ley 5/2014 de 4 de abril, donde se señala expresamente la prohibición de prestar servicios de seguridad privada por parte de aquellas personas que carezcan de la correspondiente autorización y no figuren inscritas en el Registro Nacional de Seguridad Privada del Ministerio del Interior.

RESCATANDO A TITÍ

El oficial José Miguel Jiménez y el policía David Galindo, agentes de la Comisaría Integral del distrito (CID) de Puente de Vallecas rescatan un ejemplar joven de mono Tití, especie protegida, del interior de un domicilio particular.



Fue una vecina quien alertó de su presencia. La protección de estas especies pasa por la responsabilidad y la concienciación de la población en general. Son animales que sufren una gran presión en su lugar de origen: deforestación, reducción de su hábitat, proliferación de enfermedades y presencia de otras especies invasoras; cuya supervivencia depende de esta protección que se les brinda.

La intervención se desencadena a raíz de la denuncia de una vecina del barrio de Entrevías que nos requirió cuando estábamos patrullando, poniéndonos sobre aviso en relación a la posible tenencia de una animal exótico protegido en un domicilio particular.

Según esta persona podría tratarse de un mono Tití, señalando el lugar donde podía hallarse. Comprobamos que desde la vía pública se veía perfectamente la ventana del domicilio que nos habían señalado. Estuvimos haciendo una vigilancia durante tres días hasta que finalmente vimos a una mujer de mediana edad portando una jaula y al mono en su interior.

Se trasladó la información a la Unidad de Medio Ambiente (UMA) y se abrieron diligencias, pero para conseguir la orden de entrada nos faltaban algunos datos; así que había que acceder con consentimiento del titular de la vivienda o de sus moradores.

Nos presentamos en el domicilio acompañados de agentes de la UMA, que tienen más experiencia que

nosotros en el manejo de animales y en el reconocimiento de especies. Cuando nos abrieron la puerta y explicamos el motivo de nuestra visita, la persona dijo no salir de su asombro y aseguró no tener ningún animal en su domicilio; se mostró muy seguro de sí mismo y muy colaborador, de hecho, nos invitó a entrar para comprobarlo asegurando que no tenía nada que ocultar. El tenedor del animal debió pensar que al ser tan tajante y ofreciendo de “motu proprio” la posibilidad de entrar, creeríamos su versión y desestimaríamos su ofrecimiento, pero, para sorpresa suya, no fue así. Sabíamos que mentía. Accedimos al interior de la vivienda y allí, en el salón, junto a la ventana, estaban la jaula y el mono. Se trataba de un pequeño ejemplar de Tití, del género *Callithrix*, especie *Jacchus*.

Ante tal evidencia comentó que lo había tomado como medio de pago por una reparación que había hecho a un vehículo y cuyo propietario le había ofrecido el mono para saldar la deuda; pero se negó a dar más datos. Esta persona carecía de documentos que pudiera acreditar la procedencia del animal y no tenía ningún documento que verificase que se encontraba inscrito y había entrado en territorio español de forma legal. Tampoco quiso facilitar más datos. Se confeccionó un acta de incautación procediendo a recoger al animal. Las diligencias de investigación se están realizando en la UMA.

Antes de trasladarlo a un centro de protección, se hicieron comprobaciones para averiguar si el animal había podido ser sustraído del Zoo Aquarium o de las instalaciones de Faunia, con resultado negativo.

El personal veterinario del Centro de Protección de Animales Exóticos, que pertenece a la Fundación Europea para la Investigación en Etología y Biodiversidad, situada en Casarrubios del Monte, lugar al que trasladamos al animal y donde quedó recogido, nos comentó que se trataba de un individuo joven.

Callithrix Jacchus



El Tití Común o *Callithrix Jacchus*, es un primate natural de América del Sur. Esta especie se encuentra protegida por el Convenio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora silvestre (CITES), al que España se encuentra adherida.

CITES pretende asegurar que el tráfico internacional de especies de fauna y flora silvestres no amenace su supervivencia, sino que se realice de manera sostenible e incluso promoviendo la conservación de las poblaciones de las especies objeto de tráfico; garantizando que el tráfico internacional de animales y plantas silvestres sea legal, sostenible y trazable. El sistema de permisos y certificados establecido permite que toda mercancía CITES se encuentre perfectamente documentada y se conozca su origen, destino y motivo por el que se trafica.

TRAFICANDO ENTRE CARRERAS

Detenido un conductor que aprovechaba los viajes que realizaba con su vehículo auto taxi para traficar con drogas.

En el interior del turismo se le ocupa, junto a la sustancia estupefaciente, la balanza de precisión, 113 bolsitas vacías y 1380 euros.



Villar y Tamayo, pertenecientes ambos a la promoción 40, llevan prestando servicio en las calles de Madrid desde el año 2002 como binomio. Son 20 años trabajando juntos.

Claudia Serrano y Mireia Mellado acaban de aterrizar en la policía y en la CID de Puente de Vallecas; ambas pertenecen a la última promoción de Policía Municipal de Madrid, la LIII y su nombramiento como funcionarias se produjo el pasado 3 de febrero.

Es habitual que los policías veteranos acompañen a los recién incorporados en sus primeros días de patrullaje; esa mañana Villar prestaba servicio con Mireia y Claudia con Tamayo.

La intervención nuestra se desencadena una vez que observamos como un vehículo auto taxi que circulaba muy rápido rebasa un semáforo en fase roja sin percatarse de nuestra presencia. Tan pronto le damos el alto nos comenta que ha estado trabajando toda la noche y que se iba a casa, pidiendo perdón por cometer esa infracción al ir despistado y con sueño.

Se trata de una persona muy educada y colaboradora que comienza a darnos los documentos que debe llevar consigo un vehículo de sus características sin que se lo hubiésemos pedido. Era dueño del taxi y de la licencia. Desconfió desde un principio de su forma de actuar y moverse. Son cosas que la experiencia en la calle te va dando y aprendes a interpretar ese lenguaje no verbal que pone en alerta a los policías. Villar y Mireia enseguida decidieron acudir a colaborar con nosotros.

Una vez que se practica el cacheo superficial sobre su ropa le encontramos unas veintiocho bolsas pequeñas de plástico conteniendo una sustancia blanca en polvo, al parecer cocaína en el bolsillo de la chaqueta junto a 1380 euros; a partir de ahí cambió su actitud y su discurso. Ya no sabía qué decir, usando argumentos contradictorios.

Al proceder a registrar el vehículo encontramos el resto de efectos incautados: 69 bolsitas conteniendo cocaína, 16 bolsitas en cuyo interior había MDMA en cristal y 14 en pastillas; otras 18 bolsitas conteniendo pastillas de color azul, al parecer viagra y un bote conteniendo sustancia líquida, al parecer Popper, junto a varias bolsas de auto cierre vacías y pequeñas gomas de colores.

El conductor del taxi pesaba, repartía y distribuía a demanda aprovechando las carreras que realizaba por la ciudad, sabiendo que prestar un servicio público siempre le puede ayudar a pasar más desapercibido en los controles policiales. O eso pensaba él.

Portaba todos los efectos del delito a mano; todo lo que necesitaba estaba en la parte delantera del vehículo: encontramos droga en la puerta del conductor, en la funda de las gafas y en el reposabrazos. La balanza de precisión estaba en el cajón del reposabrazos.

Además de practicar su detención y ponerle a disposición judicial, se ha realizado un informe para que le retiren la licencia del vehículo auto taxi al estar haciendo uso de un servicio público para favorecer una actividad delictiva.

Por mucho que hemos estudiado y practicado en la academia, la calle es totalmente diferente. Tienes que verte en situación y practicar la detención para aprender a desenvolverte. Era nuestro primer detenido y la primera vez que teníamos que realizar todas las diligencias en comisaría. Es un orgullo prestar servicio con policías veteranos que tienen esas ganas y ese arrojo. Es una suerte que al empezar a trabajar tengamos de referencia policías que intervienen bien y de los que podemos aprender mucho.



UNA HUELLA IMBORRABLE

La Central de Samur Social, ubicada en la Carrera de San Francisco número 10, pasará a llevar el nombre de Darío Pérez Madera, como reconocimiento y homenaje a su entrega y trabajo realizado en pro de la atención a las personas sin hogar y las emergencias sociales desde 1991.



SU LEGADO, SU LUCHA INQUEBRANTABLE

Darío fallecía en 2022 dejando tras de sí una estela de cariño imborrable. El delegado de Familias, Igualdad y Bienestar Social, José Anierte, comenzaba entonces el proceso de solicitud de cambio de denominación de la Central de Samur Social para reconocer y honrar la figura de un trabajador incansable que, en sus propias palabras, “representa la excelencia en el servicio público”.

En el acto de descubrimiento de la placa que lleva su nombre estuvieron presentes, junto a su viuda e hijos, el propio Anierte; el coordinador general del Área de Gobierno de Familias, Igualdad y Bienestar social, Alejandro Gonzalo López; la jefa del departamento de Samur Social, Mar López; la directora general de Servicios Sociales y Emergencia Social, Mar Ureña; el gerente de Madrid Salud, Antonio Prieto; el concejal presidente del distrito Centro, José Fernández; el director general de la Policía Municipal de Madrid, Pablo Enrique Rodríguez; la subdirectora general de SAMUR-PC, Carmen Camacho y el jefe del Cuerpo de Bomberos, Rafael Ferrándiz.

Mar López recordó a Darío como “un profesor brillante que nos retaba a no conformarnos y a afrontar nuevos proyectos”, que “dedicó gran parte de su vida laboral a luchar contra una de las formas más crueles de la desigualdad social, el sinhogarismo, visibilizando vehementemente la desprotección y la falta de oportunidades que viven estas personas, luchando para que se reconocieran sus derechos y se reinvirtieran esas situaciones.

Será un honor entrar cada día en este lugar que tanto quería y ver cómo su recuerdo nos sigue guiando para siempre. De esta manera Darío nunca se irá del todo”.

Fallecido el año pasado, Pérez Madera asumió desde 1991 hasta el año 2000 la dirección del Centro de Acogida de San Isidro para personas sin hogar, que convirtió en una institución moderna en la actuación de los servicios sociales municipales. Este impulso culminó en 2004 con la creación del Samur Social, siendo uno de sus socios fundadores, departamento municipal que lideró hasta 2022.

En todos esos años, el Samur Social estuvo presente en las grandes emergencias que ha atravesado la ciudad, las últimas y más significativas, la borrasca Filomena y la crisis de la COVID-19.



En 2004 recibía, junto al resto de sus compañeros implicados, la Medalla de Honor de Madrid por el rescate y atención a las víctimas del trágico atentado que sufrió la capital el 11M.

En 2022 el alcalde de la capital, Martínez-Almeida, hacía entrega al coordinador general de Familias, Igualdad y Bienestar Social, Alejandro Gonzalo López, la Medalla de la Policía, como muestra de reconocimiento a su altruismo, colaboración y entrega en aras de un desarrollo eficaz y eficiente del servicio y “por su colaboración diaria con el Cuerpo en su labor en las emergencias sociales, una interrelación eficaz que permite una mejor situación de situaciones difíciles, en ocasiones con colectivos vulnerable”.



Juan Gálvez presenta su primer libro: “No pasar, Policía Municipal”. Una recopilación de anécdotas que nos acercan a sus 40 años al servicio de los ciudadanos.

Marisa Castro nos da las claves de la enseñanza de la educación vial a los más pequeños de la casa: la magia de los guiñoles.

**Revista *POLICÍA*
MUNICIPAL DE MADRID**

Juan Gálvez Rey, un policía que no deja de sorprendernos

Policía Delicias Díaz Merchán

“NO PASAR, POLICÍA MUNICIPAL”

Presentación oficial de su primer libro



Jubilado en febrero de 2020, tras cuarenta años de servicio, nos adelantaba en la entrevista que nos concedió la noche del 23 de junio de 2021 con motivo de la celebración del II concierto de San Juan (revista número 35, págs. 12 y siguientes) que tenía en mente escribir un libro.

Tras casi tres años de preparación, incontables noches de desvelos y unas cuantas correcciones, “No pasar, Policía Municipal”, se presentaba al público el pasado 23 de febrero en la conocida como “nave de terneras”, ubicada en el antiguo matadero, hoy convertido en un espacio cultural de referencia en la ciudad de Madrid.

Puesta en escena

Juan Gálvez estuvo acompañado en el escenario por el comisario general, Fernando Martín Bernal, que recordó algunas anécdotas de su incorporación al Cuerpo de Policía Municipal de Madrid en el año 1988, fecha en que conoció a Juan.

Una sala llena de compañeros, amigos todos, le arropó en su presentación, charlando y bromeando con él. “Estoy emocionado y asustado; de camino venía muy nervioso, pensando en Antonio y en la que hemos liado. Os agradezco mucho que estéis aquí; es evidente que no venís porque sea buen escritor, porque eso no podéis saberlo, sino por el cariño que me tenéis. Muchas gracias”.

Pasando juntos frío en invierno y calor en verano

Sabemos que usted ha sido camarero, policía, jinete, músico, cantante, abuelo, padre, amigo y ahora también escritor. ¿Cuándo surge la idea de escribir “No pasar, Policía Municipal”?

La verdad es que la idea llevaba años rondando en mi cabeza. Cuando compartimos tiempo de ocio con nuestros amigos y familiares, los policías tenemos la costumbre de contar nuestras historias, nuestras “pequeñas batallitas”. Ni qué decir tiene que si la reunión es entre compañeros es de lo único que hablamos en las sobremesas.



Mis amigos me decían: tú lo que tienes que hacer es escribir un libro contando todo lo que te ha pasado.

En la cabeza tenía el título y la imagen de portada: una cinta policial en la Casa de Campo. ¿Por qué? Porque muchas anécdotas empiezan ahí; muchos ciudadanos parecen entender que cuando un policía pone una cinta de no pasar, lo que tienen que hacer es levantarla y pasar. Y da igual que sea una cinta, un cono, una valla o cualquier otro elemento.

El día que Antonio López, mi compañero de patrulla durante 25 años, entró en urgencias tras sufrir un infarto y los médicos tuvieron que inducirle un coma e instalarle una bomba mecánica para ayudarlo a seguir viviendo, fue la primera vez que lo comenté en voz alta. Los médicos nos aconsejaron que le hablásemos porque podía escucharnos. Entonces se lo dije: Antonio, he pensado en escribir un libro cuando me jubile el año que viene, y es importante que me ayudes porque tú tienes más memoria que yo para contar todas nuestras aventuras, creo que

no es una mala idea.

Cuando le sacaron del coma y le pregunté si recordaba aquella conversación me dijo que sí. Aunque se repuso de aquel incidente, falleció durante la pandemia, el 22 de abril de 2020; yo ya había tomado la determinación. Sin Antonio no tendría mucho sentido este libro.

Sin Antonio no tendría mucho sentido este libro

¿Cuál es la trama? ¿Qué va a encontrar el lector en estas páginas?

Son parajes autobiográficos que cuento con humor y que recuerdo con mucho cariño. He intentado reflejar el sentir de mis días de servicio en las distintas unidades en las que he estado destinado, haciendo hincapié en que yo entré a formar parte de la plantilla del Cuerpo de Policía Municipal de Madrid hace ya más de cuarenta años.



En este tiempo se ha vivido una gran evolución no sólo a nivel material (nuevas dotaciones, vehículos policiales, tecnologías avanzadas al servicio del policía) sino también a nivel legislativo y formativo. Hemos cambiado mucho también como sociedad. Es un libro entretenido, de lectura fácil y agradable que evoca emociones, recuerdos y momentos que viví en mi carrera profesional. Hay hechos muy inverosímiles, anécdotas curiosas que solamente viven los agentes que prestan servicio en la calle. Si nos reunimos todos los policías y nos ponemos a escribir lo que hemos vivido, nos da para hacer una enciclopedia ilustrada.



Los protagonistas principales somos Antonio y yo, pero también traigo a las páginas situaciones que compartí con otros policías con los que presté servicio. Algunos de ellos, tristemente, ya nos han abandonado. Con unos trabajé mejor que con otros, claro está que con nadie estás tan compenetrado como con tu compañero de patrulla. Antonio y yo no necesitábamos ni hablar ni mirarnos para saber qué iba a hacer el otro y cómo se iba a encarar la situación. Éramos dos policías municipales que intentaron hacer siempre su trabajo lo mejor posible y aprender continuamente de la calle. Me gustaría dedicarle cada palabra y cada renglón a él y a su familia.



Algunos parajes sorprenderán al lector, como bien dice, por lo anecdótico de las situaciones, pero también recoge algunos momentos duros que no tuvieron un feliz desenlace

Como explico en el libro, en estos años de servicio, tuvimos que dar respuesta a muchas incidencias que me permitieron entrar en las casas de la gente y conocer por dentro la intimidad de sus hogares; momentos que te hacen ser más humilde y comprensivo con las situaciones que cada cual tiene que lidiar en su día a día; aprendes a no juzgar a nadie y ser más tolerante. No todos los momentos fueron felices o divertidos, no. Hubo ocasiones en las que acompañé a personas en los últimos instantes de su vida y eso te hace replantear muchas cosas. Tú eres la última persona que ven. Los policías aparecemos en la vida de la gente, casi siempre en sus peores momentos, a veces para intentar auxiliarles, otras para dar solución a sus problemas; en ocasiones se puede, pero no siempre. Personas desconocidas que confían en nosotros y a las que luego, en la inmensa mayoría de las ocasiones, no volvemos a ver.

¿Tendremos pronto una segunda entrega de este libro?

Realmente no creo que vaya a escribir una segunda parte; de hecho, pienso que mi andadura en el mundo de las letras acaba aquí. He disfrutado mucho escribiendo este libro, pero no siento la necesidad de seguir contando historias; por lo menos de plasmarlas por escrito, contarlas, como buen policía que soy, seguiré siempre contando mis “batallitas”.

MARISA CASTRO, CREADORA DE ILUSIONES

En 2005 comenzó a diseñar sus propios títeres para impartir las charlas de educación vial a los más pequeños de la casa



Marisa Castro ingresó en el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid en 1995, formando parte de la promoción 36. Son ya 29 los años que lleva al servicio de los ciudadanos de Madrid.

Graduada en Pedagogía, ciencias de la Educación, encontró en sep 1999 en la Comisaría de Educación Vial el lugar donde poder ejercer sus dos grandes vocaciones: la enseñanza y la prestación del servicio policial.

Tuvimos ocasión de hablar con ella en la exposición cultural ART`IPA, organizada por la Asociación Internacional de Policía (IPA), el pasado 25 de febrero como ya os contamos en nuestra anterior entrega.

Canciones, cuentos y guiñoles, claves para llegar al público infantil

En ART`IPA pudimos verla junto a sus marionetas, pero también expuso diferente material pedagógico del que es autora: libros, canciones, recortables. Un auténtico derroche de creatividad. Empecemos por los guiñoles, ¿son un diseño y una creación propias?

Sí, de hecho, trato de adaptar toda la ropa y la dotación policial a los muñecos para darles la mayor sensación de realidad. Cuando salen a escena se convierten en los auténticos protagonistas y atrapan rápidamente la atención de los niños. Los pequeños no ven muñecos manejados por adultos. Cuando me pongo un guiñol en la mano y

empiezo a hablar con él, se quedan boquiabiertos, muy atentos a nuestra conversación; es en ese momento cuando compruebo que la omnipotencia mágica que poseen los niños hace que cobren vida y lo que ven y oyen se convierta en realidad. Ayudan a los protagonistas a solventar los problemas que se les presenta, gritan, ríen, se emocionan, cantan nuestras canciones.

Es una forma muy lúdica de acercar la figura del agente de policía (otro de nuestros objetivos) y de enseñar las normas básicas de seguridad vial a los más pequeños de la casa y es muy bonito comprobar cómo cuando vuelves a verlos en la ESO se acuerdan de las marionetas y de las canciones y el rol play que hicimos en clase.



Una lección aprendida de forma divertida nunca se olvida. Esta es mi filosofía de la enseñanza.

Los policías que participan en estos talleres también tienen que creer en esa magia y poseer una sensibilidad especial.

¿Cómo surge la idea de crear las marionetas?

La primera vez que me di cuenta del verdadero poder de las marionetas fue en la celebración del cumpleaños de mi hija que por entonces tendría unos tres años; yo había recogido una caja de cartón bastante grande y la había preparado con su ventana y varios adornos para hacer un pequeño teatrillo para ella y sus amigas, con una historia que yo me iba inventando sobre la marcha; en un momento dado saqué un demonio que empezó a gruñir y vi que una de las niñas se echaba a llorar y las otras miraban estupefactas; y me dije: esto en la enseñanza dejará huella seguro.

Esto, unido a la música que es uno de los mejores métodos para que los niños en infantil retengan la información hace que la seguridad vial llegue a los más pequeños de forma lúdica y muy visual.

Trabajo con un equipo de tres policías más, llevando la educación vial a las edades de infantil en los colegios de la capital. Todos igual de creativos y motivados también para la enseñanza.

Considero un privilegio trabajar así y con ellos.

¿Cuánto tiempo le puede llevar la confección de un muñeco?

Teniendo en cuenta que tengo que tomarles las medidas para adaptarles el polo del uniforme, el pantalón reglamentario, el cinturón, los grilletes, la gorra, etcétera, pongamos que hablamos de más de diez horas dedicadas a cada uno de ellos.

Preséntenos a los protagonistas

Cebralín: el paso de cebra.

Silbatín: el policía municipal

Silbatina: la policía municipal

Violeta: la niña protagonista de la historia

Pepín colores: el semáforo

Tan necesaria es la educación vial en niños como en personas mayores



La DGT y el Ministerio de Educación y Formación Profesional han apostado por una educación en seguridad vial que se inicie en las primeras etapas educativas y constituya una asignatura obligatoria y evaluable para todos los escolares. Los títeres han demostrado ser un elemento inigualable en la etapa infantil, ¿conectaremos los policías con los jóvenes usando las nuevas aplicaciones?

La mejor forma de transmitir la información es la motivación del docente, en este caso el monitor de educación vial; si además sabe manejar la empatía y la escucha activa, y lo hace todo muy visual, haciendo uso de algún medio audiovisual y alguna dinámica de rol play, el éxito está asegurado.

Háblenos de sus otras inquietudes creativas

Escribí varias obras de guiñol, una adaptación de una de ellas a teatro; la canción del “ABC” (Acera, bordillo y calzada); un libro de poesía: “Mis poesías de educación vial”; el cuento “El orden de las señales” y adaptaciones de canciones de dibujos

animados famosos a la educación vial.

No quisiera acabar la entrevista sin apuntar que tan necesaria es la educación vial en niños como en personas mayores. Desde las Comisarías de Educación Vial y Apoyo y Protección, mujer, mayor y menor y con la iniciativa del comisario principal, Antonio J. Gómez Montejano, se ha puesto en marcha la recreación de un sainete que representamos en los propios Centros de Mayores y Centros de Día, en colaboración con CEOMA. Está amenizado con música de los 70 cuyos cantantes tuvieron la desgracia de fallecer en accidentes de circulación. Los actores somos todos policías, aunque algunos ya estén jubilados. De esta manera, trabajamos con ellos la prevención de atropellos y les recordamos que son elementos vulnerables cuando se encuentran en las vías públicas.

A los mayores, al igual que a los niños, la música les ayuda a asimilar los conceptos de prevención de forma amena.

SÍGUENOS

EN REDES



[Facebook.com/policiademadrid](https://www.facebook.com/policiademadrid)



[Instagram.com/policiademadrid](https://www.instagram.com/policiademadrid)



twitter.com/policiademadrid

NUESTROS VETERANOS, NUESTRA HISTORIA



Subinspector Alejandro Omar Elsanafawy

CAPÍTULO OCTAVO

En este número, recordaremos a Bienvenido y Carlos, ambos asesinados por la banda terrorista GRAPO y que hasta años después, no se pudo esclarecer su autoría, pues en muchas ocasiones no reivindicaban los atentados y demás delitos cometidos... teniendo que esperar a las investigaciones y confesiones de sus miembros, para conocer su implicación en los hechos.

BREVE APROXIMACIÓN HISTÓRICA

Continuamos nuestro relato a través de los años ochenta, una década marcada por los acontecimientos políticos y la formación democrática del país, que afectó muy directamente a la Villa y Corte.

En política nacional, el 29 de enero de 1981, dimitió el presidente del gobierno Adolfo Suárez, permaneciendo en funciones hasta la investidura de Leopoldo Calvo Sotelo. El 23 de febrero durante su celebración, un grupo de Guardias Civiles al mando del teniente coronel Antonio Tejero, asaltaron el Congreso de los Diputados, siendo seguidos por el general Jaime Milans del Bosch, que decretó el Estado de Guerra en Valencia. El día después, el Golpe fue derrotado, siendo investido Leopoldo el 25 de febrero.

El 9 de diciembre de 1981, España firmó su adhesión a la Organización del Tratado Atlántico Norte incorporándose el 30 de mayo del año siguiente. La adhesión a la Unión Europea llegó el 1 de enero de 1986, tras la firma el 12 de junio del año anterior.

El 31 de octubre de 1981, Juan Pablo II realizó la primera visita oficial de un Papa a España.



El 28 de octubre de 1982, el PSOE ganó las elecciones generales, siendo investido presidente Felipe González el 2 de diciembre y se celebró la Copa mundial de fútbol de España, en la que Italia se alzó con el título y nuestro país no pasó de la segunda ronda.

Con ocasión de su nueva constitución, hablamos por primera vez en estas líneas, de nuestra Comunidad Autónoma. El 25 de febrero de 1983, el Rey Sancionó el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, desapareciendo con él, la Diputación Provincial y estableciéndose nuestra Villa, como capital autonómica, además de nacional, y estrenando Joaquín Leguina la presidencia. Un poco más tarde, el 31 de enero de 1984, se izó por primera vez, la bandera roja carmesí y siete veces estrellada.

En cuanto a los acontecimientos municipales, dos tragedias marcaron el diciembre de 1983, la colisión en pista del aeropuerto de Barajas de un Boeing 727 de Iberia y un DC-9 de Aviaco, que dejó 93 muertos el día 7; y el incendio en la discoteca de la calle Alcalá 20, que costó la vida de 82 jóvenes el día 17.

En cuanto al urbanismo municipal, cuatro hechos marcaron la década. El 20 de enero de 1985 la plaza Mayor fue declarada monumento histórico artístico, el 26 de septiembre de 1986 los reyes de España inauguraron el Planetario, el 20 de diciembre finalizó la reforma de la nueva Puerta del Sol y el 29 de marzo de 1987 la glorieta de Atocha fue transformada en lo que conocemos hoy en día, desapareciendo el Scalextric que la caracterizó.



El 4 de septiembre de 1987, a las 19:45 horas, se produjo un incendio en los Almacenes Arias, situados en el número 29 de la calle Montera. Cuando el fuego estaba casi extinguido y varios bomberos se encontraban inspeccionando el segundo sótano, el techo de la cuarta planta colapsó, arrastrando otras plantas sobre diez bomberos, que no pudieron sobrevivir al siniestro, hoy sus compañeros aún les rinden homenaje en el aniversario del óbito.

En cuanto a política municipal, la década continúa con la alcaldía de Enrique Tierno Galván, que se venía produciendo desde el año 1979. El 19 de enero de 1986 tras una caída en su domicilio es ingresado en la clínica Ruber, falleciendo como consecuencia de la misma. Su entierro, dos días después, fue uno de los más multitudinarios que se recuerdan en la Capital. Su sucesor fue el socialista Juan Antonio Barranco Gallardo. El 29 de junio de 1989, con motivo de una Moción de Censura presentada por el Partido Popular y el Centro Democrático y Social, le sucede el candidato Agustín Rodríguez Sahagún, perteneciente al segundo partido.

El Cuerpo de Policía Municipal de Madrid, comenzó los años ochenta con el relevo del inspector jefe Teófilo de Felipe y Cueco, que permanecería en el puesto hasta 1980, donde fue sustituido por Ángel Sánchez Esteban de forma provisional. Ese año se presentaron tres candidatos, el que obtuvo la jefatura del Cuerpo fue el teniente coronel Francisco Javier Lobo García.

El 24 de junio de 1981, patrón del Cuerpo, fue donado por la Duquesa de Alba, un nuevo Guion del Cuerpo, como muestra de buena y cercana vecindad, entre el palacio de Liria y el cuartel de Conde Duque, donde se encontraba nuestra Academia y Jefatura.

La década se inicia con una plantilla cercana a los 3500 efectivos con una media de edad bastante avanzada, por lo que se empiezan a convocar promociones mixtas de cientos de plazas, suprimiendo en la XXVII, la segregación de la mujer en la llamada escala femenina, que solo les permitía ejercer funciones de tráfico.



Esta promoción pasó a ocupar gran parte de las plazas de las nuevas Unidades de Protección Ciudadana, que sustituirían a la Patrulla Especial Nocturna.

El 10 de diciembre de 1981, desaparecen las agrupaciones de tráfico, absorbiendo dichas funciones los distritos.

Progresivamente, se fueron sustituyendo las pistolas Llama reglamentarias, por revólveres de diferentes calibres, y de la misma forma, pasó con el mítico Salacot blanco, que tras medio siglo, daría paso a las gorras de plato en abril de 1982 y tras su aprobación plenaria el 31 de octubre de 1980.

En la celebración del Patrón del Cuerpo en 1981, sucedieron dos hitos en la historia de nuestra organización, S.A.R. el príncipe de Asturias, fue nombrado oficial honorífico del Cuerpo con solo trece años; y la Duquesa de Alba y Encarnación Pérez Relaño, mujer del alcalde Enrique Tierno Galván, como madrinan del Cuerpo, entregaron un nuevo Guion al Cuerpo, esta vez para uso de las fuerzas a pie, ya que el anterior, donado el 7 julio 1954, por la condesa de San Fernando de la Unión, era para uso a caballo.

En 1982, comenzaron las labores de investigación de accidentes, acompañadas de las pruebas de alcoholemia y de velocidad a través de cinemómetros móviles.

En septiembre de 1983 se presentó la Sección Canina con sus seis primeros canes, formados junto a sus guías por la Guardia Civil.

En 1985 se publicó un nuevo Reglamento de Policía Municipal de Madrid, que vino a sustituir al de 1924, demasiado tiempo había pasado ya, para que fuera el faro que guiara a los efectivos del Cuerpo. En ese año, además, verían la luz el Gabinete de Informática, el de Prensa y la Junta de Preparación Física y Tiro, esta última, asistiría preferentemente al cambio que ya se venía realizando desde principios de la década, el de las pistolas Llama de 9 milímetros, por los revólveres Astra del 38.

Ese mismo año, la oficial de Policía Municipal, Esperanza Vicente Alguacil, se convirtió, tras aprobar la oposición, en la primera oficial de Bomberos femenina, y con ello, en la primera mujer con funciones de mando en un Cuerpo de Bomberos europeo.

Dos leyes que han llegado hasta nuestros días, removerían nuestras funciones y protagonismo desde su entrada en vigor, estas fueron, la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

El 10 de mayo de 1988 la Jefatura se trasladó del Cuartel de Conde Duque a la Casa de Campo, en lo que hoy es base 0 de SAMUR-Protección Civil. S.M. el rey Don Juan Carlos I, visitó las instalaciones el 7 de noviembre. Ese día se le nombró oficial honorífico del Cuerpo, como ya se había hecho con su hijo siete años antes.

Policía don Bienvenido Romero García de Montejo (n.º 50911193)

Bienvenido, hijo de Eleuterio y Gregoria, nació el 6 de enero de 1923 en el pueblo de Hortaleza (actual distrito capitalino desde 1950). De oficio Jornalero, realizó el servicio militar en Madrid, destinado en el Grupo de Automóviles del I Cuerpo del Ejército, hasta su licenciamiento el 2 de agosto de 1946.

Casado, con veintinueve años y trabajando como cestero, decidió incorporarse al Cuerpo de Policía Urbana, presentando instancia el 19 de enero de 1952, para las treinta y cinco plazas de Guardia publicadas. Realizó el reconocimiento médico el 27 de mayo (siendo tallado en 1,74 m) y el examen teórico el 22 de julio de ese mismo año.

Fue nombrado Guardia por decreto de la Alcaldía de 5 de agosto de 1952, tomando posesión el día 18 para entrar un día después a la Academia. El 1 de marzo de 1953 fue destinado junto a 89 compañeros, a la Brigada de Circulación en su V Sector y II turno (de tarde).

El 18 de febrero de 1954, nace su segundo hijo y el Cuerpo le otorga 500 pesetas en concepto de premio de natalidad.

En 1957 y 1958 recibió premios de 150 pesetas por un servicio distinguido.

El 30 de abril de 1959, se postuló para formar parte de la Banda de Cornetas y tambores del Cuerpo (creada dos años antes), para ello aludió su experiencia como Corneta durante el servicio militar obligatorio. El 8 de mayo realizó la prueba y la superó, comenzando el 18 de mayo a realizar los ensayos que todos los lunes de 9 a 11 horas, se producían en las dependencias de la sección montada (sita en el matadero municipal, paseo de la Chopera) retirándoles de su servicio ordinario para aquellos menesteres.

El 2 de mayo de 1970, fue atropellado a las 8:50 horas en la glorieta de Embajadores por un automóvil Simca 1000, siendo asistido de lesiones leves en la Casa de Socorro de plaza Vara del Rey. La conductora fue condenada por el juzgado a una multa de 500 pesetas, costas y retirada del permiso de conducir de un mes.

Tras solicitud por parte de Bienvenido para que la Corporación rectifique su segundo apellido en la documentación profesional, el 28 de noviembre de 1978, se decretó el paso de «Romero Montejo» a «Romero García de Montejo».

Fallecimiento

A las 6:25 horas del 12 de enero de 1979, Bienvenido que pertenecía a la IV Agrupación mixta de Circulación, salió de su domicilio en la calle Doña Mencía 7, 4ºD del distrito de Latina. Bajaba completamente uniformado, para cumplir con su servicio en el puesto de tráfico, que tenía encomendado en la calle Segovia con la Ronda de Segovia. Cuando descendía a pie las escaleras y a la altura primer piso, fue sorprendido por un disparo que le efectuaron a la altura del pecho, con una escopeta de cañones recortados. La agresión le produjo un shock traumático y hemorrágico. Los dos terroristas que participaron, después de realizar el vil atentado, se dieron a la fuga.



—Entendamos que en aquellos años y a falta de vehículos, los agentes de tráfico acudían a sus puestos de circulación uniformados y por sus propios medios, siendo visitados a lo largo de la jornada por sus jefes, para comprobar que estaban presentes y realizando las tareas encomendadas—.

Tras requerimiento telefónico, se personó en primer lugar la policía gubernativa que trasladaron en su vehículo a Bienvenido y su esposa, a la Ciudad Sanitaria 1º de Octubre, donde ya era tarde para él, e ingresó cadáver.

Con los agentes anteriores, coincidieron los indicativos de Policía Municipal de Madrid D-100, D-102 y P-20, que alertados a las 7:15 horas por la Emisora M-40, recogieron la pistola de Bienvenido (Llama 335204), su defensa, su casco blanco y sus gafas.

Años después, se averiguó que la autoría del atentado correspondía a la banda terrorista GRAPO.

El funeral al que acudieron más de tres mil personas, se celebró a las 9 horas del día 13 de enero en el Escuadrón, donde se estableció una Guardia de honor, en la que participaron por turnos de cuatro horas, cuatro policías o vigilantes nocturnos. Desde allí se le trasladó al cementerio de la Almudena, recorriendo la comitiva el siguiente itinerario:

Avenida de Valladolid, glorieta Ramiro Ledesma Ramos (actual glorieta de San Vicente), paseo Onésimo Redondo (actual Cuesta de San Vicente), puente del Rey, acceso M-30, puente de O'Donnell, calle San Marcelo, calle Ricardo Ortiz, avenida Marqués de Corbera y calle Santa Prisca hasta su entrada en el Cementerio.

Se autorizó a la plantilla a vestir corbata negra en señal de luto.

El Ayuntamiento le impuso la medalla de la Villa en su categoría de Plata y solicitó al Ministerio del Interior que le concediera la medalla de plata al Mérito Policial, para que la viuda pudiera recibir la pensión vitalicia que la acompañaba.

A la hora de la muerte Bienvenido que contaba con cincuenta y seis años, había prestado servicio durante veintiséis años, cuatro meses, y veinticuatro días. Dejó Viuda a Pilar y huérfanos a Bienvenido y Miguel de veintiocho y veinticinco años, el pequeño de ellos con gran discapacidad.

Se recibieron decenas de condolencias a través de telegramas y cartas de ciudades como:

Salamanca, Zamora, Burgos, Segovia, León, Soria, Gerona, Tarragona, Barcelona, Cádiz, Almería, Sevilla, Málaga, Granada, Valencia, Pamplona, Murcia, Guadalajara, Vigo, Oviedo, La Coruña, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Vitoria, Badajoz, Elche, Pozuelo de Alarcón...

Y autoridades, organismos y sociedades como:

El obispo de Madrid, Federación Provincial de asociaciones de vecinos, presidente de la Diputación de Madrid, Policía Armada, una carta firmada por empleados municipales de Madrid, ciudadanos a título personal, UGT y el PCE.

Policía don Carlos Hernández Díaz (n.º 71047)

Carlos hijo de Mariano y Teodosia, nació el 27 de marzo de 1934 en Madrid. De profesión marmolista, realizó el servicio militar en la Escuela de Aplicación y Tiro de Infantería, en Hoyo de Manzanares, donde se licenció con el empleo de soldado en julio de 1956.

Con veintisiete años decidió presentar instancia el 15 de noviembre de 1960, para concursar a las 195 plazas de Policía Municipal de Madrid, que fueron publicadas en el BOP de 21 de octubre anterior.

Fue nombrado Guardia provisional durante seis meses, mediante Decreto de la Alcaldía del 14 julio de 1961, tomando posesión el 14 de septiembre, con unos haberes de 12.500 pesetas.

El 2 de marzo de 1962 junto a 53 policías más, fue destinado a la Brigada de Circulación en su II Sector y II turno (renombrada posteriormente como II Agrupación Mixta de Circulación), siendo confirmado en el puesto el 27 de abril de 1962.

El 6 de septiembre de 1969 fue felicitado por un ciudadano, tras observarle cuando cubría el cruce de la casa de Campo con la carretera de Castilla. Manifestó que en el lugar había una mancha de aceite que hacía peligrosa la curva. Carlos, se afanaba en cubrirla rascando arena como podía y trasladándola con un cartón para taparla y acabar con el riesgo que suponía para los conductores.

El 28 de mayo de 1976 se publicaron 53 plazas de Cabo en el BOP 127 y Carlos se presenta no obteniendo plaza.

El 18 de octubre de 1978 a las 13:55 horas, cuando salía de su domicilio en la calle Navalmoral de la Mata 11, 2ºC, vistiendo el uniforme para dirigirse al puesto de circulación encomendado, en el rellano de la planta baja fue atracado por dos personas, uno le agarro por el cuello desde su espalda, mientras otro que le puso una pistola a cañón tocante en el pecho a la altura del corazón, y le decía «No te muevas o te matamos, solo queremos la pistola». Carlos lejos de arredrarse, forcejeó con ellos hasta que un golpe en la nuca lo derribó, consiguiendo los asaltantes arrancarle la funda con la pistola de dotación, una Llama del 9 corto, que prendía de las trinchas blancas junto a sus dos cargadores. Tras esto emprendieron huida y detrás de ellos Carlos dolorido, que finalmente les perdió de vista cuando se subieron a un Renault 12. Posteriormente presento denuncia en la Comisaría de los Cármenes e informó al Cuerpo, siendo atendido en la Casa de Socorro del paseo de Extremadura 147.

El 10 de noviembre del 1978, se le devolvió el arma y un cargador en la Comisaría donde denunció, está, fue encontrada por el conductor del autobús de la línea 89, dentro de un bolso de hombre, abandonado entre los asientos.

El 14 de noviembre es citado a la Jefatura Superior de Policía para recuperar la funda y el cargador que le faltaba, hallado en posesión de dos hombres que fueron detenidos y reconocidos como los autores por nuestro compañero.

El 26 de julio de 1979 pasó destinado al distrito de Chamberí.



Fallecimiento

Corrían las 19:20 horas del 10 de junio de 1981, Carlos prestaba servicio de seguridad en la Recaudación Municipal, situada en la calle Fernando el Católico 56, 1º derecha.

Dos individuos que, a las 18 horas, habían robado el vehículo Seat 131 y metido a su conductor en el maletero, se dirigieron al lugar de los hechos. Esgrimiendo armas de fuego, penetraron para atracar en una dependencia de las referidas oficinas, donde se encontraba de servicio Carlos. Al verlos, este hizo ademán de oponérseles, con el valor que ya había demostrado en otras ocasiones, —pero esta vez, no tuvo tiempo—, los terroristas comenzaron a dispararle en cuanto lo vieron.

Fueron ocho los disparos que efectuaron, siete le impactaron al Policía matándolo en el acto, y el otro a una mujer, en su pierna derecha, su pronóstico fue menos grave.

Decurso el asesinato, le arrebataron su pistola Llama de 9 milímetros corto y un cargador, apoderándose de 304.725 pesetas de las arcas municipales. Tras ello, se dieron a la fuga, primero a pie por la calle Andrés Mellado y a continuación, en un taxi Chrysler 150 blanco.

Sobre las 20:45 horas, Carlos fue ingresado en el depósito del Hospital Clínico. Con el tiempo, la autoría se identificó, como realizada por la banda terrorista GRAPO.

Se dio cuenta al personal del Cuerpo en la OGC 132 del 12 de junio de 1981.

El Ministerio del Interior le concedió la Cruz al Mérito Policial con distintivo Rojo y el alcalde, la Medalla de Madrid en su categoría de plata, junto con el ascenso a Cabo.

A la hora de la muerte Carlos que contaba con cuarenta y siete años, había prestado servicio durante diecinueve años, ocho meses, y veinticinco días. Dejó Viuda a María, con sus dos hijos, Ana Roda de catorce años y Carlos Eduardo de trece.

Se recibieron decenas de condolencias a través de telegramas y cartas de ciudades como:

Zaragoza, Málaga, Sevilla, Huelva, Cádiz, Almería, Logroño, Murcia, Cuenca, Valencia, Salamanca, Burgos, Las Palmas de Gran Canaria, San Sebastián, Vitoria, Barcelona, Ceuta, Colmenar Viejo, San Fernando de Henares, Leganés, Alcalá de Henares, El Escorial, Navalmoral de la Mata, Alcorcón...

Y autoridades, organismos y sociedades como:

Seguridad de la Moncloa, Policía Nacional, Federación sindical del taxi de Madrid, la Asociación de la Plaza Mayor, la Embajada de Francia, el ministro de Trabajo y del jefe de la Casa Real.



TIRADORA OLÍMPICA GALARDONADA

Policía Delicias Diaz Merchan

La policía Concepción Pérez Gil homenajeada nuevamente en la Gala del Deporte organizada por la Comunidad de Madrid, el 27 de marzo, en el Palacio de los Deportes, siendo reconocida como deportista ejemplar por sus éxitos en la temporada 2021/2022 en la modalidad de tiro olímpico. Junto a ella más de 1400 deportistas pertenecientes a 52 federaciones distintas.

¡Enhorabuena!



- * Campeona de España de recorridos de tiro, Damas Estándar, celebrado del 30 de junio al 3 de julio, en el Centro de Alto Rendimiento de la Real Federación Española de Tiro Olímpico (CEAR) en las Gabias (Granada).
- * Campeona Regional y 2ª clasificada en la general de la Comunidad de Madrid, Cantoblanco, 23 y 24 de octubre.
- * Campeona en el Campeonato de Asturias, disputado el 29 de Mayo en el Club de Tiro SOGITO, Gijón.
- * 1ª clasificada en la 2ª Fase Copa Presidente celebrada en Club de Tiro Loreto (Huesca), del 8 al 10 de abril.
- * 1ª clasificada en la 3ª Fase Copa Presidente celebrada en Valdemoro (Madrid), del 6 al 8 de mayo.
- * 1ª clasificada en la 4ª Fase Copa Presidente celebrada en Club de Tiro Vera (Almería), del 10 al 12 de junio.
- * 1ª clasificada en la 5ª Fase Copa Presidente celebrada en el Club de Tiro SOGITO (Gijón), del 30 de septiembre al 2 de octubre.



- * 3ª en el Campeonato de España de recorridos con Minirifle-Open, celebrado del 9 al 11 de septiembre en el Club de Tiro Lérica.

SERGIO MELLADO SÁNCHEZ

Policía Delicias Díaz Merchán

DE LA ENTREGA TOTAL EN LA CANCHA AL PATRULLA POLICIAL

Tras de sí 148 goles en la liga Asobal



Sergio Mellado, jugador profesional de la Liga Asobal de balonmano masculino desde el 2014 al 2019, en la que ha disputado más de 137 partidos como extremo izquierdo en equipos tan emblemáticos como el Ademar de León o el Guadalajara Civitas BM, sumando 148 goles, deja las canchas oficialmente para formar parte de la plantilla del Cuerpo de Policía Municipal de Madrid, como agente de la recién graduada promoción LIII.

Debutó con la selección española de balonmano como sub-16 en el año 2005, repitiendo como sub-18 y sub-21, disputando el mundial junior en Egipto en el 2009, hasta su participación con la selección "B" en 2016 en el Campeonato

Mundial Universitario de Balonmano Masculino a las órdenes de Guillermo Plaza y José Julio Espina, donde la rojigualda se alzó con un merecido tercer puesto.

En este tiempo como jugador de balonmano se ha puesto en valor su temple en la pista cuando la tensión se disparaba, una cualidad que será muy valiosa en su trabajo en la calle como policía.

Hemos querido conocer más sobre sus inicios en este deporte y su trayectoria deportiva y vital hasta su salto a las calles como policía.



Los primeros pasos en tierras salmantinas

Nací en Salamanca y empecé a jugar a balonmano en el colegio con ocho años, gracias al profesor de educación física que teníamos y que era contrario a continuar con esa costumbre, no escrita, que mantiene al fútbol como el único deporte colectivo que se practica en los centros escolares; compaginaba balonmano con entrenamientos de atletismo.

Por aquel entonces, si te mantenías en el equipo del colegio entrenando y disputando los partidos que se marcaban en el calendario, lo normal era pasar con 15, 16 años al equipo Ciudad de Salamanca y si tenías un buen nivel y se fijaban en ti, se te ofrecía la posibilidad de incorporarte con 17, 18 años al ADUS, el primer equipo de la ciudad que jugaba en regional.

Es en ese momento, con 18 años, cuando recibo varias ofertas de distintos clubs y decido fichar con el Ademar de León; los motivos son varios: por un lado, me estaban ofreciendo la posibilidad de entrenar con el primer equipo (LIGA ASOBAL), jugar en la 2ª división y además un sueldo fijo y una beca de estudios para cursar la licenciatura de Ciencias de la Educación Física y el Deporte, que era la carrera que yo había elegido. Era algo que teníamos muy claro en casa, que la formación universitaria no la iba a perder

Se marcha así de Salamanca enfrentando un nuevo reto lejos de la familia y de los primeros compañeros de equipo. ¿Cómo fueron esos años en León?

Sin duda fue toda una experiencia. El club se hacía cargo de los gastos de alojamiento en una residencia de deportistas; de esa manera me ofrecía todo lo que en aquel momento necesitaba, pero no podemos olvidar que nos pagaban por entrenar y defender al equipo en la cancha. Esa era nuestra principal obligación.

En la residencia convivíamos jugadores de balonmano, fútbol y baloncesto en modalidades masculina y femenina, venidos de toda España. Del Ademar de León éramos unos 9 jugadores de toda España recién llegados al equipo filial porque tenían la idea de crear un equipo potente y competitivo.

Tanto la universidad como el propio club hacían todo lo que podían para facilitar a los deportistas compaginar sus estudios con los entrenamientos y los partidos. Lo normal era que te cambiaran la fecha de los exámenes y te ofrecieran la posibilidad de tener tutorías con los profesores cuando te perdías alguna clase. En mi caso era más fácil al estar cursando una carrera deportiva.

El hecho de estar conviviendo con otros deportistas universitarios como tú, en una residencia, fuera de casa, contando con tu propio sueldo y pudiendo compatibilizar la carrera deportiva con los estudios universitarios, ya era casi un sueño hecho realidad. De esta etapa me llevo muchas horas de entrenamiento y estudio, pero también grandes amigos.



Mi paso por Alcobendas

En 2011 me ficha un equipo madrileño de segunda división, el Balonmano Alcobendas. El traslado del expediente académico era dificultoso y decidí continuar matriculado en León, negociando con el Alcobendas que se me permitiese acudir a las convocatorias oficiales a examen. Así tuve la posibilidad de cursar la carrera como en cualquier universidad a distancia, acudiendo a los exámenes presenciales en las fechas que establecían, entregando los trabajos vía mail y manteniendo tutorías telefónicas con los profesores. Había asignaturas complicadas que era difícil aprobar sin asistir a clase y al final necesité (en total) casi seis años para acabar la carrera, pero mereció la pena; estando en este equipo disputamos dos años la fase de ascenso a la liga Asobal.

De regreso a León

Tras dos años en el equipo madrileño, vuelvo a León y lo hago al primer equipo; para mí fueron los mejores años deportivos que he vivido. Es un club que cuida mucho a sus canteranos y cuenta con una gran afición que llena los pabellones y que siempre está situado entre los primeros puestos, participando en competiciones europeas (EHF CUP). Fueron dos años viajando mucho: Alemania, Croacia, Serbia, Noruega, etcétera. Es verdad que cuando vas a estos países no te da tiempo a conocer mucho, poco más que el aeropuerto, el hotel y los alrededores del pabellón, pero es toda una experiencia.

La Copa del Rey en Guadalajara

Tras dos años en León recibo la oferta de un equipo de primera división: el Guadalajara Civitas BM con el que ficho por cinco años. Es el equipo de primera en el que más minutos he jugado y donde más goles he metido. Llegamos a la fase final de la Copa del Rey y disputamos la Copa Asobal (la juegan a mitad de año los cuatro primeros equipos de la Liga), estaba en mi mejor momento hasta que me lesiono la rodilla. Las cosas definitivamente cambiaron en 2019: llega la pandemia, yo no me he recuperado del todo de la lesión, mi pareja aprueba sus oposiciones en Madrid y recibo ofertas de Valencia y Córdoba; todas ellas alejadas de Madrid y por periodos de un año. Los club no se quieren arriesgar cuando has sufrido una lesión importante. Con todos estos hándicaps me planteo ¡hasta aquí has llegado a nivel deportivo! y es cuando doy el paso para preparar mi ingreso en el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid.

¿Un giro inesperado?

Puede parecerlo, pero no lo es del todo. Siempre me había gustado esta profesión, desde pequeño, pero mi carrera profesional deportiva me había ido llevando por otro camino. Por otro lado, estaba el tema sentimental: mi pareja y yo nos conocemos desde hace muchos años. Ella también es de Salamanca. Ya estábamos juntos cuando me fui por primera vez a jugar a León y ella se vino conmigo. Me ha seguido siempre y ahora que ella tenía una plaza fija en Madrid yo sentía que era algo que le debía.

¿Ha sido un adiós definitivo a las competiciones oficiales?

Desde luego no es una despedida del balonmano. Sí me gustaría compaginar mi trabajo como policía con los entrenamientos en algún equipo madrileño de segunda y jugar algún partido con ellos si me convocan y no interfiere en mi cuadrante de servicio.

Del 2014 al 2019 jugó en el Guadalajara Civitas BM y en el Ademar León, ligas 25, 26, 27, 28 y 29; en ese tiempo participó en 137 partidos y marcó 148 goles. No había partido en el que no se esperase un tanto suyo

Una idea que tengo en mente y sí estoy barajando seriamente es poder formar un equipo de balonmano masculino dentro de la Policía Municipal de Madrid, estando al frente como entrenador.

Háblenos de su paso por la selección.

He formado parte de la selección española desde que tengo 12 años, pasando por la sub-16, sub-18, sub -21 y la selección B, que es la previa a la categoría absoluta. Varios de aquellos compañeros míos dieron el salto a la absoluta, pero yo me quedé ahí, con esa espinita clavada: Aquello años en la Selección compartí vestuario con muchos de los que ahora están en la absoluta cosechando grandes éxitos, entre ellos el oro en los europeos de 2018 y 2020, y la medalla de bronce en las últimas olimpiadas disputadas en Tokio. Con muchos de esos jugadores, como pueden ser Adrià Figueras, Iñaki Peciña, Gonzalo Pérez de Vargas, por mencionar a algunos, tengo gran amistad.

Duelo entre extremo izquierdo y portero

A Gonzalo le conozco desde hace muchos años, él formaba parte del equipo filial del Barca y yo del Ademar. Las dos mejores canteras de España.

Pasamos de jugar en contra a compartir equipo con la selección junior en el mundial de Egipto; él era hasta 3 años más joven que el resto, pero ya destacaba. Fue de los mejores porteros de ese mundial.

Seguimos enfrentándonos en la cancha con los primeros equipos de Barca y Ademar y posteriormente cuando yo jugaba en Guadalajara. Solo fui capaz de empatar con él una vez; el Barca estaba y está en otro nivel. Eso sí, hay una cosa a la que nunca me ha ganado y ni creo que lo haga: al mus; no tiene tanto nivel. — se ríe—

A día de hoy seguimos manteniendo contacto fuera de las pistas y sigo de cerca su progresión deportiva.

Gonzalo Pérez de Vargas, portero y capitán del FC de Barcelona de balonmano, medalla de oro en los europeos de balonmano masculino en 2018 y 2020, plata en 2016 y 2022, bronce en 2014 y en los Juegos Olímpicos que se disputaron en Tokio en 2020.

Ha sido reconocido como Mejor Jugador de la Liga Asobal en el 2017 y Mejor Portero en cinco ocasiones (2014-15, 2016-17, 2017-18, 2018-19 y 2019-20); Mejor Portero de la Liga de Campeones por la Federación Europea de Balonmano en 2017; Mejor Portero del europeo en 2020; Mejor Jugador de la Copa del Rey en 2018 y 2019; Mejor Portero de la Supercopa de España en 2014, 2017 y 2019 y Mejor Joven de la Liga francesa en 2014.

Tenemos ocasión de hablar con él a su regreso del XXVIII Campeonato Mundial de Balonmano Masculino que se ha celebrado en Polonia y Suecia, donde la selección española volvió a alzarse con un bronce abriendo camino para estar en los Juegos Olímpicos que se disputarán en París en el verano del 2024.

El 2024 será un año especialmente intenso en el que España tendrá que hacer frente en enero al europeo que tendrá lugar en Alemania, para disputar unos meses después, en París, los Juegos Olímpicos. ¿Cómo está encarando esta meta?

A día de hoy estamos bastante más centrados en el final de temporada de nuestro equipo ya que está siendo bastante intenso; no cabe duda de que los Juegos Olímpicos son un objetivo para todos los deportistas. La verdad es que no tenemos la clasificación asegurada y tendremos que ganarnos nuestra plaza en el europeo que disputaremos en enero del próximo año.

Está en nuestra cabeza, pero como digo no es un objetivo inminente; una olimpiada siempre es una ilusión que aporta una gran energía, pero en el deporte tienes que pensar sobre todo a corto plazo.

32 años, natural de Toledo; un joven que no procedía de una familia que fuese aficionada al balonmano, una disciplina que de hecho es bastante minoritaria en lo que se refiere a la práctica deportiva a edades infantiles, que se convierte en un referente bajo los palos. Sabemos que comenzó a practicar este deporte siendo muy pequeño, con apenas cinco años ¿por qué se decantó por este deporte en concreto?

No tengo una familia muy relacionada con el deporte en general y menos con el balonmano, pero coincidió que el padre de uno de los compañeros de mi clase en el colegio había sido jugador, a un nivel bastante decente, y también había sido entrenador de esta disciplina. Era un deporte que le entusiasmaba y le apetecía que sus hijos pudiesen jugar al balonmano; en Toledo no había equipos de categoría base, así que decidió crear uno. Como yo estaba en su clase me propusieron formar parte del equipo y entrenar juntos. A partir de ahí lo estuve compaginando durante unos cuantos años con atletismo y tenis, pero el balonmano, al ser un deporte colectivo, me llenaba mucho más.

Es graduado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad de Barcelona, profesional desde la temporada 2007-2008 cuando se incorpora a las categorías inferiores del FC Barcelona Borges y debuta con el primer equipo en la liga Asobal; en 2013 se marcha cedido al Fénix Toulouse y en 2015 es convocado por Manolo Cadenas para ir con la selección española al mundial de balonmano masculino ¿cómo se compagina una carrera deportiva como la suya con los estudios universitarios?

Es cierto que los deportistas de élite tenemos unos horarios y unos ritmos diferentes, marcados por nuestros entrenamientos y las competiciones en las que participamos, pero también lo es que queda tiempo para estudiar si te organizas bien. Llevar tu propio ritmo es algo totalmente viable y animo a todos aquellos que estén dudando acerca de ello y que crean que no pueden hacerlo, a que den el paso. Obviamente nosotros no tenemos la prisa que puedan tener otros estudiantes por buscar un trabajo en otro sector. Yo todavía continuo formándome.

Son muchos campeonatos internacionales defendiendo la portería española, ¿cómo recuerda ahora esa primera convocatoria con la selección?

La verdad es que la recuerdo con mucha ilusión. Me pilló un poco por sorpresa porque se produjo de un día para otro, debido a la baja del



portero que estaba convocado. Yo estaba haciendo una muy buena temporada y la gente ya comenzaba a hablar de mí desde mi participación en la segunda temporada de la liga Asobal.

Fue un sueño cumplido: pude debutar con la selección y jugar con parte de los que hasta entonces habían sido mis ídolos y que en ese momento se convertían en mis compañeros de cancha. Una experiencia que no voy a olvidar nunca.

¿Qué supuso el confinamiento para un deportista como usted?

De primeras, mucha incertidumbre como para todo el mundo: una enfermedad desconocida, una pandemia mundial... como deportista, la posibilidad de ver cancelados eventos para los que llevas trabajando muchísimos años, como fue la olimpiada de Tokio. Pero considero que fue un tiempo para reflexionar, para echar un poco la vista atrás y ver qué cosas se estaban haciendo bien y qué cosas no. En el lado deportivo, intentar mantenerse en forma en casa, con calma, cada uno dentro de sus posibilidades. Mentalmente nos preparó para afrontar temporadas muy exigentes que se fueron desarrollando después con parones y con cierta incertidumbre.

Lo que está claro es que no bajó su rendimiento deportivo; en 2020 España se alza con el oro en el Campeonato Europeo de Balonmano Masculino y usted, a título personal, comienza un año, el 2021, que termina siendo clave en su carrera deportiva: gana la Copa del Rey, Copa Asobal, Supercopa de España, Liga Asobal y Liga de Campeones.

¿Cuál considera que ha sido su mejor parada? ¿La que más supuso para usted?

La parada que más ha supuesto para mí o la que considero que es mi mejor parada fue en la pasada Final Four de la EHF Champions League, en la tanda de penaltis, lo que nos dio la posibilidad de ganar otra Copa de Europa de manera consecutiva.

¿Su peor momento deportivo?

La no clasificación a la Olimpiada de Río 2016 después de haber hecho un ciclo olímpico muy completo, consiguiendo medallas en los campeonatos internacionales; un momento bastante duro que nos marcó a todos los que estábamos allí.

Su rival y compañero, Sergio Mellado, se acaba de integrar en las filas de la Policía Municipal de Madrid abandonando las competiciones oficiales.

Sergio es muy buen compañero, una persona que sin duda crea grupo; deportivamente es un jugador muy inteligente que ha suplido su altura y su falta de kilos con agudeza y con mucho trabajo. Un jugador que al final ha podido, como muchos de vosotros, hacer una doble carrera y conseguir un sueño. Tiene que sentirse muy orgulloso por ello.

El primer recuerdo que tengo de él se remonta a nuestros primeros partidos como rivales en categorías inferiores; aunque es un par de años mayor que yo coincidíamos cuando a mí me subían de categoría. Recuerdo haberle visto jugar en Salamanca donde ya era un jugador que destacaba, antes de que

se celebrara en Egipto el mundial junior en el que compartimos camiseta. Durante la pandemia intentamos matar el tiempo jugando partidas de mus. Tenemos amigos en común lo que ha permitido que estuviésemos en contacto a pesar de su retirada.

Le deseo mucha suerte en esta nueva etapa.

“Sergio es muy buen compañero, una persona que sin duda crea grupo; deportivamente es un jugador muy inteligente que ha suplido su altura y su falta de kilos con agudeza y con mucho trabajo”



PUBLICACIONES CON MÁS REPERCUSIÓN EN EL MES DE MARZO

INSTAGRAM



<https://www.instagram.com/p/CpPpbHxtJBs/>



<https://www.instagram.com/p/Cphmkz6D92i/>



https://www.instagram.com/p/CpYG_yKtdtB/



https://www.instagram.com/p/Cpz37_Epy2j/



<https://www.instagram.com/p/CqIaWU4NsPx/>



https://www.instagram.com/p/CqagMo0ta_a/

TWITTER



<https://twitter.com/policia demadrid/status/1630889366892740609>



<https://twitter.com/policia demadrid/status/1631007143565447179>



<https://twitter.com/policia demadrid/status/1632701809549799424>



<https://twitter.com/policia demadrid/status/1633063442666999811>



<https://twitter.com/policia demadrid/status/1634115625680347136>



<https://twitter.com/policia demadrid/status/1635631866844794882>



<https://twitter.com/policia demadrid/status/1636718527192387584>



<https://twitter.com/policia demadrid/status/1638501777208389633>

Polici a

Municipal de
Madrid



***En el próximo número,
ENTREVISTAMOS A
CARMEN BALFAG N***

***decana del Colegio Profesional de
Criminología de Madrid:***

***Más colaboración, más
aprendizaje entre criminólogos y
Policía***



Comisaría de Participación y Convivencia

DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

