



## *Licenciatura en Seguridad Pública*

### **TESINA**

**Tema: *Seguridad Vial.***

# **“TÁCTICAS OPERATIVAS DE MOTORISTAS DE LA POLICÍA VIAL DE LA PROVINCIA DE MENDOZA EN CUSTODIAS VIP, CÁPSULAS Y COBERTURAS DE SEGURIDAD”**

***Alumno:*** Jesús Nicolás Novello

***Director de Contenidos:*** Licenciado Raúl Arias

***Coordinación de Tesina:*** Licenciada Graciela Matricani

**MENDOZA,** Agosto de 2020.-

## ***AGRADECIMIENTOS.***

Este trabajo está dedicado a mi esposa Antonia y mi hijo Valentín, que en forma constante fueron la motivación para continuar en este hermoso trabajo que es ser policía, en apoyo para la finalización de mi carrera. Recordar a mis padres Miguel y Filomena que permanentemente inculcaron en mi la voluntad de trabajo, la honestidad y la solidaridad, con la guía de Dios y la Virgen María.

Agradecer a la Lic. Graciela Matricani que me orientó en los aspectos metodológicos, y a mi Director de contenidos Lic. Raúl Arias, y en forma especial al Lic. Osvaldo Cuello Videla quien desde los comienzos en la Policía Vial y de mis estudios me apoyó, aconsejó y guio.

Gracias a todo mi personal policial de la Custodia de Policía Vial que me apoyo en cada una de las misiones que nos ordenaron, comportándose siempre con el profesionalismo que mereció cada uno de los servicios, recordar igualmente al personal que formó parte de la Delegación Vial Gran Mendoza Sur Maipú, guardando eternamente en mi corazón al Oficial Ppal. P.M. Jorge Cussi y el Aux. 2do. P.M. Daniel Ríos, personal a mi cargo que perdieran la vida en cumplimiento del deber, ese trágico 25 de mayo del año 2018, hoy héroes de la Policía Vial de Mendoza.

¡Gracias!

Jesús Nicolás Novello Alos

## ***INTRODUCCIÓN.***

El Sistema de Tránsito Provincial ha sido motivo de permanente actualización en razón de la necesidad de brindar un ordenamiento a los diferentes actores que componen la vía pública, los cuales fueran cambiando en forma constante, continua y dinámica, reflejando en las últimas décadas un incremento de los usuarios que diariamente integran la circulación en la Provincia de Mendoza.

El tránsito hoy en día es un problema mundial. El incremento del parque automotor se ve además afectado por un lento crecimiento de vías de acceso que permitan una circulación fluida y ello determina un progresivo y constante aumento de la siniestralidad.

Tradicionalmente la regulación del tránsito terrestre se ha encontrado bajo la órbita de la Policía de Mendoza a través de la Policía Vial, hasta la incorporación reciente de los municipios al Sistema del Tránsito Provincial. No obstante, lo cual la Policía continúa manteniendo como ámbito de actuación a todo el territorio provincial, sobre todo en situaciones de seguridad pública que afectan o pueden afectar el orden público, en cuyo caso conserva su preeminencia sobre los entes municipales.

En este sentido le compete la dirección operativa de eventos al Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza a través de las fuerzas policiales que: por su envergadura, importancia o trascendencia; son de su incumbencia exclusiva, entre las cuales podemos mencionar las custodias de personalidades importantes denominadas "VIP"<sup>1</sup>, coberturas de seguridad en eventos, como es la "Fiesta Nacional de la Vendimia", acontecimientos deportivos de trascendencia internacional como "la vuelta de Mendoza", "Dakar", incluso dispositivos especiales como la custodia de vehículos de emergencia en casos de urgencias sanitarias, ablación de órganos o enfermos graves y las cápsulas de seguridad en el traslado y acompañamiento de hinchadas de fútbol, entre tantas actividades.

Desde sus inicios la Policía Vial contó con distintas funciones, entre ellas la regulación del tránsito terrestre, con un plantel de hombres especialistas en distintas

---

<sup>1</sup> Es un acrónimo que procede de la lengua inglesa y que refiere a Very Important Person ("Persona Muy Importante") es aquella persona que es considerada socialmente relevante, recibe un trato especial en ciertos lugares públicos o privados.

tareas entre las cuales se destacan la incorporación de un cuerpo de “motoristas” encargados del control vial en zonas urbanas y rurales y de apoyo a las funciones de seguridad en general.

La tarea del Motorista es considerada una función de alto riesgo debido a la naturaleza propia de la actividad que exige de un entrenamiento especializado a fin de brindar un servicio rápido y ágil, el que implica la utilización de un vehículo de dos ruedas de gran cilindrada con prestaciones de servicio operativo más dinámicas, pero a su vez más peligrosas, propio de la acción de circular en un entorno que entraña distintas dificultades, ya sea por su propia naturaleza y complejidad, como así la urgencia y celeridad que exigen determinadas acciones.

La Policía en general y la Policía Vial en particular como ente responsable de la Seguridad Vial tienen la carga y compromiso de brindar un servicio eficiente en situaciones de normalidad, ya sea en la regulación del tránsito, en el control del cumplimiento de toda la normativa relacionada a la circulación y en la represión de las faltas.

Sin embargo, dicha normalidad a veces se ve alterada por eventos que por su envergadura o trascendencia exigen labores operativas especiales a cumplirse (entre otros funcionarios) por motoristas de la Policía Vial.

Este tipo de eventos precisa de un elemento fundamental como el uso de motocicletas de alta cilindrada, que se encuentran al mando de personal capacitado, no solo en la conducción defensiva sino en diversas maniobras ofensivas y manejo de las características del rodado; que realiza despliegues operativos singulares que deben planificarse y llevarse a cabo antes, durante y después de un evento específico.

En este contexto la investigación tratará de estudiar y describir cuáles son las diferentes contingencias y tácticas operativas, propias de la función de seguridad vial ante “Eventos Especiales” como custodias VIP, cápsulas y coberturas de seguridad, el entrenamiento especializado y el ámbito de aplicación operativa cuando un policía brinda sus servicios en motos policiales.

Estos despliegues operativos adquieren diferentes estrategias a aplicar, producto de la planificación detallada de acuerdo a las características particulares y sobre todo en función del tránsito, horarios y recorridos específicos para cada caso; contándose con escasa bibliografía al respecto, de modo tal que permita clasificar los diferentes pasos operativos, por lo que se estima de interés en esta investigación clasificar y diferenciar cada uno de ellos con sus aspectos tácticos particulares, ya sea que se trate de la custodia de presidentes, visitas papales, custodia de diplomáticos, etc.

En base a ello nos formulamos las siguientes preguntas de investigación:

¿Cuáles son los programas del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza en torno a la prevención y control en eventos asociados a Custodia VIP, Cápsula y Cobertura Seguridad entre los años 2016 y 2019?

¿Qué tácticas operativas de motoristas de la Policía Vial mendocina han sido aplicadas en este contexto, dentro de la zona metropolitana de Gran Mendoza en el señalado periodo de investigación?

Teniendo en cuenta la situación planteada, definimos los objetivos

#### **Objetivos generales.**

- Señalar los programas empleados por el Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza en torno a la prevención y control en eventos asociados a custodia VIP, cápsula y cobertura seguridad en los años 2016 y 2019.
- Analizar las tácticas operativas de motoristas de la Policía Vial mendocina aplicadas en este contexto, dentro de Gran Mendoza entre el periodo antes mencionado.

#### **Objetivos específicos.**

- Describir los diferentes tipos de eventos públicos y privados que se desarrollan dentro del Gran Mendoza.
- Analizar las características del programa que aplica el Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza, en torno a eventos que requieren custodia VIP, cápsula y cobertura, dentro del Gran Mendoza.

- Indicar el rol que tiene el personal de motoristas de la policía vial para realizar custodia VIP, cápsula y cobertura dentro del Gran Mendoza.
- Analizar las diferentes tácticas operativas empleadas por motoristas de la policía vial en custodias VIP, cápsulas y coberturas de seguridad entre los años 2016 y 2019.

En base a lo expuesto se desprende la siguiente hipótesis.

*“El grado de efectividad de los programas empleado por el Ministerio de Seguridad de la Provincia en torno a la prevención y control en eventos asociados a Custodia VIP, Cápsulas y Coberturas de Seguridad dentro de Gran Mendoza se encuentran relacionados con las tácticas operativas de motoristas de la Policía Vial mendocina entre el periodo del año 2016 al 2019”*

Metodológicamente esta investigación es de campo, con un alcance explicativo. La contrastación se logra, por la observación de textos específicos del tema, como así también de la legislación vigente, análisis de datos secundarios de estadísticas que surgen del cálculo que emergen de las cantidades de servicios desarrollados por el personal de motoristas de policía vial de Subjefatura de Policía Vial Gran Mendoza entre el periodo que abarca entre el año 2016 y el 2019, dependiente de la Dirección de Seguridad Vial y Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza.

Indicando un estudio retrospectivo, las variables que se toman para tal cosa son la siguientes: tácticas operativas, tipos de servicios, objetivos, fechas, cantidad de personal policial empleado y jefes a cargo, cantidad de motos, distancia recorrida en kilómetros, duración, apoyo de otras fuerzas de seguridad, nivel de riesgo, las que nos llevarán a establecer las *“Tácticas Operativas de Motoristas de la Policía Vial de la Provincia de Mendoza en Custodias VIP, Cápsulas y Coberturas de Seguridad”*.

El análisis de la información relacionada con Custodia VIP, Cápsulas y Coberturas de Seguridad como datos primarios y de igual modo de documentación de las políticas y estrategias empleadas por el Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza, que se traducen en la planificación y órdenes llevadas a cabo, el trabajo se fundamenta en dos aspectos, por un lado, la teoría elaborada por especialistas y el trabajo de campo que permite conocer la realidad estudiada con fuentes secundarias como textos específicos, legislación, órdenes y memorándum de servicios relacionados con el tema de estudio.

Donde nuestras unidades de análisis son: personal policial, vehículos policiales motocicletas, factores de riesgo, capacitación, memorándum y órdenes de servicios de Policía Vial Gran Mendoza vinculados a servicio de custodia, cápsula y cobertura de seguridad.

Para probar estos supuestos se realizará una parte descriptiva en el marco teórico de los términos y conceptos más sobresalientes sobre estrategias y tácticas empleadas en el servicio de motoristas, como proceso inicial y preparatorio de la investigación para clarificar el objeto de estudio, que consistirá en un análisis del problema de investigación y de los aspectos más relevantes de la accidentología vial en lo particular, como fenómeno inherente a la seguridad vial en general, se indagará sobre los operativos cumplidos por la Policía Vial en dichos eventos, la frecuencia y el porcentaje de ocurrencia y se estudiarán las tácticas operativas aplicadas para la actuación de los organismos vinculados a la seguridad en los mismos.

Para cumplir con el desarrollo del trabajo se estructuró en cuatro capítulos:

Capítulo I: está dedicado a los antecedentes y la evolución histórica de la Policía, en especial la Policía Vial en cuanto a servicios de motoristas y disposiciones referentes al tema de estudio, a fin de contextualizarlo.

Capítulo II: trata sobre el Marco Teórico en que se apoya la investigación y comprende, las funciones de la Policía de Mendoza y en especial la Policía Vial, planificación en ámbito general de las policías, tácticas de conducción.

Capítulo III: se describe las tácticas operativas de motoristas de la Policía Vial, en particular en los servicios de Custodias VIP, Cápsula y Cobertura de seguridad y sus formaciones en desplazamiento.

Capítulo IV: se desarrolla el trabajo de campo y, finalmente se presenta las conclusiones y aportes al tema.



**MARCO CONTEXTUAL.**

## **CAPITULO I**

### ***Evolución histórica de las fuerzas policiales y sus variadas funciones.***

En el transcurso de la historia de la humanidad, las fuerzas armadas desde sus inicios fueron unas de las bases fundamentales para la formación de nuevas ciudades, estas en su evolución con la aplicación de diferentes políticas y sus distintas formas de gobierno que se fueron desarrollando indistintamente, con unos surgimientos de sociedades distintas, pero con necesidades muy similares, entre estas, la necesidad de seguridad.

La urgencia de seguridad lleva a una forma de control y de protección diferente, de allí una nueva institución surge, denominada desde sus inicios como policía, está durante el transcurso en el tiempo fue reformada innumerablemente por el surgimiento de nuevos paradigmas, pero sin perder su esencia.

### **1. Contextualización general del problema.**

Desde tiempos inmemoriales; con el surgimiento de la política y sus características, la formación de nuevos Estados; surge la necesidad de proteger tanto a las personas como sus bienes, en los comienzos esta función era desarrollada completamente por los ejércitos, sin importar su formación o estructura, pero que poseían estrategias que fueron cambiando según las necesidades y más aun tomando en cuenta los movimientos económicos, religiosos, culturales, sociales y políticos. Estos cambios también arrojaron como resultados una nueva sociedad, su obvio crecimiento formo ciudades o metrópolis que presentaban diferentes necesidades, entre ellas la de seguridad.

Cuando los asentamientos permanentes empezaron a evolucionar, los métodos para lograr el orden y la seguridad se complicaron, afirman (Fuld, 1971; Kelly, 1973), que existen evidencias de vigilancia formalizada del orden público en la antigua China, en Egipto, en las ciudades-estado griegas y en Roma

En las ciudades libres de la Europa medieval, las autoridades civiles asumían la responsabilidad de la seguridad; sin embargo, no existía una fuerza policíaca organizada. De esta manera el surgimiento de los Estados nacionales después de la Edad Media hizo necesaria una forma de vigilancia más organizada que garantizara el orden público. (Fyfe, J. et. al. 1997).

De los diferentes cambios ya mencionados comienza a surgir una nueva institución: "La Policía". Los orígenes de la palabra "*policía*" se encuentran en la palabra griega *politeia*, que se refiere a la organización y el gobierno de la ciudad. Cuando se utiliza en el contexto del término moderno "*fuera policíaca*" (el poder del Estado para gobernar) se hace más evidente el significado original de la palabra (McDowell, 1993). (Fyfe, J. op. cit.)

Pero todo esto no sería suficiente y nuevos paradigmas en las funciones de la policía surgirían por nuevos conflictos o necesidades de la sociedad, reformando los diferentes modelos, la teoría de la prevención proactiva de la delincuencia, la solución de los problemas y el compromiso con la sociedad, buscando de esa manera la cooperación y el apoyo de la comunidad para luchar contra la delincuencia y el desorden. (Fyfe, J. op. cit.)

En sus orígenes las fuerzas policiales sufrieron diferentes cambios en sus nuevas planificaciones, necesarias para llegar a cubrir las demandas de la comunidad, buscando el orden público, la vigilancia organizada, con acciones no sólo dirigidas a la represión de las conductas delictivas, también a su prevención, de esa manera surgieron nuevas funciones para esta noble institución, unas de ellas son las vinculadas a la protección de objetivos individuales y especiales a cubrir por personal policial especializado.

Estos servicios u operaciones especiales indican que los departamentos de policía enfrentan en la actualidad una compleja serie de situaciones específicas. Muchas de las situaciones y hechos tácticos que se les presentan requieren de flexibilidad en el despliegue de personal, así como de un nivel de experiencia y habilidad superior al que posee el agente de patrullaje ordinario. Estas situaciones implican la vigilancia de sitios conflictivos, eventos deportivos, visitas de dignatarios, situaciones de toma de rehenes y erección de barricadas, manifestaciones, amenazas y desactivación de bombas, disturbios civiles, etc... En las grandes zonas metropolitanas o grandes comunidades, estos hechos ocurren en forma constantes, casi en forma diaria. En consecuencia, muchos departamentos de policía emplean métodos y unidades operativas especiales para satisfacer las demandas de estas ocurrencias. (Fyfe, J. op. cit.)

A todo esto, cabe mencionar que la Policía de Mendoza no ha sido ajena a todos estos cambios, reformas y avances, por ende, la Policía Vial de la Provincia desde hace tiempo a la fecha ha incorporado nuevas planificaciones y estrategias en los servicios especiales, entre ellos; Custodia VIP, cápsula y cobertura de seguridad en desplazamientos con la utilización de motocicletas.

Por lo que se puede mencionar siguiendo el pensamiento de Bayley (2006), la diferencia de tres dimensiones en el trabajo de la policía: las labores que se le asigna, las situaciones en que interviene, y sus acciones en tales situaciones. Las atribuciones expresan las distribuciones funcionales en servicios o unidades especializadas, y se miden de acuerdo al número de funcionarios asignados a cada división o unidad. Una tendencia en el desarrollo de la organización policial es la especialización en la estructura policial, observándose en su interior distintas unidades con funciones diferentes o específicas.

En el presente estudio se determinan características que pasan desapercibidas, pero que son útiles para la labor diaria y servicios especiales, esto no es ajeno a la Policía Vial de la Provincia, en líneas generales se observa que se cumple con planificaciones que son no muy diferentes a las demás policías, sin ánimos de hacer una comparación podemos agregar que la versatilidad que posee nuestra institución, y en especial el área de la policía vial permite llevar a cabo distintas operaciones, que en la mayoría de los casos se distinguen del trabajo diario.

Como se plasma en el libro *¿Qué es, ¿cómo se hace y para qué sirve el trabajo policial?* Publicado por el Consejo General de Policía, Venezuela (2010), la policía cuenta con medios y condiciones que le otorgan una alta capacidad de respuesta ante las diferentes demandas. Su extensión en el territorio, su disponibilidad permanente, la autorización para realizar acciones que son restringidas o vedadas a otros ciudadanos, como el uso de la fuerza pública o la privación de la libertad, la autonomía y discrecionalidad que caracteriza la operatividad de sus agentes, el acceso a recursos tecnológicos y de comunicación, y movilización, otorgan a la policía una amplia versatilidad y plasticidad para actuar frente a diferentes escenarios, con una mayor capacidad para producir resultados inmediatos.

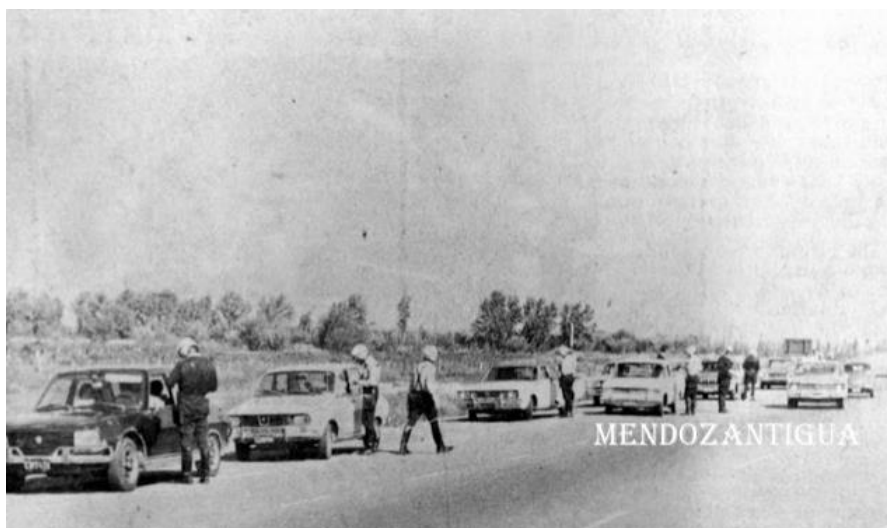
Este patrimonio de la policía explicaría su utilización para las más amplias tareas que se le designan, o su aprovechamiento para desempeñar labores administrativas o de servicio que resultarían más costosas o complicadas en manos de otras dependencias estatales. (El Aissami, T. et. al. 2010)

### **1.1. Antecedentes de la policía en función el control de tránsito.**

No existe antecedentes de investigaciones científicas específicas, referidas al tema, no obstante, lo cual hay una serie de antecedentes legislativos que han acompañado la evolución de la policía en función del control del tránsito hasta lo que hoy conocemos como "Policía Vial".

La actual organización ha sido regulada por diferentes leyes a lo largo del tiempo, como la Ley 4.305/78 de Tránsito y Transporte y su Decreto Reglamentario Nro. 200/79, reemplazada luego por la ya derogada Ley de Tránsito 6.082/93, y la última incorporación a la legislación provincial de la Ley 9.024/17 de Seguridad Vial, sin dejar de lado las normas nacionales como Ley 24.449, las cuales en forma constante han ido sufriendo reformas o ajustes acompañando los cambios que se detectan en las diferentes áreas del tránsito terrestre.

**Imagen Nro. 1.** Operativo. Dirección Transito de la Policía de Mendoza



**FUENTE:** fotografía, efectivos de Cuerpo de Patrullaje de la Dirección Tránsito de la Policía de Mendoza, Acceso Este, Rodeo de la Cruz. Departamento de Gauymallen (1977). MENDOZA ANTIGUA (2019)

En la Provincia de Mendoza, hasta la incorporación de los municipios, la autoridad de aplicación recayó en la Policía de Mendoza, siendo necesario un ente especializado en el tema cuyos orígenes se remontan al 8 de Mayo de 1954 con la sanción de la Ley 2.352/54 que crea la División Tránsito de la Policía, elevada a la categoría de Departamento en 1970 con la Ley 3.677/70, denominada Ley Orgánica Policial y luego al rango de Dirección en 1982 con la Ley 4.697/82 Ley Orgánica para el Personal Policial de la Provincia de Mendoza y actualmente mediante el régimen de las Leyes 6.721/99 y 6.722/99, alcanzó la jerarquía de “Policía Vial” dentro del Sistema de Seguridad de la Provincia de Mendoza.

## 1.2. Evolución de las tácticas del personal de motoristas de Policía Vial.

La existencia de personal de motoristas policiales se remonta al principio del siglo XX, destinados en sus inicios a labores de policía netamente de seguridad convencional y luego a la actividad vial en forma específica.

**Imagen Nro. 2.** Juan Pablo II visita Mendoza.



**FUENTE:** fotografía, visita del Papa e Juan Pablo II a Mendoza del 7 de abril de 1987. LOS ANDES (2012)

Desde sus inicios, las tácticas empleadas en la conducción de vehículos policiales de dos ruedas han evolucionado, conforme a las complejidades propias del

aumento de la sociedad, la problemática vial y de su demanda al conocerse sus ventajas de este tipo de vehículo frente a otros recursos.

Teniendo en cuenta las condiciones generales para la conducción de una motocicleta en estado policial, es necesario mencionar que cada cobertura, cápsula o custodia dependerá de las diferentes circunstancias, desde el cambio de recorridos, distancia, el clima, los recursos a emplear, entre las variables más destacadas, según aquello que debamos movilizar o proteger, esto en consecuencia directa con el dispositivo operativo a implementar, por ejemplo un cápsula o custodia VIP posee una diagramación previa, que se diferencia en caso de cobertura sanitaria en cumplimiento y apoyo a Ley de Trasplantes de Órganos, Tejidos y Cédulas 27.447, donde la respuesta debe ser inmediata.

Cabe determinar que las cápsulas destinadas a las custodias gubernamentales nacionales también tienen sus particularidades, se determinan por condiciones legales a cumplir conforme la Ley de Seguridad Interior 24.059 y la Resolución 757/18 del Ministerio de Seguridad de la Nación Argentina, dada la distribución de competencia entre el Gobierno Nacional y cada una de las provincias. Como lo destaca Garibaldi, D. (2004) la Ley de Seguridad Interior tiene en gran medida carácter de convenio, en cuanto a la posibilidad de coordinar las acciones interjurisdiccionales con aquellas provincias adherentes.

En este último párrafo se establece un amplio espectro de bibliografía y con hechos históricos que se extienden desde la cultura de Roma, Japón, Imperio Otomano, hasta los antiguos pueblo peruano donde en diferentes medidas se buscó no solo la protección del pueblo también la del soberano o emperador, es decir, es evidente que las fuerzas de seguridad fueron adquiriendo especializaciones en diferentes aspectos de seguridad y protección.

Pero el punto de inflexión en materia de seguridad, y que cambia o modifica el paradigma en materia de seguridad es la Cumbre del WTO o World Trade Organization (Organización Mundial del Comercio) que se llevó adelante en la Ciudad de Seattle en el año 1999, esta es una cumbre de alguna manera cambio los puntos a tener en cuenta en materia de organización y seguridad. (Kandiko, U. et. al. 2014)



La cumbre referida adopto medidas de seguridad básicas a las que en ese momento se tomaban, no se consideraron varios factores, donde los problemas a los que debieron enfrentar las fuerzas de seguridad fue la masiva concurrencia de manifestantes, la saturación de las comunicaciones, anillos de seguridad de muy baja intensidad y aplicación de medidas de seguridad tardías entre algunas de las falencias que se destacaron. (Kandiko, U. op. cit.)

Las referencias marcadas anteriormente van conformando caminos de cambios, esto provoca la incorporen nuevos elementos, los que brindan un apoyo sustancial en el marco de la seguridad, esta no solo en el caso de personajes VIP o mandatarios, también apuntan a cubrir y proteger otros objetivos, sean estas cosas o personas con actividades especiales, donde la policía, como institución encargada de la protección de personas y bienes, se ha visto en la necesidad de aumentar sus efectivos y esfuerzos en la protección de personas, situación que es notorio aumento en los últimos años. (Capote, J. et. al. 2019)

En la formación de custodias VIP, cápsulas y coberturas de seguridad, en todo momento se debe tener en cuenta que la seguridad no se puede garantizar en un 100%, por lo que se tiene que considerar los siguientes aspectos: La Prevención, la Reacción y la Intuición o azar, donde cada una de estos factores poseen un porcentaje en relación a su importancia, que fluctúa entre un 90%, 09% y 01% respectivamente, es decir, el primer postulado que conviene sentar es que no es posible prestar un servicio de seguridad que ofrezca un cien por cien de efectividad, la seguridad total no existe. (Capote, J. op. cit.).

Más allá de entender que la seguridad total no se puede lograr, es necesario agotar todos los recursos que se poseen para obtener los mejores resultados, un aspecto muy importante en todo trabajo de custodia, cápsula o cobertura es lograr una planificación que nos ayude a determinar todos los escenarios posibles.

Necesario es formular una jerarquía de objetivos, mediante un método programar u organizar acciones y tareas, que marquen actividades y eventos con sus correspondientes recursos, tiempo y responsable, para establecer las presiones sobre la evolución de los posibles acontecimientos futuros y los medios necesarios, todo ello

a través de la recopilación, el análisis y la elaboración, para alcanzar los objetivos. (Capote, J. op.cit.)

Para llegar a resultados positivos, las tácticas del personal de motoristas deben ser desplegadas en todos sus aspectos, esto solo se logrará con la interacción plena y permanente con una planificación, inteligencia y coordinación, de esta manera se minimizan los errores y se logra cumplir satisfactoriamente con las órdenes que imparten los superiores, es nuestro caso el Ministerio de Seguridad de la Provincia.

Para la evaluación de un dispositivo de seguridad, es necesario una serie de operaciones de información y planificación que al final presentan como resultado un dispositivo capaz de evitar o contrarrestar los efectos de una acción agresiva contra el objetivo que se protege. Para lo cual, desde el momento de la necesidad de prestar una protección, se debe contar con la información que permita realizar una planificación acorde al servicio. (Capote, J. et. al. 2019).

Por esta razón las tácticas a desplegar por personal de Motoristas son diversas, donde habitualmente se presenta una coordinación previa con diferentes fuerzas de seguridad armadas o no, y se pueden emplear desplazamientos con cobertura externa programada, custodias o coberturas de emergencia o urgencias que se refieren a situaciones de índole más sociales e implican una resolución inmediata.

Con la particularidad de un incremento de los riesgos, ya que se aplican técnicas de conducción no solo defensiva, también ofensivas, las que se modifican permanente y donde sus integrantes se encuentran en condiciones de cumplir, con servicios que refieren a todo tipo de seguridad, estando en condiciones de continuar en su permanente evolución.

**MARCO TEORICO.**

## **CAPITULO II**

***Funciones y planificación de la Policía Vial de Mendoza.***

***Tácticas en conducción de motoristas de Policía Vial y sus riesgos.***

Las tareas y funciones desarrolladas por las fuerzas de seguridad se enmarcan en condiciones legales que deben ser cumplidas en forma permanente para lograr los objetivos ordenados, los cuales deberán desarrollar una planificación acorde a cada uno de los servicios que se ejecutaran, estableciendo las estrategias necesarias y las tácticas que nos facilitaran los resultados, donde el grado de instrucción del personal policial es fundamental para minimizar los riesgos.

## **2. Funciones en concordancia legal, su planificación y tácticas de conducción de motos de policía vial de la Provincia de Mendoza.**

### **2.1. Funciones de la Policía de Mendoza – Condiciones legales.**

Destacado la evolución de las fuerzas policiales, la cual debido a su gran versatilidad y flexibilidad para cubrir varios frentes de tareas, sean sus principales la seguridad, como la prevención o represión, con gran grado de protección de la sociedad y sus bienes, también promueve funciones de asistencia social y hasta la educación en diferentes aspectos, pero todas estas funciones se ven encuadradas en la legislación que acompaña y brinda las herramientas para llevar a cabo los objetivos deseados.

En este contexto podemos destacar que dentro de la Provincia de Mendoza y a través de la Ley 6.722/99 - Regímenes para la Policía de Mendoza – se establecen con gran precisión sus funciones específicas, sus objetivos generales y su finalidad como miembros del cuerpo de Policías del Ministerio de Seguridad;

#### *TITULO I, NORMAS GENERALES, CAPITULO I, OBJETO y FINALIDAD.*

*“Artículo 2° - Las Policías de la Provincia serán instituciones civiles, armadas, jerarquizadas y con carácter profesional, depositarias de la fuerza pública por delegación del Estado Provincial. Integrarán el Sistema Provincial de Seguridad Pública con la finalidad esencial de brindar el servicio público de seguridad consistente en:*

- 1- Proteger los derechos de los habitantes de la Provincia de Mendoza, asegurando su goce, mediante la actuación preventiva, disuasiva o con el uso efectivo de la fuerza pública.*

**2-** *Mantener el orden público y la paz social conforme con los principios establecidos en esta ley.*

**3-** *Asegurar la plena vigencia de la Constitución Nacional y Provincial, así como los poderes que de ellas emanan.” (Ley 6.722/99).*

Continuando con las normativas que regula el régimen de los integrantes de la Policía de Mendoza no se puede dejar fuera las tareas o funciones comunes, generales, es decir, la recepción de denuncias, defender, auxiliar, proteger, prevenir, reprimir, su integración o participación activa con la comunidad, velar por legislaciones provinciales y nacionales, pero dentro de las múltiples tareas que realiza, cabe destacar en este marco los que nos competen durante el cumplimiento de custodia, capsula o cobertura, donde en los siguientes incisos 10 y 11 del Artículo 16 de la Ley 6.722/99, se tipifica en forma muy clara los trabajos especiales que lleva a cabo la Policía Vial:

**“Inciso 10:** *Proveer a la seguridad de los bienes del Estado y de las personas que se encontraren al servicio del mismo.*

**Inciso 11:** *Disponer las medidas que fueren necesarias para proteger la seguridad y el normal desarrollo de las reuniones deportivas, de esparcimiento y de todo otro acto público que se realizare en el territorio de la Provincia; e intervenir, cuando fuere necesario, para mantener el Orden, prevenir y reprimir delitos, incidentes, disturbios y toda otra conducta prohibida por la ley”. (Ley 6.722/99).*

Dentro de los aspectos esenciales que la ley posee para con la Policía Vial, en forma directa y concreta se detalle en su capítulo IV:

#### **“CAPITULO IV, POLICIA VIAL, FUNCIONES ESENCIALES**

**Artículo 35°:** *Serán funciones esenciales de la Policía Vial, además de las comunes, las siguientes:*

**1-** *Velar por la integridad psicofísica de las personas que circularen en las rutas y caminos provinciales y nacionales en todo el territorio de la Provincia.*

- 2- *Colaborar en la asistencia sanitaria y de primeros auxilios, en caso de accidentes o siniestros de cualquier tipo en el ámbito de su competencia.*
- 3- *Colaborar con los organismos competentes en la elaboración de disposiciones sobre regulación del tránsito público, aconsejando la adopción de dispositivos de seguridad.*
- 4- *Regular el tránsito público y aplicar las normas que lo rijan dentro de su competencia territorial, de conformidad con las leyes de tránsito y adoptando medidas transitorias con relación al mismo cuando circunstancias de orden y seguridad pública lo requirieren...” (Ley 6.722/99).*

Ya considerado la parte general de la legislación que regula la Policía de Mendoza y en particular la parte especial como mencionamos, también se debe considerar y recordar que las custodias, capsulas o coberturas utilizan motos de alta cilindradas y donde en ocasiones es necesario realizarlas a altas velocidades, nos vemos en la obligación de mencionar una sección especial que regula el desplazamiento de las unidades de emergencias, la actual Ley 9.024/17 de Seguridad Vial, en su artículo 65, deja tipificado las condiciones para cumplir los mencionados desplazamientos;

**“Artículo 65:** *Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello le fuera absolutamente imprescindible en la ocasión de que se trate, siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intenten resolver. Sólo en tales circunstancias deben circular advirtiendo su presencia con las balizas distintivas de emergencia en funcionamiento y agregando el sonido de una sirena si su cometido es de extraordinaria urgencia. Los demás usuarios de la vía pública tienen la obligación de tomar todas las medidas necesarias a su alcance para facilitar el avance en tales circunstancias y no deben seguirlos. La sirena debe usarse simultáneamente con las balizas distintivas con la máxima moderación posible. Estos vehículos de emergencia deberán estar registrados y habilitados por la autoridad*

*jurisdiccional y no excederán la antigüedad fijada por la reglamentación.”*  
(Ley 9.024/17).

En toda ocasión que se desarrollan los desplazamientos que se analizan en la presente investigación, se debe convocar a una concentración permanente de motorista policial o de aquellos que integran los grupos especiales de policía vial, pero en todo momento se debe proteger el entorno y el objetivo ya determinado, por eso es importante cumplir durante la conducción con una actitud adecuada de conducción sin dejar de lado la legislación vigente y siempre dentro del marco legal vigente.

## **2.2. Planificación: concepto general.**

En aspectos más abiertos, ubicar la planificación como concepto único es muy ambiguo y sería un error e inclusive difícil, ya que la planificación se aplica a muchos casos, dentro de la vida de una persona, empresa, institución, al realizar un deporte, en campañas políticas, etc., o en el momento previo de realizar cualquier tipo de acción, puede ser realizada a corto o largo plazo dependiendo de los objetivos que se desean alcanzar, o en nuestro caso los objetivos que se desean proteger. (Fyfe, J. et. al. 1997)

Es aquí donde debemos acentuar que la planificación en seguridad también es muy amplia pero que con diversos conceptos y aportes de generales entenderemos la importancia de esta acción previa, y algunos de los pasos que se deben tener en cuenta al momento de elaborar cualquier tipo de plan o estrategia. (Fyfe, J. op. cit.)

Por eso es prudente comenzar diciendo que: *“Planificar es crear cuidadosamente métodos para alcanzar metas o condiciones deseables”*. Muchas generaciones de estudiantes de administración han aprendido que la planificación en las organizaciones es la función administrativa primordial y la base de donde procede todo lo demás. (Fyfe, J. op. cit.)

Como antecedente en la historia, podemos decir que,

*“hace más de 50 años, por ejemplo, el pionero de la administración pública Luther Gulick partió de un análisis de la época de la Primera Guerra*



*Mundial realizado por el francés Henri Fayol, quien escribió sobre administración y creó un acróstico en inglés —PODSCORB— que aplicó para describir las funciones de los administradores: Planificación (Planning), Organización (Organizing), Dirección (Directing), Asignación de personal (Staffing), Coordinación (Coordinating), Reporte (Reporting), Presupuesto (Budgeting). (Gulick, 1973:13)” (Fyfe, J. op. cit.)*

Sin ánimos de ampliar sobre cada uno de los conceptos que deriva cada palabra del acróstico mencionado anteriormente, es lo que más se caracteriza con los métodos utilizados en los últimos años por parte de la policía de Mendoza, y aún más en el área que refiere a la Policía Vial al momento de ejecutar trabajos de custodias VIP, capsulas o cobertura de seguridad.

### **2.2.1. Los pasos de la planificación.**

En toda planificación o elaboración de un plan determinado fuere cual fuere es necesario cumplir con diferentes pasos, lo que nos ayudaran a mantener un orden de prioridades, aprovechando en forma más eficiente los recursos, pero un paso que es ineludible en primera instancia es la investigación.

La planificación empieza con investigaciones (encontrar datos y analizarlos para determinar las necesidades presentes y futuras) y después se desarrollan procedimientos y recursos para satisfacer esas necesidades. El plan es un esquema detallado del procedimiento que se usará. Para desarrollarlo deben seguirse los siguientes pasos:

1. Es preciso reconocer que se necesita un plan. La necesidad aparente debe verificarse mediante investigaciones y análisis más profundos.
2. Es preciso definir el objetivo, así como determinar el método general de operación (la forma mediante la cual se alcanzará el objetivo).
3. Es preciso reunir y analizar los datos necesarios para desarrollar el plan. Esto incluirá las respuestas a las preguntas "qué", "dónde", "cuándo", "quién" y "cómo".

4. Es preciso desarrollar los detalles del plan: se debe proporcionar y organizar al personal y el equipo, se debe desarrollar o aplicar procedimientos, se debe preparar horarios y efectuar asignaciones.
5. Es preciso preparar reportes de la planificación mediante los conceptos que se mencionan en la descripción del trabajo terminado del personal.
6. Los planificadores deben participar en la capacitación del personal administrativo durante la instrumentación si lo solicitan las personas que están poniendo en práctica el plan.
7. Es preciso revisar los planes, modificarlos si fuera necesario, adaptarlos a los cambios de necesidades y tecnología.” (Fyfe, J. op. cit.)

El trabajo de la unidad de planificación se puede iniciar de diversas maneras. Se espera que gran parte de la actividad sea generada por ideas que salen del jefe, quien, dada su posición, deberá tener la visión más global de las actividades y las relaciones externas del cuerpo. Sin embargo, el jefe y el resto del personal de los niveles altos deben hacer todo lo razonablemente posible. (Fyfe, J. op. cit.)

En pocas palabras, todas las unidades y niveles del cuerpo deben proporcionar información y sugerencias a la unidad de planificación. Las solicitudes se deben canalizar por vía de la cadena de mando de manera que los niveles inmediatos y superiores puedan estar informados y coordinar las solicitudes. (Fyfe, J. op. cit.)

### **2.2.2. Tipos de planes.**

Los planes se pueden clasificar de varias maneras, pero quizá resulte más fácil concebirllos dentro de cinco categorías generales: los de la administración, los administrativos, los operativos, los de procedimientos y los tácticos. (Fyfe, J. op. cit.):

- **“Planes de la administración:** son la constitución del cuerpo: su organigrama, el enunciado de su relación con la comunidad y otros funcionarios e instituciones, y el de sus obligaciones y autoridad y la división de estas obligaciones entre las unidades del departamento...

- **Planes administrativos o estratégicos:** son un intento por anticipar la situación en la que se encontrará una jurisdicción en el futuro y por asegurarse de que los recursos oficiales están aprovechados. Los planes administrativos generalmente afectan a todo el cuerpo y no sólo a algunas subunidades y con frecuencia se emiten en forma de órdenes generales y órdenes especiales...
- **Planes operativos:** por lo general se basan en el análisis de la carga de trabajo del cuerpo y prescriben los esfuerzos de cada unidad para manejarla. Los planes para la operación de las unidades de línea incluyen procedimientos de operaciones regulares..., los planes de actividades extraordinarias ...
- **Planes de procedimientos:** son los tornillos y las tuercas de los planes de la policía; ofrecen una guía para las operaciones rutinarias y no tan rutinarias ...
- **Planes tácticos:** se elaboran para tipos específicos de urgencias. Algunos planes tácticos sirven de guía para enfrentar problemas genéricos que involucran a agentes solos o a grupos pequeños de agentes..." (Fyfe, J. op. cit.)

Estos planes de operaciones deben estar enunciados en forma clara y concisa de manera que no haya confusión al aplicarlos. Deben ser elaborados para áreas de operaciones donde existe gran probabilidad de que los agentes enfrenten situaciones que sean un reto para su seguridad, la seguridad de los ciudadanos y el buen orden de la jurisdicción y el cuerpo.

Los planes de urgencia específicos pueden operar bajo un *sistema de movimiento ascendente*, que se basa en la aplicación de planes de urgencia generales a situaciones específicas, es decir, prescribir ciertas situaciones que requieren que se activen uno o varios de los planes de urgencia específicos. Como se dijo antes, este sistema estaría diseñado para aumentar los recursos destinados a urgencias sin vaciar irrazonablemente ningún distrito o área que no esté involucrado en una urgencia de la cobertura de su policía. La fuerza se obtiene de los cuerpos especiales y de los círculos de distritos mayores dentro de la ciudad. (Fyfe, J. op. cit.)

### **2.3. Tácticas policiales.**

Planteada la planificación como fueron descriptas anteriormente, las características que se mencionaran a continuación son de plena aplicación en las mayorías de las tácticas llevadas a cabo por el personal de motoristas, cada situación, servicio o programa aplicado, las tácticas son habitualmente generales tanto en la misión, organización y función, pero pasan a particulares o especiales cuando se realizan Custodias VIP, este tipo de servicio el motorista de Policía vial debe también adquirir un rol de custodia y no solo brindar una seguridad en desplazamiento o en movimiento cuando se traslada con el o los demás vehículos, deberá también proteger el objetivo hasta tanto sea puesto en custodia de otra unidad o fuerza de seguridad.

En la aplicación de las tácticas del personal de motoristas se destaca que uno de los objetivos finales no solo es resguardar en todo momento el objetivo custodiado, también es proteger la ciudadanía en general, tratando de perturbar lo menos posible la paz y el ordenamiento social de los lugares afectados por los servicios a cumplir.

La formación que se nos ofrece se basa en la especialización de una de las más importantes misiones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, la Protección de Personalidades que, intrínsecamente se encuentra relacionada con el binomio libertad-seguridad y que encuentra su fundamento en diferente normativa que desglosaremos a lo largo de la publicación con indudable valor operativo y técnico para cualquier agente policial que se dedique a esta tarea profesional. (Capote, J. et. al. 2019)

En la actualidad la protección adquiere un concepto multidisciplinar que interrelaciona y engloba diferentes especialidades policiales e Institucionales, para el diseño de un plan integral de protección que sea capaz de asegurar la mejor respuesta ante posibles problemas que puedan ser susceptibles de provocar un acontecimiento indeseado, quebrando la necesaria seguridad. (Capote, J. op. cit.)

#### **2.3.1. Concepto de táctica.**

Para llegar a entender los diferentes servicios implementados por el personal de motoristas de la Policía Vial de la Provincia de Mendoza, los vincularemos con el término

de tácticas, ya que simplemente es lo que se desea exponer con su descripción, llegando a analizar cada uno de sus contenidos. Acudiré a dos simples, pero importantes definiciones.

**Táctica:** es el “Método o sistema para ejecutar o conseguir algo.”. (REA, 2019)

La forma en que se desarrollaran o ejecutaran las diversas tareas para conseguir un objetivo. Es el método de hacer las cosas o trabajos concretos, que hacen parte del conjunto de acciones que se vinculan entre sí para alcanzar el fin propuesto, todas estas acciones forman parte de lo planificado.

De igual modo y casi redundando en el concepto anterior, podemos coincidir también que es el sistema o método que se desarrolla para ejecutar un plan y obtener un objetivo en particular. El término también se usa para nombrar a la habilidad para aplicar dicho sistema. La táctica ayuda a poner en orden los recursos en pos de un fin. De esta forma se reduce el margen de error ya que se minimizan las acciones espontáneas o impensadas y se puede poner en práctica aquello que ya se practicó y entrenó. (Pérez, J. et. al. 2010).

Más allá de la definición que se elija, cabe mencionar que el concepto nació en el ámbito militar. En este sentido, la táctica militar es el plan que supone la puesta en marcha de lo establecido por la estrategia. (Pérez, J. op. cit.).

### **2.3.2. Diferencia entre táctica y estrategia**

Definida la táctica y destacando alguna de sus características, tenemos que tener en cuenta de igual manera a la Estrategia, en algunas oportunidades estas dos formas se saben confundir, por eso plantaremos en este momento una breve reseña de estrategia;

La palabra estrategia deriva del latín *strategia*, que a su vez procede de dos términos griegos: *stratos* (“ejército”) y *agein* (“conductor”, “guía”). Por lo tanto, el significado primario de estrategia es el arte de dirigir las operaciones militares. (Pérez, J. et. al. 2008).

El concepto también se utiliza para referirse al plan ideado para dirigir un asunto y para designar al conjunto de reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento. En otras palabras, una estrategia es el proceso seleccionado a través del cual se prevee alcanzar en un futuro. En el área militar es una de las dimensiones del arte de la guerra, junto a la táctica (la correcta ejecución de los planes militares y las maniobras en la batalla) y la logística (que asegura la disponibilidad del ejército y su capacidad combativa).

La estrategia se encarga del planeamiento y de la dirección de las campañas bélicas. También se ocupa del movimiento y de la disposición de las fuerzas armadas. Precisamente uno de los libros más importantes dentro del ámbito de las estrategias militares recibe el nombre de “El arte de la guerra” y fue realizado por un gran estratega chino llamado Sun Tzu. Dicha obra está conformada por un total de trece capítulos donde se abordan cuestiones tan importantes como la estrategia ofensiva, el terreno y sus clases, el ataque de fuego, los puntos fuertes y débiles, la maniobra o la utilización de espías. (Pérez, J. et. al. 2008).

En fin, planteadas las dos formas, podemos decir que la estrategia se encarga del orden y del proyecto para lograr el o los objetivos, la táctica en cambio se ocupa de los trabajos o tareas puntuales, de la acción para llevar a cabo lo planificado. Por lo que esta última se encuentra dentro de la primera y que las dos están íntimamente relacionadas, donde pueden existir varias tácticas para desarrollar y seguir dentro de una sola estrategia. Es decir, una táctica sin una estrategia queda estéril, sola y no tiene sentido.

### **2.3.3. Diferencia entre tácticas de Policía Vial según su nivel de riesgo.**

El riesgo es un término que proviene del italiano, idioma que, a su vez, lo opto de una palabra del árabe clásico que podría traducirse como “*lo que depara la providencia.*” El término hace referencia a la proximidad o contingencia de un posible daño. (Pérez, J. et. al. 2010).

La noción de riesgo suele utilizarse como sinónimo de peligro. El riesgo, sin embargo, está vinculado a la vulnerabilidad, mientras que el peligro aparece asociado a

la factibilidad del perjuicio o daño. Ciertas actividades desarrolladas por el personal de motoristas de Policía Vial, involucran acciones que derivan en tácticas que presentan situaciones que deben ser controladas, donde es necesario medir los riesgos y así poder identificarlos.

Es posible distinguir, por lo tanto, entre riesgo (la posibilidad de daño) y el peligro que aparece asociado a la factibilidad del perjuicio o daño, la probabilidad de accidente o patología.(Pérez, J. et. al. 2010)

En otras palabras, el peligro es una causa del riesgo. Otro concepto generalmente vinculado al de riesgo es amenaza, y se trata de un dicho o hecho que anticipa un daño. Algo puede ser considerado como una amenaza cuando existe al menos un incidente específico en el cual la amenaza se haya concretado. (Pérez, J. op. cit.)

En esta etapa de la investigación sin tratar de ahondar en las diferentes definiciones que pueden encontrarse referente al riesgo. El mismo se puede medir asumiendo una determinada vulnerabilidad frente a cada tipo de peligro, y donde las tareas ordenadas por los superiores de los grupos policiales es necesario determinarlos, de esa manera nos permitirá alcanzar una planificación acorde para llevar a cabo la misión policial, estableciendo las estrategias y determinando las tácticas.

Al mencionar riesgo es necesario tratar los peligros del trabajo policiaco o policial. Hace mucho se considera que la vigilancia del orden público es una ocupación sumamente peligrosa. Por supuesto, nadie puede menospreciar los riesgos físicos que implica este trabajo tanto en sus especialidades más afectivas y especializadas como en el trabajo de "rutina" de los rondines y el tráfico. No obstante, la experiencia indica que los mayores peligros del trabajo policiaco son los accidentes y todos aquellos factores que producen tensión psicológica y espiritual, más que las agresiones de los delincuentes. (Fyfe, J. op. cit.)

Se consideraría muy fácil determinar que la conducción de una motocicleta de policía presenta un nivel alto riesgo por muchas hipótesis de conflictos que se pueden presentar, desde un accidente de tránsito que afecte gravemente o no la integridad física

del efectivo de policía, un ataque delictivos cualquiera, una caída por falta de control de la maquina (motocicleta), esto sería definitivamente subestimar la instrucción del conductor policía, por eso no solamente observaremos los peligros propiamente dicho de la conducción de este tipo de vehículo, también es necesario e importante determinar que tácticas corren con más riesgos que otras, pasando desde una cobertura de seguridad, una capsula o hasta una custodia VIP.

#### **2.3.3.1. Cobertura de seguridad.**

En este caso se decide comenzar con la cobertura o prevención de accidentes en desplazamiento en conducción de motocicletas en función policía, ya que según los cuadros estadísticos que se expondrán a continuación se considerara de bajo riesgo, siempre y cuando se cumpla con las tácticas de conducción de motoristas, no cumplir con estos recaudos que se deben afianzar a cada momento en la instrucción policial, el nivel de riesgo se eleva.

Se define a la Cobertura o Apoyo como sinónimo de protección o ayuda.

*“Cobertura es un término derivado del latín coopertūra que tiene múltiples usos. Una cobertura puede ser una cubierta: aquello que se emplea para cubrir o proteger algo”.* (Pérez, J. et. al. 2016)

*“El apoyo, por otra parte, puede ser un favor, auxilio o protección que se brinda a alguien o a algo”.* (Pérez, J. op. cit. 2012)

Por lo que podemos decir, cuando hablamos de Cobertura o apoyo de motoristas policiales, lo que hacemos en forma general es la acción de cubrir y de proteger cuando se realiza el auxilio de alguien o de algo. En relación a un desplazamiento terrestre se caracteriza por una participación de menos personal de motoristas y recursos, donde habitualmente no se posee apoyo o refuerzo, el objetivo es concreto con desplazamiento en algunos momentos reducidos en distancia y tiempo, o de servicios que implican y están ligados en mantener la seguridad vial, para alcanzar el objetivo ordenado, poseen en acción características de emergencia o de urgencia.



Esta condición no la hace menos importante y habitualmente surge en el trabajo diario del motorista policial, y se ve afectado por riesgos más cotidianos en el día a día como los accidentes de tránsito, a continuación, presentaremos características a tener en cuenta:

- aptitud y actitud del motorista.
- campo visual.
- puntos ciegos.
- nivel de atención.
- velocidad y estimación de distancia
- condiciones climáticas
- fallas mecánicas.
- factores que afectan la condición física.
- errores en la conducción.
- intervención de terceros, integrantes de la vía pública ajenos a una acción o actitud delictiva o similar (peatón, ciclista, etc.)
- factores Geográficos y/o climáticos (incendios, sismos, inundación, etc.).

Las características en este tipo de desplazamiento, se realiza en pareja, es decir, un trabajo a dúo o en tándem, esta táctica de trabajo reduce en forma considerable los riesgos, la suma de más personal favorecerá el desplazamiento, en ningún caso se recomienda una cobertura con un solo motorista, en todo momento se debe solicitar apoyo, ya sea con la suma de otras unidades o personal policial convencional, el cual puede ayudar con cortes estratégicos, lo que nos permitirá más atención en la conducción y el objetivo.

Solo existe una sola ocasión donde desde el nivel de riesgo bajo pase a un nivel de riesgo alto, este momento es cuando se desarrolla una cobertura a una ambulancia en estado de emergencia, ya que se cumplen condiciones de desplazamiento que analizaremos más adelante y donde los objetivos se suman, es decir, desde la unidad de traslado, como también el entorno público, los profesionales y lo que se traslade, que puede ser paciente o órganos en caso de ablación.

### 2.3.3.2. Capsula de seguridad

Las características a mencionar en esta forma de desplazamiento es necesario sumarle los riesgos que se mencionaron anteriormente sobre cobertura, en este caso la complejidad o los riesgos se ven en aumento debido al objetivo a cubrir, es decir, el objetivo a proteger tiene relación directa con el aumento de los riesgos, por tal motivo se deben aumentar las medidas de prevención.

Para poder ampliarnos en este espacio es necesario definir la palabra capsula, ya que de esa manera iremos entendiendo la función y sus posibles riesgos.

a) **Capsula:** *Del vocablo latino capsula es el diminutivo de “capsa”, término que pueda traducirse como caja. (Pérez, J. et. al. 2016). Por lo que se puede considerar o entender como un sistema cerrado que envuelve un objeto u objetivo.*

Esta formación o táctica de desplazamiento tiene la característica que unas de las funciones primordiales es limpiar la ruta de desplazamiento de la custodia de seguridad o VIP, el objetivo inmediato es lograr el despeje de las vías en prevención de accidentes que puedan arriesgar un traslado limpio o sin novedades que pongan en riesgos la custodia propiamente dicha o el objetivo protegido. En este caso los desplazamientos se desarrollan a través de caravanas, entendiéndose como el conjunto de vehículos reunidos que son utilizados por la personalidad para sus desplazamientos.

Los vehículos que la integran son: los de la personalidad a cubrir, de seguridad y auxiliares. Las caravanas siguen un itinerario previamente fijado y que ha sido objeto de estudio por parte del servicio de custodia y seguridad, podemos mencionar dos clases de caravanas:

b) **Caravanas informales:** Reciben este nombre cuando el itinerario no es del dominio público, siendo conocido únicamente por la personalidad, su ayudante o secretario privado, el grupo de seguridad y custodia y según en qué casos, la policía local. Este tipo de caravana se utiliza generalmente para salidas de vacaciones de la personalidad, salidas privadas o rutinarias, etc. (OLARI, O. 1995)

En general los vehículos que componen una caravana informal en la Provincia de Mendoza, son los siguientes: Vehículo seguridad uno (S1), Vehículo A o del VIP, Vehículo seguridad dos (S2).

Las características fundamentales de una caravana informal son las siguientes: Carácter reservado del itinerario, Velocidad normal con sujeción a las normas de tránsito. Necesidad de variar los itinerarios (horas y no caer en la habitualidad de costumbres). Los puntos peligrosos a tener en cuenta son los que a continuación se detallan y que marcan un nivel medio en los riesgos: salida de la personalidad, llegada al punto de destino, semáforos, calles estrechas de dirección única que dificulten la maniobrabilidad del vehículo, zonas que obliguen al vehículo a circular lentamente por obstáculos en la calzada, gran confluencia de peatones, en estos casos se utilizan motociclistas de policía Vial para despeje de la ruta determinadas.

c) **Caravanas formales:** Reciben tal denominación cuando se utiliza itinerarios que son de dominio público; es por ese motivo que se requieren mayores preocupaciones por parte del servicio de Seguridad y Custodia, como así también una planificación más minuciosa y compleja. Los vehículos que forman parte de la caravana, deben evitar que se produzcan corte de continuidad en la misma, (OLARI, O. 1995), generalmente para este tipo de caravanas se debe contar con la participación en la seguridad con la policía del lugar.

En general los vehículos que componen una caravana formal en la Provincia de Mendoza, son los siguientes: móvil policial, Vehículo seguridad uno (S1), Vehículo "A", Vehículo seguridad dos (S2), GAT (Grupo de Apoyo Táctico), Grupo Especial de Seguridad – GES -, ambulancia, con apoyo también en zona aérea por helicópteros. En este tipo de desplazamiento siempre se requiere el apoyo de motocicletas de Policía Vial para el barrido de la zona, motocicletas de guía o motos puntas, y motocicletas de cierre. La conformación de personal de motoristas en la caravana la convierte en capsula de traslado.

Descriptas la necesidad y la utilidad de la capsula de personal de motoristas a continuación describiremos los factores de riesgos que se plantean y que se suman a los ya mencionados en el sistema de cobertura:

- entorno Social; Delincuencia Organizada o común.

- entorno Políticos; Disputas, manifestaciones (desempleo, marginalidad, inseguridad, anarquía, etc.)
- entorno Religioso o Ideológico.
- entorno Socioeconómico; sindicatos, piquetes, paros laborales.
- ataques personales.
- manifestaciones Educativas o de justicia
- factores Culturales.

El nivel de riesgos se considera medio y se logra determinar ya que este tipo de servicio especial presenta una planificación que incluye el apoyo de otras fuerzas de seguridad que presenta una instrucción determinada, y son conformados por personal policial de fuerza especiales o con tareas específicas. Más allá de los riesgos mencionados en este punto el que presenta mayor probabilidad de que suceda, es el accidente vial o de tránsito, donde el elemento más frágil en estos tipos de trabajo es sin dudas el personal de motorista vial. Solo en caso muy especiales o excepcionales en esta etapa el riesgo pasa de medio a riesgo alto, esta modalidad de trabajo se utiliza habitualmente por ejemplo en capsulas presidenciales o mandatarios de relevancia nacionales o internacionales.

#### **2.3.3.3. Custodia VIP.**

Llegando a este tipo de protección, la Custodia VIP por parte de personal de motoristas de policía vial, podrá observar que el nivel de riesgo es en ascenso, en este punto llegamos a un alto nivel de riesgo, esto se debe a que el personal policial de motoristas no solo produce la cobertura en el desplazamiento en prevención de accidentes, también efectúa la Custodia propiamente dicha del objetivo o VIP. Pero ante de continuar exponiendo en el tema se ve oportuno realizar una breve reseña sobre Custodia y VIP.

**Custodia:** “significa guarda y que, a su vez, emana de “custos” (latin), que puede traducirse como “guardián”, se trata de la acción y efecto de custodiar” (Pérez, J. et. al. 2011)

**VIP:** proveniente de las siglas en inglés - *Very Important Person*- persona muy importante, expresión que se emplea en diversos ámbitos para designar a personajes, políticos, famosos, empresarios, etc.-

La mencionada expresión VIP y por ende también su sigla, comenzaron a emplearse entre los años 1940 y 1945, para designar a aquellos personajes destacados que asistían a un evento y que por lo tanto requerían de una atención y una protección especial.

La Custodia VIP es desarrolladas en eventos puntuales derivados del estado provincial, y donde al custodiado se le debe brindar ciertas condiciones, como premisa fundamental y finalidad de todo servicio de protección se señala la necesidad de establecer, en el entorno de la persona a proteger, una zona de seguridad mediante un dispositivo donde deben quedar neutralizados los peligros que le acechen. Dicho dispositivo será de carácter preventivo y disuasorio que permita controlar y reaccionar ante cualquier eventualidad por medio de la neutralización, cobertura y evacuación. En la mayoría de las ocasiones el conocimiento, de esa zona de seguridad, por los que pretenden atentar contra la vida o la libertad de una persona, ejercerá efectos preventivos ya que el agresor puede llegar a desistir al comprobar su existencia y que está formada por individuos capaces de repeler o neutralizar una agresión. (Capote, J. et. al. 2019).

El servicio especial denominado custodia VIP desarrollado por personal de motorista policial, presenta características diferenciadas de la custodia propiamente dicha o de protección, más allá de compartir el mismo objetivo de resguardar la integridad física del VIP, la tarea específica es de la protección en movimiento, esta condición es donde se considera de mayor vulnerabilidad del objetivo. Por ese motivo la planificación y la inteligencia previa es fundamental.

Este tipo de servicio se lleva a cabo en forma exclusiva para personalidades como: Mandatarios Extranjeros, Diplomáticos, Mandatarios Nacionales, Custodia turistas, Competidores, artista, etc., en ocasiones los VIP presentan una mínima protección, custodia o guarda espalda, habitualmente no superan dos o tres personas,

por ese motivo este tipo de servicio, donde el objetivo a proteger en la mayoría es una o varias personas, por tal razón se considera que el nivel de riesgo es alto.

Por último con el servicio de Custodia se suma y finaliza con todos los riesgos que se prevén en estos tipos de tareas, es decir, es considerado de alto riesgo;

- el atentado o agresión; en el cual haremos una breve reseña de los motivos los cuales pueden enumerarse como: Motivos políticos, ideológicos, psicológicos/psiquiátricos, económicos, raciales, religiosos, personales, sociológicos.
- asesinato.
- secuestro.
- accidentes (con el trato del personal de custodia, los fans, curiosos, etc.)
- grupos hostiles.
- actos negligentes de la personalidad.

#### **2.4. Tácticas de conducción de motoristas policiales.**

Los métodos que se llevan a cabo para alcanzar un objetivo, lo podemos en este caso traducir en las técnicas que se deben implementar o accionar para la conducción de una motocicleta, donde en todo momento se debe tener en cuenta que la simple conducción de este tipo de vehículo presenta diferencias muy importantes entre un manejo civil del policial, esta disparidad es más acentuada en momentos de desplazamiento donde aumenta el riesgo.

Más allá de los beneficios que presenta una motocicleta policial durante los patrullajes o desplazamientos; agilidad, tamaño, velocidad, maniobrabilidad, aceleración, visibilidad, también posee sus desventajas, siendo considerado uno de los elementos más débiles en la circulación, donde los riesgos de accidentes pueden ser una circunstancia probable.

Ante las circunstancias negativas que se pueden presentar, es necesario disminuir los riesgos, y obtener los beneficios de este elemento de trabajo, esto se logra

con una permanente instrucción, determinando en forma precisa las tácticas o técnicas en la conducción vehículos policiales.

El móvil policial es una de las herramientas principales con las que cuenta el personal policial en su tarea de prevención, intervención y acción, por lo que es fundamental que el efectivo disponga de los conocimientos necesarios. Estos pueden ser considerados los siguientes; los aspectos mecánicos del vehículo, la utilización en procedimientos policiales, desplazamientos por colaboración, cobertura, conducción en emergencia o su diferencia con la urgencia, resguardo de integridad física de terceros y propia, etc... En una conducción relajada solo tenemos automatizado el proceso de movimiento del vehículo (accionamiento del pedal de embrague, manipulación de la palanca selectora de velocidad, aplicación del freno, etc.). (Macri, M. et. al. 2017)

Pero ante situaciones de emergencia empieza a jugar un factor mucho más complejo, que no es más que la interacción del hombre y el vehículo bajo circunstancias diferentes a la cuales ese hombre está condicionada. Es aquí donde debemos re-educar al conductor policial y condicionarlo para dar una respuesta rápida y diferente a las de un conductor particular. (Macri, M. op. cit.)

Es aquí ante la sorpresa de una situación determinada en donde pondremos a prueba el grado de capacitación de ese conductor, A menos capacidad, menos recurso; a menos recursos, mayor probabilidad de reacciones incorrectas. (Macri, M. op. cit.)

Si tomamos en cuenta que hasta la persona más capacitada puede sentir miedo y cometer errores, imaginemos a aquel que se encuentra en situaciones de vulnerabilidad por desconocer o no estar capacitado en el manejo de las herramientas materiales que posee. Esto activa el mecanismo natural de auto preservación que nos pone en fuga. O provoca una reacción desproporcionada respecto de la situación que estamos viviendo. O lo que peor, nos provoca una parálisis circunstancial que pondría en riesgo en forma automática nuestra integridad y la de terceros.

*“Toda respuesta debe ser hipotéticamente practicada durante una capacitación. Las situaciones hipotéticas no nos muestran la realidad, pero si nos proporcionan información acerca de las reacciones de los conductores. Esto permite construir un diagnóstico para la capacitación y un*

*principio de uniformidad que nunca va ser absoluto en la respuesta (ya que hablamos de seres humanos diferentes), pero si previsible". (Macri, M. op. cit. Pág. 116)*

#### **2.4.1 Técnicas de conducción policial básica.**

Las variables en la conducción de una moto son muchas y a cada una hay que conducirla en función de sus propias peculiaridades, y donde se debe conocer muy bien.

Cada piloto, a su vez, tiene sus cualidades, y debe conocerse a sí mismo para saber hasta dónde puede llegar en función de la moto que conduzca. Para ello, la psicología juega un papel muy importante. A la hora de montarnos en una moto y conducirla, encontraremos diferentes obstáculos, como el miedo, la impaciencia, la prepotencia, pero debemos ser capaces de superarlos. Conducir bien una moto no es cosa de dos días, se puede tardar incluso años. Una vez que hayamos aprendido a conducirla, podremos ir depurando y perfeccionando nuestra técnica individualizada con el día a día. (Miranda, J. et. al. 2019)

##### **2.4.1.1. Condiciones básicas de manejo.**

Cuando nos dispongamos a conducir una moto, tenemos que sentirnos cómodos, cualquier postura forzada no será la correcta. El peso del cuerpo debe descansar en los glúteos y la entrepierna, hasta las rodillas, quedando el resto del cuerpo libre de cargas. Esto afecta también a los pies, que tienen que disponer de una libertad de movimientos rápidos para accionar la palanca del cambio de marchas o la del freno. (Miranda, J. op cit.)

El tronco queda también libre para la ayuda o el contrabalanceo de las inclinaciones en las curvas. Los hombros los tendremos también relajados sin ningún tipo de tensión. (Miranda, J. op. cit.)





FIGURA NRO.1. Distribución del peso del cuerpo. MIRANDA, José (2019)

#### **2.4.1.2. Posición de conducción de una motocicleta policial.**

Una vez Montado el motorista debe:

- Llevar ambas manos sobre el manubrio, con los brazos naturalmente extendidos, colocando los dedos índice y medio sobre las palancas izquierda embrague y derecha de freno, sentándose no muy atrás ni demasiado adelante; el cuerpo inclinado hacia adelante significa estar sentado muy atrás (mantener el torso erguido).
- Según la estatura del conductor, la posición adecuada es aquella que le permite girar el manubrio sin sentir fatiga en los hombros.
- Se deben apoyar los pies a la altura del 1er. metatarsiano en las estriberas o pedalines o en su defecto el pie en la plataforma según el caso, dirigidos hacia delante, para que las rodillas apunten en esa dirección, presionando firmemente el tanque de combustible.
- No mirar en una sola dirección, sino repartir la atención para abarcar un espacio amplio (utilizar los espejos retrovisores).
- Los hombros deben estar relajados y “suelos”.
- Los codos, suavemente doblados hacia adentro y relajados, para que trabajen como “resortes”, adecuando así la distancia del cuerpo al manubrio.
- Las manos deben asir los extremos del manubrio (mangos o empuñaduras), comenzando desde un punto que esté a un dedo de distancia del comienzo interior de la empuñadura.
- Ubicar las caderas de forma tal que no causen la sensación de rigidez en hombros y brazos.

### **2.4.1.3. Condiciones importantes en la conducción.**

Al momento de la conducción de una motocicleta debemos tener en cuenta diferentes factores que son muy importantes, estas condiciones serán mencionadas a continuación;

#### **a) La tensión – Las manos.**

Analizando nuestra postura al conducir, observaremos las partes de nuestro cuerpo que sufren tensión. Donde más se pueden apreciar más claramente: las manos, las muñecas, Los hombros. (Miranda, J. op. cit.)



FIGURA NRO. 2. Inclinación de las manetas. MIRANDA, José (2019)

Desarrollar el hábito de circular de manera permanente con los dedos índice o corazón, o ambos a la vez, sobre la maneta del freno y del embrague, nos permitirá reducir el tiempo de reacción, factor muy importante que puede suponer una gran diferencia en la distancia de frenada cuando se circula a alta velocidad. (Miranda, J. op. cit.)

Sin desviarnos demasiado de las técnicas es importante mencionar El síndrome de las manos dormidas, ya que esta afección es muy natural en los motoristas de la policía vial, sobresaliendo cuando se desarrollan desplazamientos de custodia VIP, capsulas o coberturas. Se sufre cuando se lleva cierto tiempo conduciendo y se debe a un nervio llamado “mediano”, que pasa por la muñeca en dirección a la mano y cuya función es recoger gran parte de la sensibilidad de su piel. (Miranda, J. op. cit.)

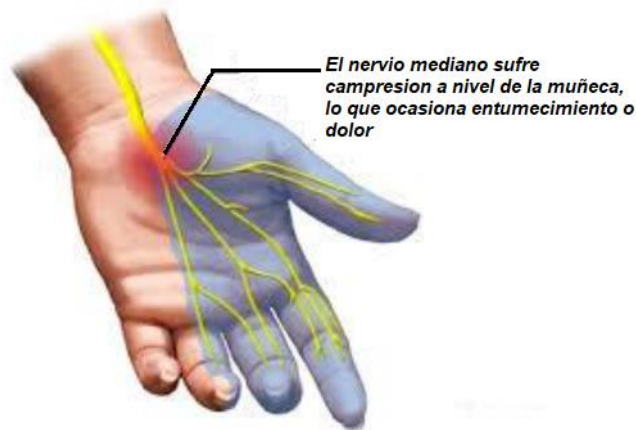


FIGURA NRO. 3. Punto de presión sobre el nervio mediano. MIRANDA, José (2019)

### **b) Los Pies.**

Se deben apoyar los pies a la altura del 1er. metatarsiano en las estriberas o pedalines o en su defecto el pie en la plataforma según el caso, dirigidos hacia delante, para que las rodillas apunten en esa dirección, presionando firmemente el tanque de combustible, esto ayuda a mantener el centro de gravedad y nos permite poseer mayor maniobrabilidad en especial en las curvas.

### **c) La mirada.**

Es indispensable desarrollar la visión periférica. Los seres humanos tenemos un campo de visión de 180°, sin embargo, durante la actividad de la conducción, así como en momentos de ansiedad, nuestra atención se concentra en un punto muy concreto. A este fenómeno se lo que se conoce como “efecto túnel”. (Miranda, J. op. cit.)

La mirada, que deberá dirigirse lo suficientemente lejos como para que podamos hacer una maniobra con un margen de tiempo adecuado, para no vernos sorprendido, así como las teóricas que delimitan los elementos situados en ambos lados de la carretera, convergen hacia el fondo en un punto. Pues bien, este es el punto de fuga y es una buena referencia para colocar la mirada. (Miranda, J. op. cit.)

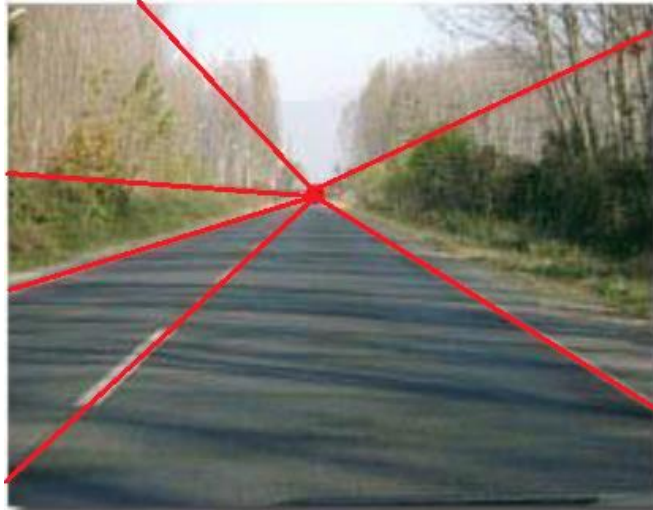


FIGURA NRO.4. Líneas que delimitan la carretera y los elementos circundantes. MIRANDA, José (2019)

En las curvas, este punto se sitúa donde ambas líneas que delimitan la carretera se acercan más una a la otra o se juntan, en la parte visible más alejada del giro.



FIGURA NRO. 5. El punto de fuga en la curva se mueve y se aleja conforme se recorre la curva

Mirar al punto de fuga de la curva es esencial porque no solo proporciona información de la forma que tiene la curva y de la velocidad prudente con la que hay que atacarla, sino que, entrado ya en el giro, sigue proporcionando al piloto la información sobre si sus previsiones en cuanto a velocidad y trazada, han sido correctas. (Miranda, J. op. cit.)

**d) *El cambio de marchas.***

El cambio de marchas es un importante componente mecánico responsable de nuestra eficacia, suavidad y fluidez de conducción. Acertar en el cambio de marcha o selección de velocidades es muy significativo para la total efectividad de nuestra conducción. El piloto debe conocer su moto y saber con certeza si su motor está trabajando en un régimen de revoluciones cómodo. (Miranda, J. op. cit.)

En esta condición en el manejo también es importante el manejo del embrague, este no solo nos permite realizar el cambio de marcha, tanto para una cambio de marcha mayor o menor, en la actualidad las características de las motocicletas referente a su forma de conducir nos permiten que sean utilizadas en forma semi-automáticas, es decir, tenemos dos maneras de aplicar las marchas o cambio de velocidades, una de ellas es la forma convencional activando el embrague en forma normal con la palanca correspondiente, la restante es sin la utilización de este sistema donde la condición correcta de ser utilizada es cuando el motor presente tiempo suficientes entre 5000 y 6000 revoluciones y liberando la aceleración se logra el cambio de marcha. (Miranda, J. op. cit.)

**e) *Reducción de marchas:***

La reducción de marchas es una habilidad que el piloto debe adquirir mediante la práctica y se trata de una ayuda inestimable a los frenos, que se aplican de forma simultánea, para conseguir una suave deceleración de la moto. (Miranda, J. op. cit.)

El objetivo principal de reducir velocidades es la de introducir con suficiente anticipación la relación de marcha adecuada al próximo trazado que hemos de negociar, generalmente una curva, para gestionarla en la mejor zona de entrega de potencia del motor. Se debe tener especial cuidado en la reducción de marchas. Si se nos ocurriera introducir una marcha inferior mientras nuestra aguja de las revoluciones se encuentra en la parte alta tendríamos varios efectos negativos (Miranda, J. op. cit.).

Es imprescindible conseguir una progresiva adecuación a la marcha engranada, por lo que a la misma vez que frenamos, debemos servirnos de la zona de fricción del embrague para atenuar en todo lo posible un efecto de retención demasiado brusco.

Para ello hemos de apelar al tacto de la maneta y a la experiencia de soltar el embrague de forma que la transmisión de la potencia del motor a la rueda trasera sea dulcificada todo lo posible y conserve su adherencia con el asfalto. (Miranda, J. op. cit.)

**f) La Frenada.**

Da igual los caballos de potencia que tenga la moto y la aceleración de la misma, los frenos son el competente de mayor potencia y por ello la detendrán más rápido. En la frenada podremos observar diferentes aspectos del piloto, es algo muy particular, que, aunque frenar a primera vista sea algo tan simple como accionar una maneta o palanca, cada piloto lo hará de su manera particular, en la que influirá la psicología y la propia experiencia del mismo.

- *Freno delantero*: Es el que soporta más carga y el más eficaz para detener la moto, pero también es el más peligroso. Uno de los efectos de riesgo es cuando la rueda derrapa, la frenada deja de ser efectiva y se convierte en un peligro. Si sucede durante la tumbada de la moto, la caída es brusca e inevitable. Si necesitásemos accionar solamente el freno delantero, deberíamos tener en cuenta la velocidad de la motocicleta, pues cuanto más velocidad, se necesitará más presión inicial sobre la maneta, procurando siempre evitar maniobras bruscas o extremas. (Miranda, J. op. cit.)

En los primeros instantes de accionar la maneta, se percibe la necesidad de mayor o menor frenada, lo que nos sirve para ajustar la fuerza sobre la maneta. Es lo que llaman la "frenada en dos tiempos". La moto reducirá su velocidad de manera rápidamente progresiva, hasta detenerse o alcanzar la velocidad que consideremos correcta. Con el freno delantero, es fácil modular la presión, según necesidad, en cualquier momento a lo largo de la frenada. (Miranda, J. op. cit.)

- *Freno trasero*: Cuando presionamos la palanca del freno trasero, la moto baja de atrás; el traslado de pesos hacia el tren delantero es menor, pero no retiene de manera tan efectiva, como lo hace con el freno delantero. Esta disociación entre lo que frena la rueda y lo que frena la moto, hace que pueda derrapar en cuanto los giros de esa rueda sean más lentos, que la disminución de velocidad que provoca. Esta peculiaridad, condiciona la manera de emplear este freno. Si cuando se está accionando la palanca, la rueda rebota a causa de una

irregularidad en el terreno y pierde contacto con el asfalto, tenderá a bloquearse por el mismo motivo que describimos con la rueda delantera, haciendo que derrape el tren posterior. (Miranda, J. op. cit.)

Si solo quisiéramos utilizar el freno trasero, tendríamos que iniciar la frenada con una presión muy suave sobre la palanca. La moto empezará a reducir velocidad de forma lenta, pero progresiva. Conforme la velocidad vaya disminuyendo, se va aumentando la presión sobre la palanca, en sincronía con la disminución de la velocidad, hasta que, si es necesario, se detenga la máquina. (Miranda, J. op. cit.)

- *Ambos frenos*: Utilizando los dos frenos, se aumenta su eficacia, ya que la distancia de frenado se acorta. (...) La función del freno trasero, es apoyar en su trabajo, al delantero. Por tanto, al no emplearlo a fondo, se previene su tendencia a bloquear la rueda posterior. Muchas motos traen ya, incorporado de fábrica, el reparto de frenada cuando se acciona la maneta, con un 70% hacia delante y un 20% hacia atrás. (Miranda, J. op. cit.)

En la siguiente imagen podemos apreciar como el freno delantero es el más efectivo, pero también, que, empleando los dos frenos, la distancia para detener la máquina, se acorta sensiblemente.



FIGURA NRO. 6. Distancia de frenado según el freno empleado. MIRANDA, José (2019)

- *El freno motor.* Cuanta más cilindrada, más contribuye el motor en la reducción de la velocidad. Basta con quitar gas, para notar este efecto rápidamente, el cual se multiplica al reducir a una marcha inferior a la que llevábamos, antes de iniciar la frenada. Debemos tener cuidado con esto, ya que el introducir de manera brusca o salvaje una o varias marchas inferiores, sin reducir antes la velocidad de la moto, lleva a la derrapada de la rueda trasera. (Miranda, J. op. cit.)

**g) *El paso por curva.***

Se compone de 3 maniobras fundamentales: frenar, tumbar la moto y acelerar. Antes de entrar en la curva es imprescindible anticipar las características de la misma para poder optimizar la trazada sin necesidad de realizar ajustes durante el proceso, la frenada ha de realizarse de forma progresiva. (Miranda, J. op. cit.)

De esa forma, se garantiza que la salida al final de curva tiene lugar por la parte interior del carril y con una trayectoria mucho más rectilínea. La frenada siempre debe realizarse antes de iniciar el giro e inclinar la moto. Una vez se inicia el paso por curva y la trayectoria se mantiene estable es cuando puede comenzarse el proceso de aceleración, siempre de forma sostenida y evitando dar gas de forma brusca. (Miranda, J. op. cit.)

La Tumbada continental es la postura más habitual entre los motoristas en la carretera, es especial en las motos turísticas y para realizar viajes, sobre todo cuando se lleva acompañante, y de simple forma de aplicar. En ella no existe desplazamiento lateral de pesos. El piloto bien apoyado con los dos glúteos sobre el asiento, sigue la inclinación de la moto, es decir, ni se queda vertical, ni se descuelga hacia el interior de la curva. Es una postura que, por su naturalidad, no tiene claves especiales. (Miranda, J. op. cit.)



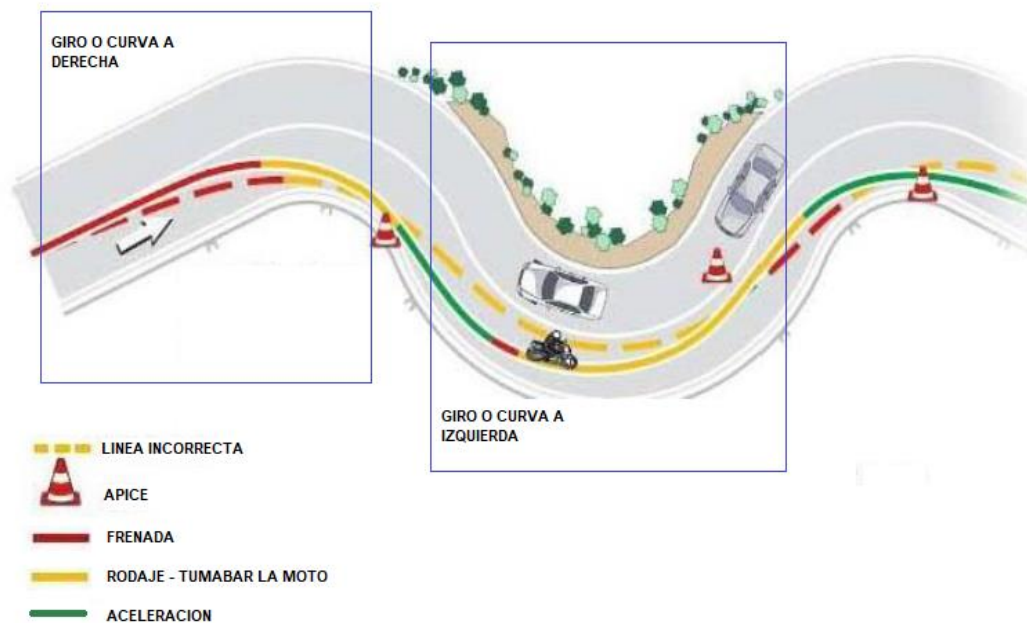


FIGURA NRO. 7. Conducción en curva y contra curva. MIRANDA, José (2019)

#### 2.4.2. Conducción o movilidad segura.

Dentro de las características de una conducción segura y sin explayarnos demasiado en el tema debido de no desviarnos de la investigación que se está realizando es importante marcar ciertos aspectos, en forma general plantearemos una lista de situaciones a tener en cuenta y que habitualmente son considerados en el manejo diario;

- revisión periódica de la motocicleta.
- sistema de refrigeración
- sistema de lubricación
- sistema de frenado: líquidos, pastillas, censor, freno de mano, pedal.
- neumáticos: presión de aire según el vehículo, profundidad de desgaste, deformaciones, daños de bandas laterales.
- sistema de suspensión total.
- sistema lumínico, luces de posición, bajas, altas, frenos, balizamiento, indicadores, etc.
- nivel de combustible, relojes indicativos.

- espejos retrovisores.
- bocina.

A todas estas consideraciones o controles de seguridad en el caso de la conducción policial la maquina (motocicleta) debe ser controlada en cada momento o cambio de turno de guardia, ya que la misma unidad es conducida por diferentes efectivos, y donde cada uno de ellos presentan diferencias en la personalidad o formación en la conducción, que pueden variar, pero los controles deben permanecer en los mismos estándares de revisión, por eso también es importante agregar las siguientes controles;

- revisión del sistema de balizamiento policial.
- sistema de sirena con sonidos modulares propios de las fuerzas de seguridad.
- control de encendido automático
- sistema de carga de batería, esto es fundamental ya que en lo general las motocicletas utilizadas son de uso civil adaptadas al trabajo policial y donde generalmente se incorporan más sistemas electrónicos que lo que permite la máquina.
- sistema de Posicionamiento Global (GPS - Global Positioning System), incorporado en los últimos años para mayor seguridad y control de los efectivos policiales.

Este listado imprescindible es fundamental para evitar fallas o accidentes, por eso no se puede dejar de lado siempre la trilogía vial. Para que la conducción sea segura, debe haber un perfecto equilibrio entre las exigencias de la misma, la capacidad de respuesta, los requisitos de seguridad del vehículo y las condiciones del medio; es decir, los factores que encontramos presentes en toda conducción. Este equilibrio está representado en el Triángulo de Seguridad Vial.

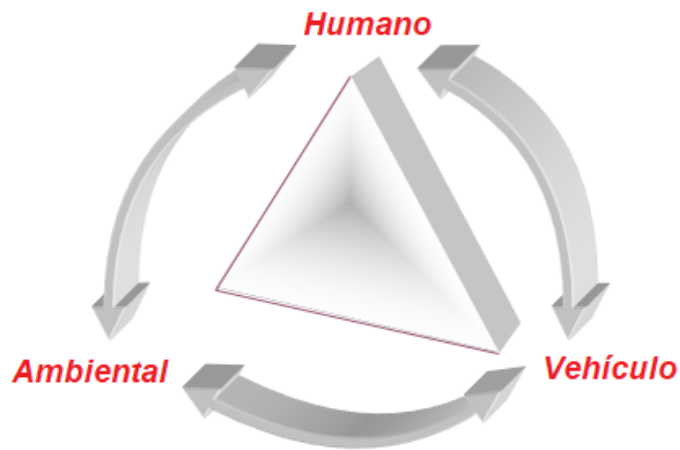


FIGURA NRO. 8. Trilogía vial. MACRI, Mauricio (2017)

<b>FACTOR HUMANO</b>	Se considera factor humano a la persona como peatón, pasajero y conductor, destacando su comportamiento en la vía pública y las condiciones psicofísicas y técnicas que hacen apto al conductor.
<b>FACTOR VEHICULAR</b>	Este factor está integrado por el móvil que circula por la vía pública, vehículo motor o tracción a sangre o tracción mecánica. El vehículo debe contar con una serie de requisitos de seguridad activa y pasiva para poder circular en perfectas condiciones de estado por la vía pública.
<b>FACTOR AMBIENTAL</b>	Está integrado por el ambiente, el clima, el camino, su estructura vial, el señalamiento de tránsito vertical, luminoso y horizontal

(Macri, M. et. al. 2017)

En ciertos aspectos es necesario destacar que, si el Triángulo de Seguridad Vial no mantiene su equilibrio, sea cualquiera la variable afectada, es importante en este caso que el motorista policial cumpla con medidas de seguridad que favorecerán cualquier situación de riesgo o peligro, minimizando los mismos.

Trataremos los elementos que protegen a los motoristas, más aún en desplazamiento policiales, la oportunidad de contar con estos medios de protección favorece indudablemente al motorista durante la conducción y en caso de accidentes.

Estos elementos de seguridad, se resumen en un buen equipamiento, que como dijimos minimizará los posibles daños y/o lesiones en caso de que tengamos una caída;

- **casco:** Es el elemento más importante para la seguridad del motorista.
- **guantes:** Son parte fundamental del equipamiento, ocupando uno de los primeros puestos en cuanto a importancia y seguridad, nunca se debería ir en moto sin ellos. Evitan que te ensucies las manos, te protegen de objetos o insectos que podrían impactar en tus manos y en caso de caídas.
- **traje:** Los hay de cordura o cuero; térmicos, impermeables, pero siempre con protecciones para aumentar nuestra seguridad. En esta parte debemos aclarar que debido a la formalidad del uniforme policial no se cumple con los estándares que se menciona, pero la conformación del chaleco antibala cumple funciones indirectas que favorecen en caso de caídas.
- **botas:** existen diferentes tipos de botas. Elegiremos unas que se adecuen al tipo de moto que vamos a conducir. Estas varían según la época del año, la policía Vial de Mendoza utiliza botas de cuero caña alta, las mismas no se caracterizan por su comodidad, pero se favorece a la protección en caso de que se sufra golpes de elementos extraños en la zona de los miembros inferiores, así como ataques de perros, caídas bruscas, etc.
- **anteojos o antiparras:** son un elemento indispensable tanto para la salud de nuestros ojos, como para nuestra seguridad, protege del viento como así también de los insectos, arenilla o cualquier partícula pequeña de polvo que pueda impactar en el rostro.

### 2.4.3. Conducción policial.

La conducción más haya de considerase una acción de dirigir de manera controlada y segura en este caso un vehículo, el conductor está obligado a obedecer ciertas normas y técnicas, tratándose de motocicleta, tiene esta acción característica especiales, a continuación, describiremos diferentes variables que influyen cuando se trata de un manejo o conducción en servicio policial.

La conducción policial y movilidad segura implica además de todos los elementos mencionados, una técnica de manejo adecuada y actitud en la conducción para favorecer un manejo preventivo, donde la consigna de ver y ser visto es casi una

obligación más aun cuando se realizan trabajos de custodias VIP, capsulas o coberturas de seguridad.

Como se sabe desatacar en los diferentes cursos de choferes o motoristas policiales en Mendoza, y según lo disertado durante el Congreso de Educación Vial del año 2017, también es muy importante la anticipación, es decir, adelantarse de alguna manera a un posible hecho o hipótesis futuras, es decir;

1. **reconocer el peligro:** examinar con atención los peligros de la vía, la circulación y las situaciones riesgosas de conducción.
2. **entender la defensa:** reconocer la situación y saber qué hacer en cada caso.
3. **actuar correctamente y a tiempo:** elegir las acciones correctas y realizarlas anticipadamente. No perder el tiempo.

En tanto la conducción policial se puede dividir en tres apartados:

- a) **conducción normal o de patrulla:** Conducción que realiza normalmente un motorista a baja velocidad, a efectos de vigilancia y en caso de una situación sospechosa ser más fácil y más rápida la intervención.
- b) **conducción policial:** Se trata de una conducción más deportiva que se podría realizar en persecuciones, donde se va a circular muy rápido.
- c) **conducción de emergencia:** Es la que realizarían los agentes cuando se encuentran en una situación de emergencia o cualquier otra en la que necesiten ir rápido. Implicaría gran velocidad en relación a la vía, apuradas de frenada, inclinaciones, etc. (Miranda, J. et. al. 2019)

No solo cabe mencionar los tipos de conducción policial es importante hacer hincapié en la seguridad pasiva y activa, donde todo conductor de vehículos, cualquiera fuera su tipo, debe conocer previamente a su conducción, la mecánica del mismo, como también los sistemas pasivos y activos;

#### **2.4.3.1. Seguridad pasiva:**

Es la que actúa o evita que se agrave las consecuencias de un siniestro, una vez que este ha sucedido, ante en el vehículo (correaes de seguridad, airbag, etc.) como en otros factores de prevención (el seguro, la atención sanitaria de urgencia, etc.). (Macri, M. et. al.2017)

Como se observa las definiciones en seguridad pasiva incluye elementos propios de vehículos mayores y no de motociclistas, por eso en este espacio aremos mención de los recursos en este tipo de seguridad al momento de la conducción de una motocicleta.

Existiendo la posibilidad de sufrir algún tipo accidente, es conveniente adoptar una serie de medidas que aportan a la seguridad pasiva, estas para minimizar las consecuencias de un siniestro, la indumentaria como hemos dicho, es fundamental, casco, guantes, chaquetón reflectante, revisión del material que llevamos incorporados en el cinturón, comprobar que lo llevamos debidamente sujetado, etc.

De igual manera la evolución de las motocicletas en la actualidad, donde muchos de los componentes que la conforman, como guardabarros, espejos, carenados, manillar de freno y embrague, tablero testigo de velocidad y del sistemas de frenado, instrumental de luces, mascara o parte frontal de la moto, agarre de asientos, etc., como lo más importantes, al momento de una colisión o siniestro con o sin intervención de terceros y en cualquier circunstancias, estas partes de la maquina se desprenden o se destruyen de forma de que afecten o lesionen al conductor. Estas medidas también deben ser consideradas en la seguridad pasiva, y que se destacan en motociclistas de alta cilindrada.

#### **2.4.3.2. Seguridad activa:**

Es la que trata de evitar que ocurra el siniestro. Ya sea integrado al vehículo (frenos, luces, neumáticos, etc.) o algunos de los otros factores (revisión médica, educación, construcción de autopistas, fiscalización, etc.). (Macri, M. op. cit.)

Las técnicas para poder gozar de la seguridad activa deben ser objeto de una dilatada práctica en situaciones de seguridad controlada, y no deben intentar emplearse sin haberse ensayado antes ampliamente. Deben tratar de integrarse en los actos reflejos, pues en situaciones límite no hay tiempo para reaccionar, por ejemplo, frenadas, control en ocasión de deslizamiento o derrape, aceleración, cambio de marchas, etc.

Dos son los peligros principales y que se repiten en forma permanente en la conducción de motocicletas: los deslizamientos o derrapes y los obstáculos imprevistos. Y sumando un tercero, que ocurre esporádicamente pero que deja secuelas en ocasiones graves y hasta la muerte, son los accidentes viales.

Seguridad activa en la conducción a dúo o en tándem. Es importante describir esta modalidad de trabajo, que implica el patrullaje o desplazamiento a dúo o tándem, el cual se caracteriza por circular dos motos a la par, con un propósito determinado, conjunto o complementario. (Macri, op. cit.)

Por eso las medidas de seguridad deben ser maximizadas en cada salida de patrullaje, esta modalidad es muy utilizada por los cuerpos de motorista de la policía vial de Mendoza, en especial al momento de realizar un servicio de custodia, capsula o cobertura de seguridad, incluyendo los desplazamientos en formación de dos o tres columnas, esta última no es recomendable por el espacio ancho de calzada que se utiliza, habitualmente más de dos columnas de motos es utilizada en ocasión de desfile.

Unas de las características fundaménteles es la coordinación y precisión en distancia lateral, velocidades de desplazamiento, sobrepaso de rodados, comunicación entre la pareja, para también tener en consideración es que, al momento de la formación de las parejas o el dúo las motocicletas a utilizar deben poseer las mismas condiciones, es decir, las máquinas deben ser de la misma marca y modelo (cilindradas), trabajar con máquinas diferentes complican no solo el patrullaje, también las posturas, aceleración, frenado, maniobrabilidad, etc. y la uniformidad, lo que implica elegancia e instrucción, siendo esta ultima la más importante.

#### **2.4.4. Conducción bajo estrés.**

En toda conducción se presentan innumerables situaciones que afectan la seguridad vial, como vimos anteriormente la trilogía vial tomo tres variables fundamentales, el vehículo, el medio ambiente y el humano o conductor, en este caso haremos hincapié en esta última, conducción bajo estrés.

El estrés es un mecanismo de defensa del organismo ante situaciones amenazantes o que demanda un gran esfuerzo. En este sentido las reacciones de estrés pueden ayudar a superar determinadas situaciones adversas, sin embargo, si la situación se mantiene durante mucho tiempo, puede sufrirse trastornos de sueño, ansiedad, problemas digestivos e incluso infartos. (Macri, M. op. cit.)

En nuestro caso describiremos la conducción policial bajo estrés, este tipo de conducción es de las más comunes y menos previsible, ya que interviene factores personales del chofer. Si bien todos somos distintos a la hora de reaccionar, hay una característica del individuo asociado a la neurofisiología y al estado psíquico que se encuentra. (Macri, M. op. cit.)

Como regla general se observa ante situaciones de estrés:

- un estado de nerviosismo generalizado con sudoración en las manos (factores muy importantes al momento de perder el control del vehículo).
- temblor en todo el cuerpo y en los miembros superiores e inferiores.
- temblor o bloqueo en la voz al momento de transmitir o de narrar un hecho traumático.
- lo más grave de esta situación es la parálisis que lleva a perder el control consciente e inconsciente del vehículo. En muchos casos se puede entrar en estado de visión de túnel, situación en la que lo único que ve es la amenaza a la vida misma, sin tomar en cuenta todo el entorno. (Macri, M. op. cit.)

El primer sistema del vehículo que se ve bloqueado por el hombre en esta situación es el freno y la falta de coordinación con respecto a la dirección del vehículo. En muchos casos, inclusive en personas altamente capacitadas, puede presentarse una



conducción torpe, sin fundamento racional alguno. Estas situaciones, en muchas oportunidades, son olvidadas por nuestra memoria, por lo que el conductor no puede tomar conciencia de la situación del bloqueo. Es muy importante ante este tipo de situación relevar a la persona afectada del lugar del hecho, como así también retirarle el arma. (Macri, M. op. cit.)

Para minimizar los efectos de una posible situación de estrés, es necesaria una capacitación constante en el personal, integrando a todas las herramientas que posee tanto al vehículo como su arma de fuego. Recordemos que, a mayor capacitación, mayor recurso, y a mayor recurso, menor probabilidad de bloqueo. (Macri, M. op. cit.)

Durante la instrucción del personal de motorista de policial vial de la Provincia de Mendoza, en todo momento más allá de perseguir la perfección en los desplazamientos sean individualmente, en tándem o en grupo, corrigiendo los errores que se detectaron en las formaciones de Custodia VIP, capsula o cobertura de seguridad, se observó que a mayor tiempo de exposición en las prácticas las condiciones de manejo comenzaban a variar en forma considerable, podríamos decir que las características que se observaron son muy similares a las descriptas anteriormente, ante tal situación cada efectivo buscó llegar a su propio límite, de esta manera cada uno de ellos sabrían cuál era su tolerancia al servicio y estar preparado en consecuencia.

Indudablemente estas maniobras realizadas en forma constante no solo ayudo a que cada individuo estuviera en plena conciencia y preparación a lo que en un futuro fuera expuesto, caso evidente fue la Cumbre del Mercosur en el año 2017, donde el servicio del personal de motoristas fue utilizado en forma completa, sea en tiempo y recursos, antes (instrucción) durante (duración de una semana) y después (servicio anexo a la cumbre), en definitiva, una experiencia única en todos sus aspectos.

### **CAPITULO III**

***Tácticas operativas de motoristas de la Policía Vial.  
Descripción de las tácticas de Policía Vial en servicios de  
custodias VIP, cápsula y cobertura de seguridad.***

Una vez desarrollada las generalidades históricas y evolutivas de las policías, su contexto y marco legal en forma particular en la provincia de Mendoza, destacando sus funciones, deberes y en especial lo que confiere a la Policía Vial, y una descripción de la planificación, y como se desarrollan las estrategias a partir de las tácticas, es propicio en este próximo punto ir destacando las tareas propiamente dichas del personal policial de motorista.

Es fundamental determinar las diferentes tácticas utilizadas, así de esta manera podremos identificar cada una de ellas, observar sus ventajas, riesgos y particularidades en cada uno de los servicios ordenados.

### **3. Tácticas de motoristas de la Policía Vial.**

#### **3.1. Tácticas operativas generales.**

En cualquiera de los casos la táctica a utilizar, sea custodia VIP, cápsula o cobertura como lo hemos manifestado, debemos tener en cuenta que en la protección integral se articula como un sistema de seguridad que organizado nos permite para custodiar una persona, un lugar o un objeto determinado, donde a partir de tácticas operativas adecuadas controlar lo que sucede en una zona limitada o escenario, permitiendo reaccionar adecuadamente ante distintos tipos de sucesos. A partir del estudio de las posibles amenazas y la consideración de los recursos disponibles se realiza uno de los aspectos más importantes de la protección, la planificación. (Quiroga, H. et. al. 2016)

En este caso es prudente exponer lo que entendemos por planificación, como el conjunto de actuaciones, técnicas y disposición de medios tendientes a evitar o reducir la probabilidad de que un riesgo se materialice o de que sus consecuencias sean mínimas en caso de que no pueda ser evitado. Las acciones van dirigidas a la prevención y reducción de daños, permitiendo controlar los sucesos que ocurren en la zona custodiada o en su proximidad, para poder reaccionar adecuadamente. La protección eficaz se consigue mediante la puesta en práctica de diversos mecanismos, acordes al tipo de peligro que se afronta. La custodia es efectiva cuando es planificada y organizada, y nos permite conocer los riesgos, controlar nuestro entorno y reaccionar adecuadamente. (Quiroga, H. op. Cit.)

Por lo que la planificación de un operativo de seguridad se considera como el conjunto de acciones, protocolos y dinámicas que unifican todas las normativas e instrucciones de seguridad del entorno o personas protegidas, donde también se incluimos el plan de emergencia o evacuación, esto sin dudas son las tácticas que se necesitan para alcanzar los objetivos deseados. (Quiroga, H. op. Cit.)

En todo momento se debe tener en cuenta, que tanto en la Custodia o protección de una o varias personas VIP, como en las cápsulas y coberturas de seguridad o apoyo no se puede garantizar al 100 % la seguridad, por lo que se tiene que considerar los siguientes aspectos; **prevención, reacción, intuición o suerte**, estos factores en mayor o menor medidas siempre se repiten en diversos porcentajes, a continuación, se puede expresar;

PREVENCION (INTELIGENCIA)	-----	Tarea de Gran Importancia (90 %)
REACCION (FUGA O EVASION)	-----	Probable (09 %)
INTUICION O SUERTE	-----	Poco Probable (01 %)

### **3.1.1. Prevención y anticipación.**

En este punto debemos mencionar que la prevención y anticipación, se trata del conjunto de actuaciones destinadas a evitar la posible ocurrencia de un suceso que pueda producir daños personales o materiales. El primer paso del operativo de seguridad es adoptar medidas de carácter preventivo, considerando todos los ámbitos de actuación de la persona o de los objetivos. (Quiroga, H. et. al. 2016).

Lo que atañe en esta acción o etapa es de gran importancia la combinación de ciertas tácticas previas, estos procedimientos son necesarias para lograr una cobertura de seguridad con desplazamiento limpio y sin contaminación durante el trabajo del personal de motoristas, donde es importante la observación y análisis.

En todo momento se debe plantear y dejar en claro los puntos necesarios para lograr un desplazamiento correcto, cumplir en forma eficiente y efectiva los programas ordenados por mandos superiores.

### **3.1.2. Reacción.**

En el momento posible de reacción o de respuesta a algún episodio de conflicto, sea contra o no del mandatario custodiado, y más allá de que este momento es de bajas probabilidades, no deja de ser de gran importancia, debido a que el personal que conforma la caravana durante el desplazamiento deben utilizar todo el conocimiento adquirido; considerando varios tipos de resolución que logren resguardar en forma eficiente el o los objetivos, esta características sin dudas también son aplicadas en las coberturas de seguridad, donde más allá de no realizarlo sobre un mandatario o una persona considerada VIP, el objetivo a proteger también es importante, sea una gran estructura, deportistas, o el transporte de un órgano por ablación.

La denominaremos defensa primaria ya que en este caso de ser necesario el personal policial de motoristas con uso de arma de fuego provista, aseguran un tiempo necesario para la retirada de la cápsula o cambio de circuito, también incluye en esta etapa si es necesario, la posibilidad de evacuación en los lugares ya determinados, esto se registra como momento o suceso de emergencia o de urgencia.

Dentro de las consideraciones de las tácticas se incluye la conducción ofensiva con acción de limpieza o despeje del circuito para la cápsula, cuando esta es contaminada por cualquier motivo, ya sea un vehículo, individuo, objeto extraño o sospechoso en la calzada, sumaremos si fuera necesario también maniobras de primeros auxilios.

### **3.1.3. Intuición o suerte.**

Esta última medida es muy poco probable que suceda y nada debe ser expuesto a este último factor teniendo en cuenta que existen variables que no son controladas por la persona y deben producirse en condiciones de casualidad en tiempo y forma que nos permita reaccionar, obteniendo resultados favorables.

## **3.2. Tácticas específicas.**

Procederemos a determinar y describir las acciones previas tendientes para cumplir con las estrategias requeridas, se ordenarán según su grado de relevancia e importancia, desde su inicio hacia el final se volverán más complejas en su planificación; se comenzará con las **coberturas o apoyo de seguridad**, que brinda habitualmente el

personal de motoristas, estas pueden ser consideradas de planificación más simple con menos recursos y luego se continuara con los trabajos de **custodia vip y cápsulas**, en esta dos formas se deben sumar; tareas de inteligencia más amplia, con la inclusión en determinados casos el apoyo de otras fuerzas de seguridad, incorporando recursos logísticos y humanos.

### **3.2.1. Cobertura o apoyo de seguridad.**

Este trabajo tiene también la particularidad de persigue la prevención de accidentes viales, con o sin intervención de terceros, para que el servicio sea cumplido en forma eficiente deberemos tener en cuenta las siguientes condiciones:

- recaudar datos de fecha de salida y llegada, hora de inicio del servicio y destino final.
- entrevista con un referente, líder o jefe.
- tipos de los vehículos, características de los desplazamiento y velocidades a tener en cuenta.
- condiciones y tipo de caminos o rutas a recorrer.
- condiciones climáticas,
- disponer el recorrido primario y programar rutas alternativas, estas son muy importantes por cualquier hipótesis de cambio de camino o destino por posibles conflictos, por ejemplo: manifestaciones, accidentes de tránsito, congestión en la circulación vehicular entre las más habituales.
- observar la infraestructura urbana y/o rural, la existencia de edificios, puentes, arboledas, tipo de caminos, condiciones de las rutas de desplazamiento.
- determinar las velocidades de circulación máximas permitidas y las posibles velocidades de desplazamiento.
- se recomienda que momentos antes de iniciar el o los desplazamientos se realice un último reconocimiento de las rutas primarias y alternativas.
- ubicar hospitales o centros de salud más cercanos, unidades Policiales, Defensa Civil, municipales, fuerzas armadas nacionales, etc...
- medios de comunicación radial portátil; mantener contacto permanente durante el desplazamiento, con utilización de equipos que posean GPS (Sistema de Posicionamiento Global o Global Positioning System).

- estructura vial; como cruces o intersecciones, cartelaría (por ejemplo, disco pare), semáforos y su respectiva sincronización (tiempo de demora o desperfecto) separadores de carril, reductores de velocidad, etc...

### **3.2.2. Custodias VIP, o cápsulas de desplazamiento.**

Como mencionamos anterior, se suman otras condiciones y donde se involucra una planificación más amplia, incorporando nuevas tareas;

- comunicación entre los intervinientes; se logra en especial en forma directa con el jefe o encargado de la custodia propiamente dicha, en algunas ocasiones también se debe hacer contacto de igual manera con personal de protocolo. Se recomienda contacto radial directo, es decir sin intermediarios.
- lugar de arribo; en este punto observar si posee seguridad de índole Privado o pertenece a otras fuerzas de seguridad armada, como pueden ser PSA (Policía de Seguridad Aeroportuaria) Fuerza Aérea Nacional, Policía Federal, etc.... en este caso particular se deben solicitar los permisos pertinentes y con antelación suficiente para el ingreso, la coordinación en este punto de inicio es importante para conocer los componentes y/o integrantes de la caravana.
- sitios o agenda protocolar a cumplir, tiempo de demora en el lugar o en los lugares, visitas fuera de protocolo, o desplazamiento sorpresas; en este último caso no es recomendable realizarlo sin tener un reconocimiento previo de las vías a recorrer, el cual debe desarrollarse en un tiempo mínimo que en algunas oportunidades se estima entre 10 a 30 minutos de antelación.
- trazar el recorrido primario, y programar los recorridos secundarios y terciarios, estas alternativas son necesarias y muy importantes al momento de cambio o reacción por cualquier hipótesis de conflicto, por ejemplo: manifestaciones, accidentes de tránsito, congestionamiento en la circulación vehicular, zona insegura para la caravana, etc.
- tiempo probable de desplazamiento, calcular aproximado del operativo, con la estimación de las distancias, rutas o circuitos, de esta manera podemos prever la demora desde el inicio de movimiento hasta su finalización.
- sumado al estado climático, también se deberá observar periodo del año en que se realizaran los desplazamientos. Se debe poseer un diagnóstico lo más preciso posible de lo sucedido y de lo que sucederá, pensar solo en el día del servicio es un error, también es prudente chequear las condiciones del o los días

anteriores, por situaciones de lluvias, vientos, derrumbes, etc. Estas condiciones climáticas siempre deben ser observadas en especial en la Provincia de Mendoza, donde las estaciones del año tienen temperaturas y características muy marcadas, por ejemplo, temperatura que van desde temperaturas bajo cero a una máxima de 39° C, fuertes vientos en especial en zona de alta montaña, nieve, hielo, entre lo que se considera como más relevante. Consulta a defensa civil o páginas de internet con tal fin.

- no desestimar cualquier información, por más burda que pueda escucharse, los medios de comunicación masivos, como noticieros televisivos o radiales, diario o revistas en papel o en formato digital, etc., son muy útiles y ayudan a tener un panorama más amplio de los posibles lugares a desplazar y prever cualquier situación, minimizando la sorpresa.
- tamaño de la comitiva, cantidad de rodados, y fundamentalmente los tipos de vehículos; estructura, potencia y velocidad posible de circulación
- carga de circulación vial que presentara las cercanías al lugar, horario con mayor o menor congestión, cantidad de intersecciones con o sin semáforos, rotondas, retornos, tipos y cantidad de carriles posibles a utilizar, es decir, rutas, avenidas, calles, pasajes y la conformación de su estructura, asfalto, pavimento, adoquinado, ripio, tierra o arena.
- al igual que se debe poseer personal de motoristas satélite, que brinden en forma permanente y en tiempo real información de las posibles novedades de los recorridos designados, las situaciones de conflictos que pueden existir en el lugar de destino.
- proceder al despeje de la calzada, como, por ejemplo: los vendedores ambulantes, limpiavidrios, mendigos, artistas callejeros, bicicletas o peatones, que por su condición interrumpen el normal desplazamiento, pudiendo también ser posibles agresores.
- en caso de movimientos aéreos (Helicóptero) se recomienda la formación de cápsulas de seguridad en los lugares de despegue y de arribo, estas son necesarias por si se trabaja la posibilidad de cambio de forma de traslado, es decir, de aérea a terrestre bajo emergencia o por el solo hecho de cambio de estrategia.
- solicitar apoyo a las demás fuerzas o instituciones de seguridad, como pueden ser Preventores o personal de tránsito municipal.



Cualquiera sea la táctica de trabajo utilizada no debemos olvidar que uno de los objetivos primordiales es la protección, está la ubicaremos entre la prevención y la reacción, es decir es el momento preciso donde se desarrollan las acciones del personal de motoristas de policía Vial.

La protección abarca la suma de medidas cuyo objetivo es neutralizar amenazas mediante una respuesta adecuada que hace uso de los recursos humanos y técnicos disponibles para el operativo. Cuando hablamos de protección nos referimos al conjunto de medios y sistema de seguridad que se articulan en el entorno de un bien o de una persona, con las finalidades de asegurar la integridad de lo que vamos a proteger y de aquellos que nos rodea. (Quiroga, H. et. al. 2016)

Diseñar un sistema de protección integral implica valorar todos los riesgos y vulnerabilidades que pueden afectar las distintas áreas donde se ubicara el objetivo a proteger, cabe mencionar que podemos mencionar dos tipos de protección;

- **Dinámica:** consiste en un dispositivo de seguridad personal que garantiza la integridad del VIP o los objetivos a proteger durante el desplazamiento.
- **Estática:** es la suma del método técnicos y recursos que garantizan la seguridad y bienestar del VIP, durante su permanencia cotidiana en edificio, instalaciones, puestos de trabajos, en su propia vivienda. (Quiroga, H. op. cit.)

Queda en claro que la protección que es utiliza por el personal policial de motorista es sin dudas dinámica, en todo momento que se realizara un desplazamiento. La protección estática por su lado es utilizada por personal designado o por personal de seguridad convencional de fuerzas de seguridad, por ende, nos referiremos a las tareas dinámicas del personal de motoristas en movimiento.

En las tareas de protección se procura un barrido en el desplazamiento que no amerita ningún tipo de error, donde se debe imprimir más velocidad que la cápsula propiamente dicha, lo que obliga una correcta maniobrabilidad de los vehículos involucrados, donde la utilización de Motos son necesarias para lograr abrir espacio en la circulación y realizar los cortes de transito necesarios para dar mayor fluidez, para lograr así una velocidad constante que requiere toda la atención y concentración de los motoristas policiales como también de los choferes de los vehículos mayores.

De esta manera se han mencionado y descrito las tácticas aplicadas por personal de motoristas de policía vial, pero a estas situaciones debemos hacer un apartado especial a las tácticas de conducción y teniendo en cuenta dos condiciones básicas que son, una la conducción defensiva o evasiva y la conducción ofensiva.

**a) Conducción defensiva o evasiva:** bajo esta denominación se agrupan todas aquellas maniobras cuyo objetivo es sortear cualquier tipo de obstáculo, evitando colisiones y la consiguiente detención de los vehículos o de la caravana. Se trata de un conjunto de técnicas de conducción empleadas para alejar un vehículo de un potencial peligro.”. (Quiroga, H. op. cit.)

Estas maniobras varían en función de las situaciones que encontramos, pero como normas generales de actuación debemos observar las siguientes consideraciones:

- conducir a mayor velocidad, atención a las circunstancias del tránsito.
  - el conductor debe mantener el vehículo en movimiento ...
  - Mantener la calma y la serenidad, controlando el entorno y tomando las decisiones basadas en las condiciones del vehículo y la capacidad o nivel de habilidad como conductor.
  - variar el rumbo anteriormente establecido ...
  - acudir por vías de evacuación o zonas seguras ...
  - evitar accidentes por acciones propias o por imprudencia de terceros ....
- (Quiroga, H. op. cit.)

**b) Conducción Ofensiva:** consiste en aprovechar el peso, la potencia y la velocidad de un vehículo para enfrentar un ataque de forma activa, que combinadas con una instrucción adecuada en la conducción es una herramienta más para desarrollar una protección... (Quiroga, H. op. cit.)

En particular este tipo de técnica es utilizada por los rodados de mayor porte, como automóviles, camionetas, etc., el caso particular que nos compete, las motocicletas también pueden ser utilizadas, pero en objetos de porte no mayor a la moto, es decir, ante personas o vehículos menores, donde el accionar de la ofensiva

logre efectos positivos, tratando de no exponer la vida de los efectivos de policía, en caso de que este fuese necesario.

### **3.3. Formación en desplazamiento de motoristas y su rol.**

Antes de indicar las formaciones que se ejecutan en las diferentes tácticas, debemos hacer un planeo general, en los momentos de conformación de cápsula o custodia VIP, existe la participación de personal de seguridad propio o escoltas que hacen la protección directa sobre el objetivo, en tanto en las coberturas de seguridad en prevención de accidentes, la participación es más directa con el objetivo y no se posee en la mayoría de los casos una custodia personal, escolta o guardaespaldas.

También es oportuno hacer mención que los vehículos que forman parte de la caravana ya sea formal o informal, deben ser acondicionados según las hipótesis de conflictos o atentados que puedan llegar a suceder, teniendo en cuenta la fidelidad del rodado, maniobrabilidad, velocidad, sistema de frenado y aceleración, confort, blindaje, sumado que los vehículos menores como motocicletas, también deben poseer ídem características en especial las medidas de seguridad, ya que la protección del conductor y su efectividad está directamente ligada a la funcionalidad de la máquina.

El motorista que formara parte de una custodia VIP o una cápsula de seguridad debe tener presente la cantidad de vehículos que se trasladaran y la ubicación de los participantes de la custodia como el objetivo (custodiado), esto se conocen unas horas antes del desplazamiento, una vez recibida la información y planificado el servicio no se deben agregar más rodados a la caravana, esto afectaría la planificación inicial.

A continuación, observaremos en las figuras la ubicación del personal de custodia (heptágono) y chofer (triángulo).

- Primer Vehículos de custodia denominado Seguridad Móvil Uno o Seguridad Uno (S1) y segundo vehículos de custodia denominado Seguridad Móvil Dos o Seguridad Dos (S2) estos habitualmente presentan la misma ubicación de los integrantes de seguridad.

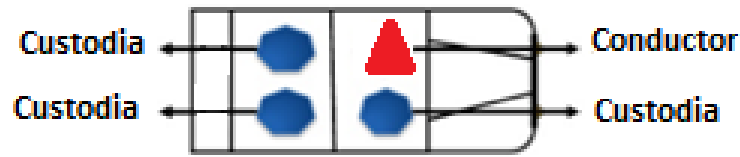


FIGURA NRO. 9. Distribución de Custodias VIP en Vehículos mayores

- Vehículo "A" o Principal, se caracteriza por ser el portador del Líder de Equipo de Custodia (círculo) y trasladarse el VIP (estrella). Como se puede observar la persona custodiada se ubica sobre en la parte posterior costado derecho, detrás del líder, en ciertas ocasiones también se incorpora una custodia más en la parte posterior izquierda.

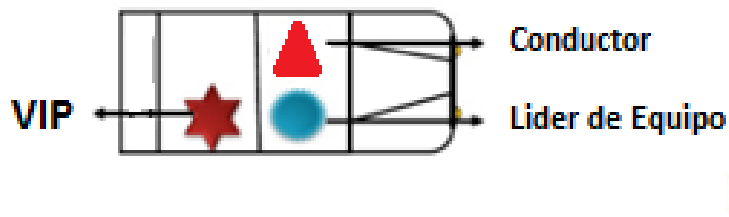


FIGURA NRO. 10 Distribución de Custodias y el VIP en Vehículos mayores

- De esta manera se conforma la Caravana de seguridad, se debe tener en cuenta que también se puede realizar con solo vehículo de apoyo.

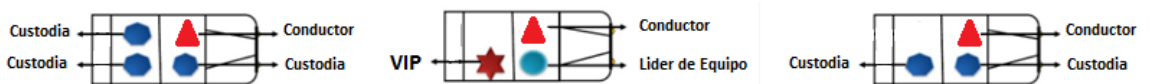


FIGURA NRO. 11. Caravana de mandatario.

También podemos encontrar un único vehículo donde se hace el traslado del objetivo (VIP), esto es característico en celebridades como cantantes, deportistas, actores, etc.; está integrado por un chofer que puede o no ser de custodia, o también que posea uno o dos personales de seguridad, en estos casos empieza una labor más del Motorista de la Policía Vial, debe participar como apoyo del o los Custodia del VIP, es decir pasa hacer parte de servicio de escoltas.

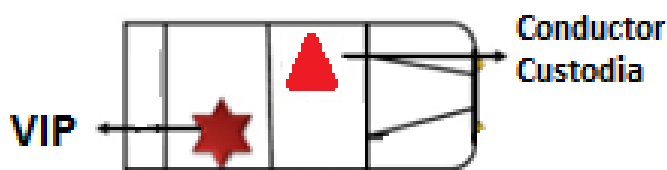


FIGURA NRO. 12. Custodia y Chofer de VIP

Planteado las características generales y las tácticas de las custodias de seguridad convencional, comenzaremos con la descripción de los partícipes de una caravana formal, teniendo en cuenta la formaciones antes descriptas, luego se va rodeando de la cápsula, donde se suman; **un vehículo de seguridad puntero** (móvil policial común), **motoristas puntas** (una, dos o tres motos en cuña invertida) donde se ubica el Jefe de los Motoristas, **una moto enlace, y motos de barrido** ( según la necesidad se recomienda no menos de cuatro), de cierre de la cápsula, detrás del Móvil dos se ubica **vehículos g.a.t.** (Grupo de Apoyo Táctico) dentro de la Policía de Mendoza esta función la lleva acabo el G.E.S. (Grupo Especial de Seguridad), **ambulancia** y personal de motoristas de Policía Vial o Motoristas de **cuerpos especiales** como la Unidad Motorizada de Acción Rápida (UMAR).

Este sistema puede varias en forma constantes dependiendo de la información Preventiva con la que se trabaja, a los cual también se pueden retirar algunos elementos como Moto enlace, y solo trabajar con una sola moto guía puntera, es decir, la cápsula de seguridad es muy flexible a los posibles cambios, ya sean por cambios de planificación del servicio o por pedido del VIP, el cual en ocasiones no desea personal policial.



FIGURA NRO. 13. Cápsula de mandatario - Tipo presidencial - Sin barrido

Dentro del desplazamiento del personal de custodia que forma la caravana (vehículos mayores) se van a observar diferentes tipos de conducciones, tanto maniobras defensivas como ofensivas, en esta oportunidad se debe restringir la participación de las motocicletas las que entorpecerán el accionar de los custodios, entre estas maniobras podemos mencionar giro o vueltas en J o en Y, inclusive circular en reversa, esto pone en riesgo a los motoristas policiales.

Es necesario hacer esta mención para que se destaque que cada participante o interviniente de la cápsula posee un rol designado y determinante, los mismos deben ser respetados para mantener un orden y coordinación táctica, de esta manera alcanzar los objetivos deseados.

El personal de Motoristas de Policía Vial, poseen las siguientes funciones;

- ❖ **MOTOS DE BARRIDO;** el personal policial con motos que conforman esta primera parte de la cápsula, no solo debe contar con la idoneidad en la conducción de este tipo de vehículo, también tiene la importante tarea de limpiar el circuito o ruta de desplazamiento diagramada, esta tarea se lleva cabo desplazando los vehículos circulantes civiles hacia las laterales, banquetas, o abriendo camino por la circulación, según sea más conveniente, en zona urbanas su función también converge en el ordenamiento del tránsito, con cortes espontáneos, con regulación de intersecciones semaforizados o no. Siempre en alerta del circuito o trayectoria a seguir, se recomienda una distancia de trabajo con respeto a la caravana de no menos de 100 mts. aproximadamente, si se posee moto enlace, la distancia debe ser mayor. Esta modalidad de trabajo también es muy conveniente en las coberturas donde se desarrollan eventos deportivos, manifestaciones, eventos sociales (ejemplo: rally de autos antiguos), o en apoyo de ambulancias en emergencia. Lo que se debe tener en cuenta es que según este destinado el barrido es la velocidad que se debe imprimir, es decir, por ejemplo, en un evento deportivo con ciclistas la velocidad de desplazamiento dependerá de los participantes, en cambio en cobertura de ambulancia en estado de emergencia se debe considera según el área urbana, horario, distancia, calzada, etc.

La forma de desplazamiento para evitar un accidente entre los motoristas se puede desarrollar en dos formas, por **POSTAS o RELEVO**, con el sobrepaso de las motos en el primer caso por dentro de la columna, es decir, por el centro de la calzada o calle.

**Cortes en postas:** presenta como positivo que se puede imprimir mayor velocidad en los desplazamientos, es útil en momentos de traslados de urgencia, se puede trabajar en forma individual o en tándem, siendo aconsejables esta última, de esta manera siempre se mantienen las parejas o dúo de motoristas.

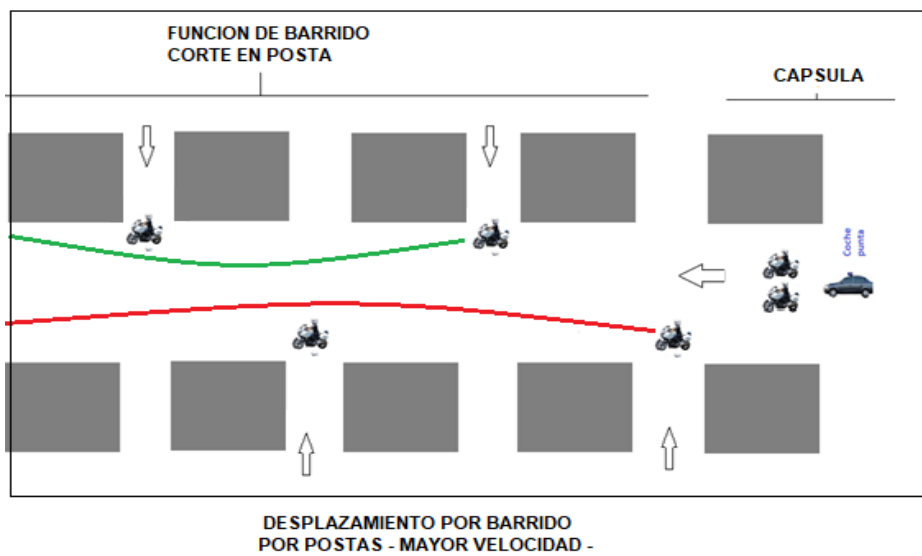


FIGURA NRO. 14. Desplazamiento con barrido por postas.

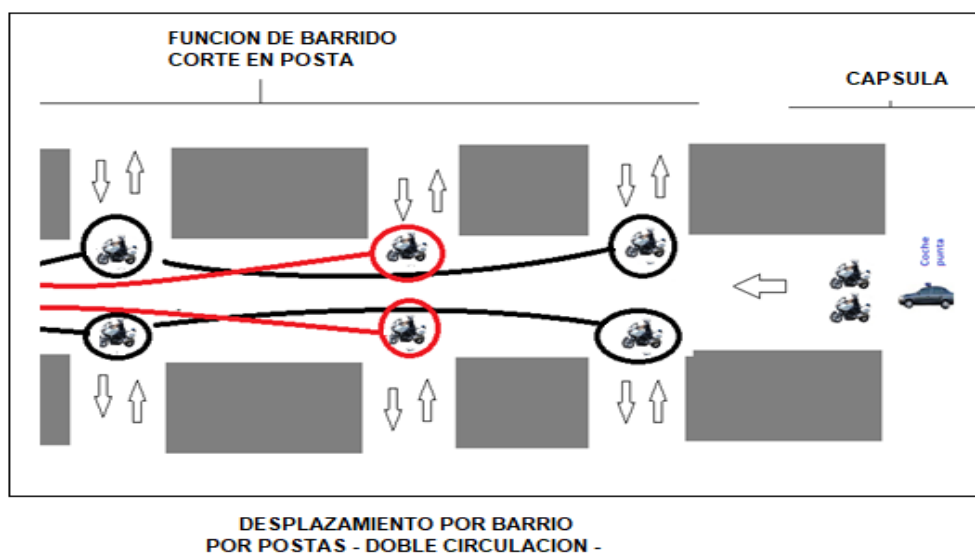


FIGURA NRO. 15. Desplazamiento con barrido por postas.

**Cortes por Relevo:** Se desarrolla a menor velocidad o moderada, se recomienda cuando se posee intersecciones con doble sentido de circulación y el desplazamiento no posee características de urgencia.

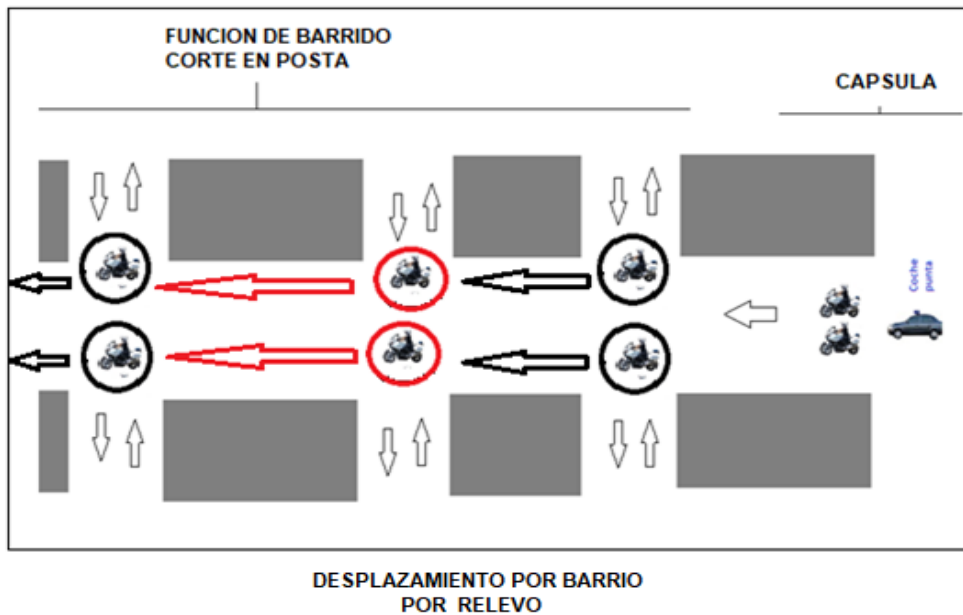


FIGURA NRO. 16. Desplazamiento con barrido por relevo.

- ❖ **MOTO ENLACE;** esta posición tiene como función ser el nexo entre las motos de barrido y las motos punteras, es quien marca la velocidad de las motos de barrido en relación a la carava. En caso de pérdida de una moto de barrido esta pasa inmediatamente desde su posición a función de barrido. (ver figura Nro. 17)
- ❖ **MOTOS PUNTERAS;** pueden ser trabajada con tres motos en posición de cuña, o dos motos en línea, la función es mantener la velocidad de la caravana, y actuar en caso de evasión o fuga en protección del mandatario, también pueden cumplir función de barrio, en desplazamiento donde la circulación es mayor a la deseada lo aconsejable es trabajar con tres motos, de esta manera en caso de reacción o evasión por cualquier motivo se van a contar con dos motos para que pasen a la función de barrido y/o corte. (ver figura Nro. 17)
- ❖ **MOTOS DE CIERRE;** esta ubicación como su palabra lo indica es a la final de la cápsula, no permite el sobrepaso de otros vehículos y mantiene un visual completa del desplazamiento desde una posición posterior. En caso de cápsulas de alto riesgo se conduce con un personal montado con arma larga. Estas motos no solo cumplen la función de cierre, en caso de tener que realizar maniobras



evasivas en sentido contrario al que se desplazaban estas pasan hacer motos punteras o de barrido, esto ayuda considerablemente hasta tanto se proceda al resguardo del mandatario o se re-agrupe nuevamente la cápsula.

Estas descripciones generales se comenzaron a desarrollar desde las tácticas de cápsula, continuado por custodia y finalizando en cobertura, es decir, desde los desplazamientos más complejos a los más sencillos, pero debemos tener en cuenta un factor muy importante, desde el momento que ya se encuentra en movimiento el dispositivo, es fundamental mantener el mismo personal de motorista que inicio la cápsula, custodia o cobertura, es decir por ninguna razón se deberá incorporar ningún otro motorista en la formación de desplazamiento, esto es fundamental ya que la incorporación de otra moto, arriesga no solo el normal desarrollo de las acciones, también pone en riesgo a sus compañeros que se encuentran en movimiento, el apoyo debe realizarse de forma externa sin interponerse en la marcha de los motoristas previamente designados.

### 3.3.1. Cápsula de seguridad.

A partir de este punto observamos en las imágenes las formaciones utilizar por el personal de Motoristas de Policía Vial de la Provincia de Mendoza, lo que ayudara a entender lo descripto anteriormente, tanto en el capítulo de los niveles de riesgo como en el presente.

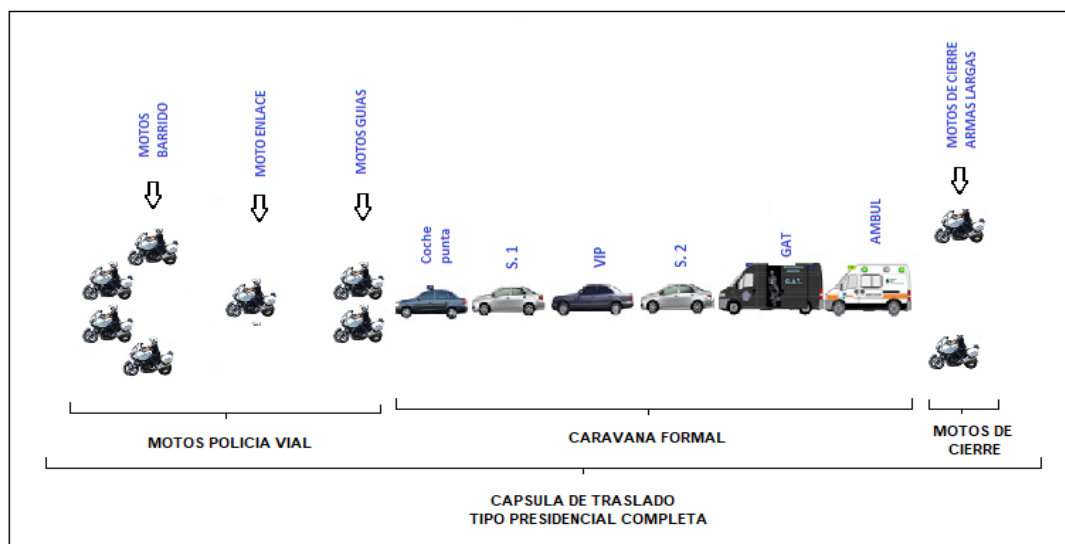


FIGURA NRO. 17. Cápsula de traslado de Mandatarios – Tipo Presidencial

Esta cápsula de seguridad, no solo fue utilizada para brindar seguridad en los desplazamientos con el presidente de la Nación Argentina, también se utilizó para los presidentes participantes de la Cumbre de Mercosur del año 2017 la que se llevó cabo en la Provincia de Mendoza, también fue utilizada para la vicepresidenta de la Nación.

La próxima formación es muy similar a la descrita anteriormente como cápsula de traslado, la diferencia como su nombre lo indica cápsula con motorista Rey y Reyna, está dada por su conformación y posicionamiento de las máquinas, que tiene como finalidad de cobertura a los lados del vehículo VIP o vehículo "A", donde las motos Rey y Reyna se ubican a la altura de las ventanillas traseras del objetivo custodiado, esta formación en especial debe contar con una elevada instrucción, practica y con choferes muy avilés en la destreza de la conducción, donde la sincronización con los motoristas es fundamental, esto es debido a que puede colisionar a las motocicletas circulantes a sus costados.

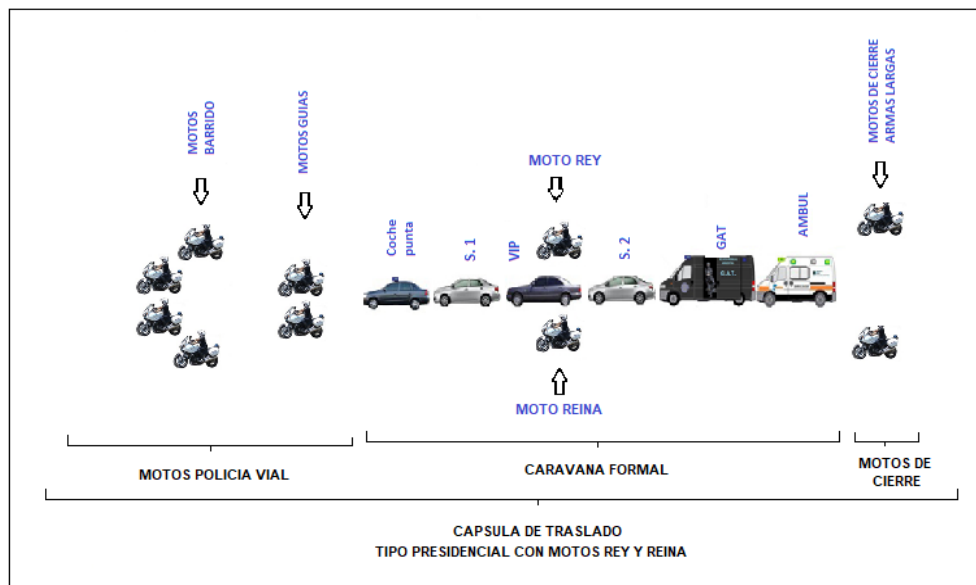


FIGURA NRO. 18. Cápsula de traslado de Mandatario - motos Rey y Reina.

En el caso de la zona urbana de la provincia, más precisamente en Zona de Gran Mendoza la formación con uso de Rey y Reyna, no fue conveniente por la cantidad de vehículos que circulan, pero fundamentalmente por el ancho de sus carriles, los cuales presentaban ser más agosto que por ejemplo la ciudad de Buenos Aires, principalmente por las zonas por donde se realizarían los recorridos. Si es muy útil a utilizar cuando la zona es vallada en todo su recorrido, esto deja el área totalmente resguarda por los tres

anillos de seguridad que se implementan como estrategia de seguridad, lo que permite una zona limpia sin vehículos ajenos a la cápsula.

### 3.3.2. Custodia VIP.

En las diferentes formaciones que observamos en los gráficos detectamos que este tipo de servicio es muy dinámico, y puede verse integrado por una custodia convencional particular, si es de esta manera se recuerda que el personal de Policía vial, procederá a la cobertura en guía, prevención de siniestros viales, y apoyo al personal de custodios si es necesario. Esta posibilidad de apoyo solo se realizará si es solicitado por el custodio del VIP, ya que el motorista debe estar atento a la maquina (moto) y al entorno de la circulación en general, esto es debido a que por situación de agresión o ataque tenga el tiempo suficiente para emprender la salida segura y no perder la concentración.



**CUSTODIA VIP Y  
COBERTURA DE SEG. VIAL**

FIGURA NRO. 19. Custodia VIP.

En algunas ocasiones el personal policial pierde el objetivo y la concentración por solo hecho de observar al VIP, lo que lo lleva a realizar acciones impropias de la función, por eso es muy importante que el personal que cumple con servicio de Custodia VIP entienda que la función es la protección del objetivo en forma permanente.



**CUSTODIA Y COBERTURA DE SEGURIDAD VIAL COMPLEJA  
CON PERSONAL DE SERVICIO DE CUSTODIA PROPIA**

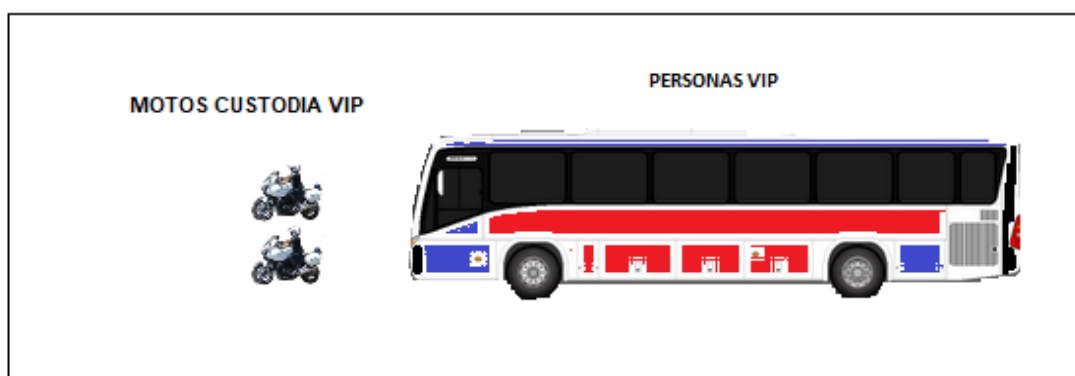
FIGURA NRO. 20. Custodia y cobertura de seguridad.

También encontramos los servicios de custodia VIP que son desarrollado íntegramente por el personal de Motoristas de Policía Vial, debido a la falta de custodia personal o guardaespaldas, en ese contexto el VIP tal vez se puede considerar menos importante por no poseer custodia personal, esto sería subestimar el objetivo, por eso siempre se debe mantener una conducta profesional y adecuada a cada momento de traslado hasta tanto el VIP sea entregado a otra fuerza de seguridad o allá llegado a destino.



**CUSTODIA VIP Y COBERTURA DE SEG. VIAL  
SIN SERV. DE CUSTODIA**

FIGURA NRO. 21. Custodia y cobertura de seguridad.



**CUSTODIA Y COBERTURA DE SEGURIDAD VIAL SIMPLE  
SIN PERSONAL DE SERVICIO DE CUSTODIA PROPIA**

FIGURA NRO. 22. Custodia y cobertura de seguridad

Esta última imagen donde se incluye un transporte de pasajeros (ver figura Nro. 22), es como se desplazan los denominados VIP de la Fiesta Nacional de la Vendimia en nuestra provincia, desde el primer día de la semana vendimial, es muy variado y debe mantener comunicación permanente con personal de protocolo de casa de Gobierno.

En estos desplazamientos se poseen salidas y destinos que comienzan en el Aeropuerto Provincial, hoteles, restaurantes, lugar del evento, teatros, conferencias, etc., los desplazamientos se caracterizan por realizarse con velocidades moderadas y respetando las normas viales, solo en caso de emergencia se toma una conducta ofensiva al momento de la conducción, la cual debe ser informada en forma inmediata y autorizada por lo superiores a cargo del servicio.

### **3.3.3. Cobertura de seguridad.**

Es una de las formaciones más sencilla, solo se forma con dos o hasta seis motoristas, pueden ser más pero solo si no se contara con apoyo de otras unidades de seguridad, como puede ser gendarmería, preventores o personal de tránsito municipal, la función es aplicar las tácticas de barrido y cortes de circulación vial, es la más utilizada en los servicios diarios o cotidianos, es uno de las primeras formaciones que los motoristas novatos realizan, pero esto no significa que se llegue a implementar por el solo hecho de conducir una moto policial, previo a cumplir con este servicio es importante una correcta instrucción.

En el cuadro siguiente veremos la cobertura de seguridad vial de traslado de ambulancia en emergencia, y donde el uso más habitual del termino se refiere a un accidente o un acontecimiento que se presenta de manera abrupta y que, por lo general requiere de algún tipo de acción para evitar o minimizar los daños. En definitiva, es un suceso que exige atención inmediata ya que implica un desastre consumado o potencial. (Perez, J. et. al 2017)

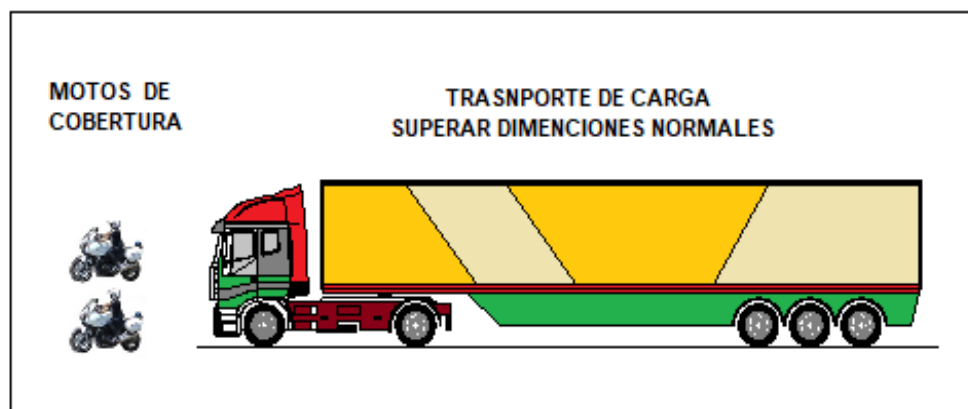
Esto se aplica en situación como es la ablación de órganos, la cual posee caracterizas muy particulares tanto en su legislación a través de la Ley 27447 de Trasplante de órganos, tejidos y células, como en la forma del desplazamiento, en esta ocasión cada vez que interviene una ambulación y más allá de poseer baliza y sirena se la debe apoyar en ciertos puntos críticos de las grandes ciudades, en esta situación los motoristas deben acelerar las maquinas e imprimir mayor velocidad elevando el nivel de riesgo.



FIGURA NRO. 23. Cobertura de seguridad – Servicio Emergencia.

Cambiando al traslado en cobertura de seguridad vial en prevención de accidentes, los siguientes trabajos como los traslados de estructuras que superen los niveles permitidos que son transportadas por tractores con acople de carretones, estos necesitan autorizaciones emitidas por Vialidad Provincial, Nacional e entidades de regulación de Transporte según corresponda, se utilizan no menos de dos motoristas, en casos muy excepcionales suelen utilizar hasta número de síes, siempre dependiendo

del objetivo, en esta caso se tiene la posibilidad de circular a una velocidades moderadas.



COBERTURAS DE TRANSPORTES DE CARGAS  
- PREVENCIÓN DE ACCIDENTES -

FIGURA NRO. 24. Cobertura de transporte de carga.

Por último, en una misma sintonía en desplazamiento de velocidad y cantidad de motoristas, están las coberturas efectuadas en eventos deportivos, sean ciclísticos o maratones, también reuniones de feligreses por eventos religiosos, sumando los servicios de exhibiciones de vehículos antiguos o motos de diferentes agrupaciones.



COBERTURA EN SEGURIDAD VIAL - EVENTOS DEPORTIVOS - TURITICOS

FIGURA NRO. 25. Cobertura de seguridad – Eventos de deportivos.

***CAPÍTULO IV.***

***TRABAJO DE CAMPO.***

**4. Análisis de las tácticas operativas de motoristas de la policía vial de la provincia de Mendoza en custodias vip, cápsulas y coberturas de seguridad, en la Zona de Gran Mendoza, entre el periodo del año 2016 al 2019.**



#### **4.1. Entrada en contexto.**

Antes de comenzar con la observación del problema contextualizado y desarrollado teóricamente en capítulos precedentes, es necesario que recordar nuestros objetivos; señalar los programas empleados por el Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza en torno a la prevención y control en eventos asociados a custodia VIP, cápsula y cobertura seguridad, y el análisis de las tácticas operativas de motoristas de la Policía Vial mendocina aplicadas en este contexto, dentro de Gran Mendoza entre los años de 2016 y 2019.

Como se expuso anteriormente en diferentes puntos la policía presente en varias ocasiones trabajos versátiles, donde logra adaptarse a diferentes situaciones, desde las primeras policías estas fueron adquiriendo nuevos paradigmas, los cuales se vieron relacionados por los cambios culturales, políticos, sociales, económicos, etc., transformándose en la primera fuerza de prevención que mejor se adaptó a grandes conglomerados y a los avances de la humanidad en las diferentes ciudades.

La policía de Mendoza, no fue ajena a los cambios surgidos, y dentro de esta desde los años 1950 el surgimiento de una nueva división, como la dirección Transito, hoy Policía Vial desde el año 1999; pero los diferentes cambios surgen en situaciones anteriores los cuales se vinculan obviamente a la seguridad vial, la que abarca un amplio espectro.

Desde el comienzo de las primeras normas en seguridad vial, unos de objeto perseguido fueron, la prevención de accidentes, educación vial, regulación de la circulación, sanción de la falta y otras tantas, así mismo la protección integral de los policías que conducen las movilidades policiales, que sugieren desde vehículos convencionales como autos, camionetas hasta motocicletas.

A estas normas viales se complementan con la legislación vigente de la Policía de Mendoza Ley 6722/99, con sus diferentes alcances, desde sus objetos, finalidades, funciones y deberes, dentro de los cuales y vinculado al interés de esta investigación referida a la planificación y tácticas llevadas a cabo por el ministerio de Seguridad y

ejecutadas por el personal de motorista de la policía Vial a través de la custodia, cápsula y cobertura en prevención de accidentes.

Donde la investigación resulta relevante por cuando no hay estudios relacionados con la temática, ya que no se hallaron antecedentes que reflejen las tácticas empleadas por la Policía Vial de la Provincia de Mendoza ni datos vinculados a Custodia VIP, Cápsulas y Coberturas de Seguridad.

Si bien es cierto la práctica de diversas tácticas se realiza de manera repetida, metódica y respondiendo a esquemas que imitan otras policías, no se ha realizado hasta el presente ningún estudio vinculado al tema que sistematice las *“Tácticas Operativas de Motoristas de la Policía Vial de la Provincia de Mendoza en Custodias VIP, Cápsulas y Coberturas de Seguridad”* que es el propósito de la presente investigación.

Para cumplir los mismos fue necesario recopilar documentación relacionada con las Custodia VIP, Cápsulas y Coberturas de Seguridad, mediante el análisis de documentación para conocer las políticas y estrategias empleadas por el Ministerio de Seguridad, se llevó a cabo un relevamiento de los eventos cumplidos en torno a Custodia VIP, Cápsulas y Coberturas durante el período bajo estudio.

Se trata de un tema que ha sido poco tratado por la bibliografía especializada y se espera hacer un aporte importante por ser un tema inédito hasta el presente.

## **4.2. Desarrollo metodológico.**

### **4.2.1. Análisis de datos secundarios.**

El diseño fue retrospectivo, debido a que trabajamos con datos ya registrados facilitados por la Dirección de Seguridad Vial, Jefatura de Policía Vial y Subjefatura de Policía Vial Gran Mendoza, del procesamiento de la información pudieron recabarse datos cuantitativos (analizados como datos estadísticos) de todos los servicios de Custodia VIP, Cápsulas y Coberturas de Seguridad realizados por la Policía vial entre 2016 y 2019.

Para exponer los resultados se ha seguido el siguiente esquema:

- análisis documental para la identificación, recopilación, análisis y exposición de los eventos que involucran tácticas relacionadas con Custodia VIP, Cápsulas y Coberturas de Seguridad.
- se identificaron los eventos más frecuentes realizados en el período 2016 al 2019, los cuales se plasmaron en primera instancia en planilla Excel, para luego derivar en los cuadros y gráficos que se observaran desde las páginas 80.
- se realizó una completa recopilación de los eventos realizados por motoristas en Custodia VIP, Cápsulas y Coberturas de Seguridad y se cuantificaron las variables más relevantes, las cuales se exponen en tablas de contingencia y gráficos.

#### **4.2.1.1. Análisis estadísticos de las diferentes tácticas operativas**

Analizamos estadísticamente las tácticas operativas de motoristas de la Policía Vial por de la Provincia de Mendoza en custodias VIP, cápsulas y coberturas de seguridad, para lo cual se estudiaron las siguientes variables:

- cantidad de operativos por año,
- táctica Operativa,
- tipo de Servicio,
- objetivo a cubrir,
- nivel de Riesgo,
- apoyos involucrados,
- horas de labor,
- día de la Semana,
- meses más recurrentes,
- cantidad motos involucradas,
- cantidad de Personal afectado,
- cantidad de Jefes afectados y
- kilómetros recorridos.

Con datos numéricos se analizaron las medidas de tendencia central y con datos categóricos frecuencias (absolutas y relativas), las cuales exponemos a continuación.

✓ **Cantidad de operativos por año.**

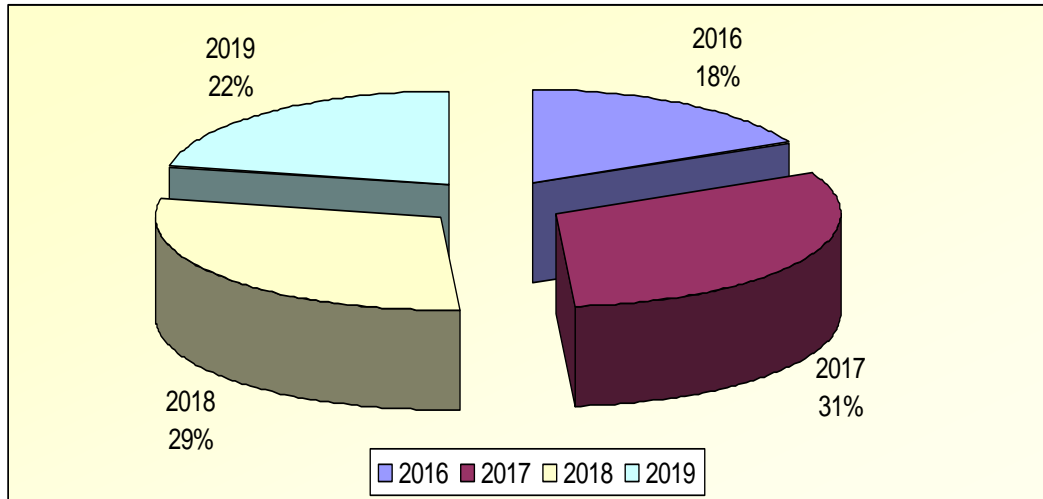
Los operativos realizados durante los años 2016 a 2019 discriminados por años son los siguientes.

Cuadro Nro. 1. Operativos realizados durante los años 2016 a 2019

<b>Año</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
2016	57	17,9	17,9
2017	99	31,0	48,9
2018	93	29,2	78,1
2019	70	21,9	100,0
Total	319	100,0	

En el cuadro anterior se observa que durante el año 2016 se realizaron 57 operativos, en el año 2017 se realizaron 99, durante el 2018 se llevaron a cabo 93 operativos y en lo que va de 2019 la cifra alcanzó a 70. El año 2017 fue el año con mayor actividad lo que abarcó el 31% del total.

Gráfico Nro. 1. Operativos realizados durante los años 2016 a 2019.



Fuente: Elaboración propia. En base de datos estadísticos de los servicios cubiertos por personal de Policía Vial entre el periodo de los años 2016 al 2019.

En el Gráfico anterior se puede observar que la mayor cantidad de operativos se realizó en el año 2017 con un 31% en tanto en 2016 el porcentaje fue de 17,9%.

✓ **Táctica operativa por año – Cápsula – Custodia VIP – Custodias de vehículos**

Las tácticas operativas más recurrentes involucraron las siguientes modalidades:

- cápsulas,
- cobertura,
- custodia VIP y
- custodia de Vehículo.

Cuadro Nro. 2. Tácticas Operativas de Motoristas años 2016-2019

Táctica	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Cápsula	17	5,3	5,3
Cobertura	200	62,7	68,0

Custodia VIP	50	15,7	83,7
Custodia Vehículo	52	16,3	100,0
Total	319	100,0	

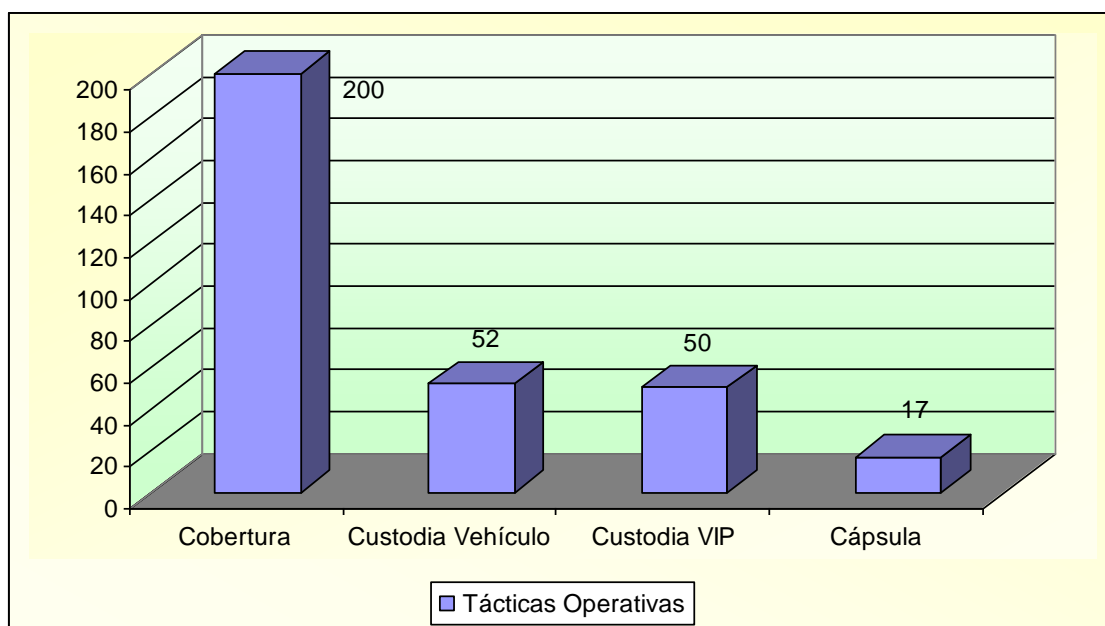
En el cuadro anterior se observa que durante el período año 2016-2019 se realizaron 319 operativos, de los cuales 200 corresponden a coberturas, 52 a custodias de vehículos, 50 custodias VIP y 17 cápsulas.

Cuadro Nro. 3. Tácticas Operativas por año de ejecución del año 2016 al 2019.

Recuento		Tipo de Táctica				Total
		Cápsula	Cobertura	Custodia VIP	Custodia Vehículo	
Año	2016	3	29	11	14	57
	2017	14	58	13	14	99
	2018	0	73	15	5	93
	2019	0	40	11	19	70
Total		17	200	50	52	319

Este cuadro expone la cantidad de tácticas realizadas en el periodo del 2016 al 2019, arrojando un total de 319 desplazamientos, con resultados mayores los años 2017 y 2018, y con la táctica con más servicio ejecutados las coberturas con un total de 200

Gráfico Nro. 2. Tácticas Operativas de Motoristas años 2016-2019



Fuente: Elaboración propia. En base de datos estadísticos de los servicios cubiertos por personal de Policía Vial entre el periodo de los años 2016 al 2019.

Se puede observar en el gráfico anterior que la mayor cantidad de servicios corresponden a coberturas varias (eventos culturales, deportivos, religiosos, sociales, custodia de ambulancias por ablación de órganos, etc.), en tanto las custodias VIP y custodias de vehículos involucran alrededor del 50% de los servicios y las cápsulas el menor porcentaje.

✓ **Tipo de servicio cubiertos entre el año 2016 y 2019, en zona de Gran Mendoza.**

Diferentes tipos de servicios que se han cumplido durante los periodos de los años 2016 y 2019, donde se observara que poseen participación de objetivos nacionales e internacionales, con eventos de índole políticos, religiosos, deportivos, culturales, ablación de órganos, etc...

Cuadro Nro. 4. Distintos servicios cubiertos por personal de motoristas viales

Tipo de Servicio	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Evento Político	11	3,4	3,4

Evento Internacional	27	8,5	11,9
Evento Vendimial	26	8,2	20,1
Evento Religioso	5	1,6	21,6
Evento Deportivo	52	16,3	37,9
Carrera-Rally	9	2,8	40,8
Ablación de Órganos	115	36,1	76,8
Prevención Acc.	54	16,9	93,7
Evento cultural	20	6,3	100,0
Total	319	100,0	

En el cuadro se observa que durante el período año 2016-2019 se realizaron 319 tipo de servicios, de los cuales se detallan: eventos políticos 11, eventos internacionales 27, eventos vendímiales 26, eventos religiosos 5, eventos deportivos 52, carrera- Rally 9, ablación de órganos 115, prevención de accidentes 54, eventos culturales 20.

✓ **Objetivo a cubiertos por personal de motoristas de Policía Vial.**

Denominación de los objetivos cubiertos en Gran Mendoza en el periodo de referencia por personal de motoristas de policía vial.

Cuadro Nro. 5. Discriminación de los Objetivos Cubiertos

Objetivos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Presidente de la Nación	12	3,8	3,8
Vice Presidente de la Nación	1	,3	4,1
Mandatarios Extranjeros	12	3,8	7,8
Diplomáticos	30	9,4	17,2



Mandatarios Nacionales	5	1,6	18,8
Vehículos de Emergencias	116	36,4	55,2
Vehíc. grandes dimensiones	54	16,9	72,1
Custodia turistas	7	2,2	74,3
Feligreses-Religiosos	4	1,3	75,5
Competidores-Deportistas	11	3,4	79,0
Maratonistas	13	4,1	83,1
Ciclistas	30	9,4	92,5
Motociclistas	12	3,8	96,2
Motos-Autos tradicionales	12	3,8	100,0
Total	319	100,0	

En el cuadro anterior se discriminan los objetivos cubiertos entre el periodo de los años 2016 y 2019, donde se observan las diferencias frecuencias; Presidente de la Nación 12, Vice-Presidente de la Nación 01, mandatarios extranjeros 12, Diplomáticos 30, Mandatarios Nacionales 5, vehículos de emergencia 116, vehículos de grandes dimensiones 54, custodia turistas 7, feligreses religiosos 04, competidores deportistas 11, maratonistas 13, ciclistas 30, motocicletas 12, motos y autos tradicionales 12.

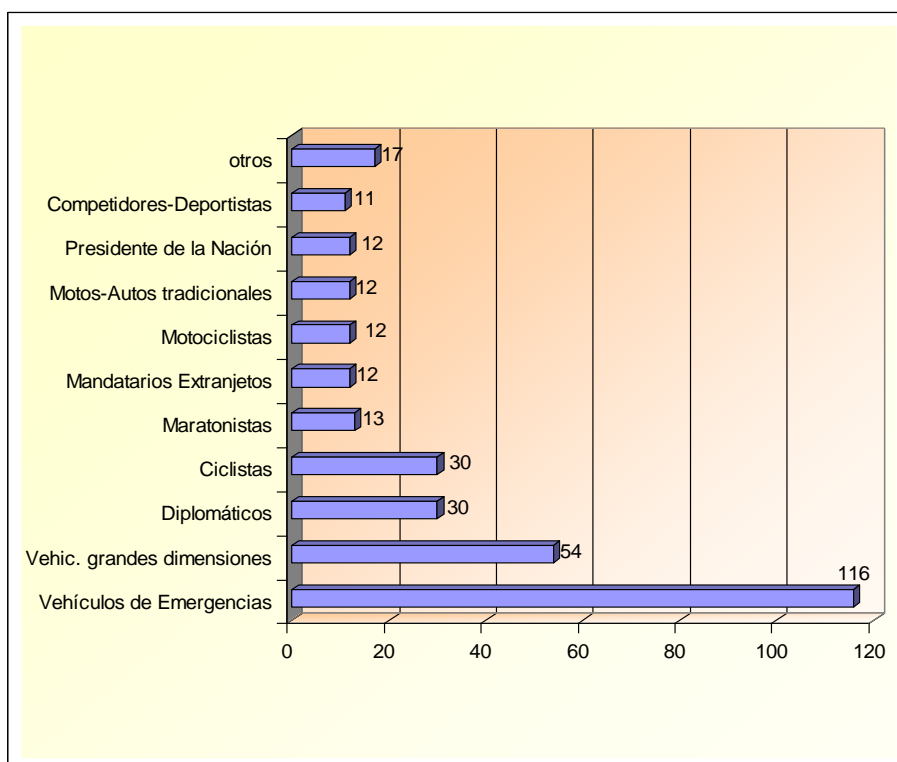
Cuadro Nro. 6. Objetivos ordenados de mayor a menor en frecuencia

<b>Objetivos</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Vehículos de Emergencias	116	36,4
Vehic. grandes dimensiones	54	16,9
Diplomáticos	30	9,4
Ciclistas	30	9,4
Maratonistas	13	4,1

Mandatarios Extranjeros	12	3,8
Motociclistas	12	3,8
Motos-Autos tradicionales	12	3,8
Presidente de la Nación	12	3,8
Competidores-Deportistas	11	3,4
Otros	17	5

En el cuadro anterior se logra observar la frecuencia en la que se cubre cada objetivo; Vehículos de Emergencia 116, Vehículos de Grandes Dimensiones 54, Diplomáticos 30, Ciclistas 30, Maratonistas 13, Mandatarios Extranjeros 12, Motociclistas 12, Motos y Autos Tradicionales 12, Presidente de la Nación 12, Competidores y Deportistas 11, en menor frecuencia y agrupados en otros con un 17.

Grafico Nro. 3. Objetivos cubiertos y ordenados según su frecuencia



Fuente: Elaboración propia. En base de datos estadísticos de los servicios cubiertos por personal de Policía Vial entre el periodo de los años 2016 al 2019.

El grafico demuestras que desde abajo hacia arriba, en los servicios de personal policial de motoristas, los objetivos que se cubren con mayor frecuencia son los que involucran a los Vehículos de Emergencia y vehículos de Grandes dimensiones, continuando con un mismo valor numérico los servicio donde los objetivos son diplomáticos o ciclistas, disminuyendo donde participan maratonistas, marcándose una constante en la frecuencia donde los objetivos son Mandatarios Extranjeros, Motociclistas, Motos y Autos tradicionales, Presidente de la Nación, por último se desprenden competidores-deportistas, y otros objetivos de menor frecuencia.

✓ **Nivel de riesgo**

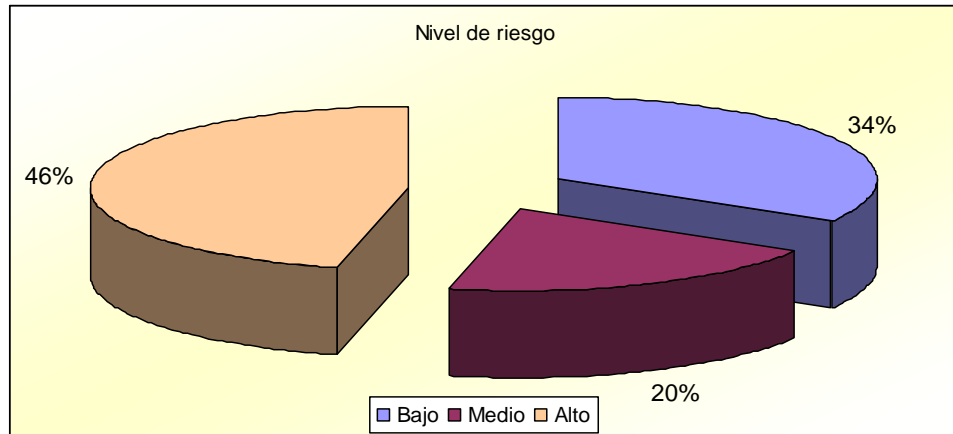
El nivel de riesgo se categorizó en Bajo, Medio y Alto, y los resultados son:

Cuadro Nro. 8. Elaboración propia - Niveles de riesgo y su frecuencia

Riesgo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Bajo	107	33,5	33,5
Medio	64	20,1	53,6
Alto	148	46,4	100,0
Total	319	100,0	

El cuadro marca los niveles de riesgos asociados a los objetivos a cubrir, donde los que poseen un Nivel bajo de Riesgo presentan una frecuencia de 107, los de Nivel Medio de Riesgo son 64, y por último y en mayor medida los Niveles de Altos Riesgo su frecuencia fue de 148.

Grafico Nro. 4. Porcentajes de los Tipos de Niveles de Riesgo



Fuente: Elaboración propia. En base de datos estadísticos de los servicios cubiertos por personal de Policía Vial entre el periodo de los años 2016 al 2019.

El gráfico anterior en torta indica los niveles de riesgo observados en el cuadro Nro. 8, y donde en sus porciones se logra diferenciar los porcentajes de los tres Niveles de Riesgos que se posee, haciendo extensivo el cuadro mencionado se determina los siguientes porcentajes, en sus distintas escalas; Nivel Bajo de Riesgo 34%, Nivel Medio de Riesgo 20%, y por último y de mayor porcentaje Nivel de Riesgo Alto 46%.

✓ **Apoyos de otras fuerzas de seguridad.**

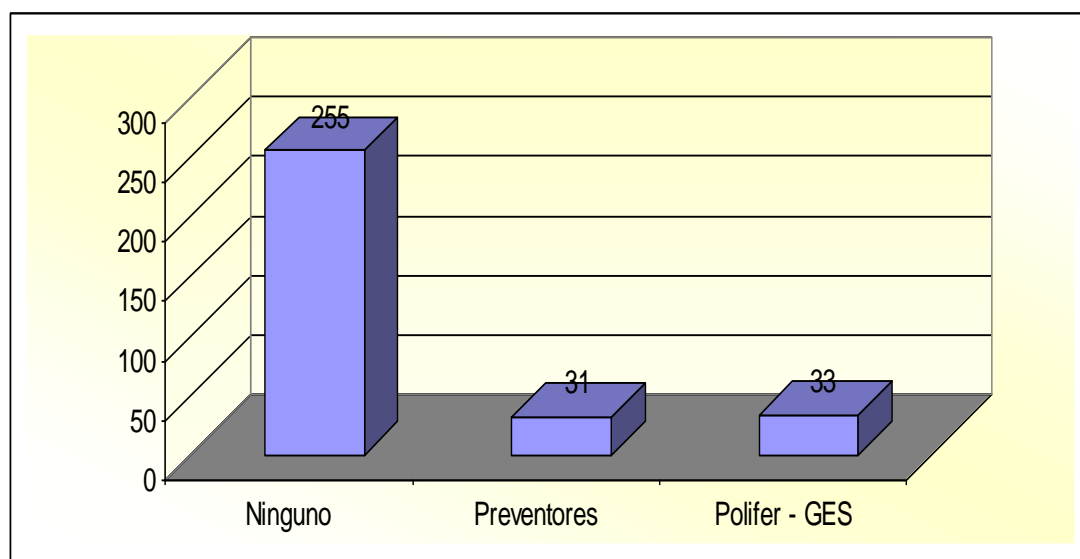
En diferentes ocasiones los operativos requieren la participación de fuerzas de seguridad externas, que pueden ser Preventores dependiente de las municipalidades y/o Polifer –GES, en este último caso son sumados según el grado de riesgo que presente el servicio.

Cuadro nro. 9. Apoyos de otras fuerzas de seguridad - fuerzas externas

Apoyos recibidos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Ninguno	255	79,9	79,9
Preventores	31	9,7	89,7
Polifer - GES	33	10,3	100,0
Total	319	100,0	

En el cuadro se observa las demás fuerzas de seguridad que presentan apoyo en los distintos servicios del personal de motorista de Policía vial, donde se determina con un 255 de frecuencia no se recibe apoyo externo, con una frecuencia menor de 33 apoyo de Polifer – GES, y por parte de personal de Preventores municipales en un 31 de frecuencia.

Grafico Nro. 5. Apoyo de Fuerzas Externas



Fuente: Elaboración propia. En base de datos estadísticos de los servicios cubiertos por personal de Policía Vial entre el periodo de los años 2016 al 2019.

El Gráfico de Apoyo de otras Fuerzas deja en plena evidencia en un rango de 255, indicando un 79,9 % que no se posee apoyo externo en la mayoría de los casos, y en unos rangos casi similares se determina el apoyo de Polifer – GES con un 33 de frecuencia y de Preventores con un número total de 31, lo que deja como constancia un 10,3 % y 9,7% respectivamente de las demás fuerzas.

#### ✓ Horas de labor por servicio

Se determinará con las tablas y los gráficos que los distintos servicios presentan una duración de tiempo, que en esta ocasión mediremos en horas, estas presentan diversas frecuencias desde un mínimo de 1 hora hasta 24 horas.

Cuadro Nro. 10. Horas en Servicio del personal de motoristas

Cantidad de Horas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
-------------------	------------	------------	----------------------

por Servicio			
1	115	36,1	36,1
3	2	0,6	36,7
4	104	32,6	69,3
5	2	0,6	69,9
6	19	6,0	75,9
7	4	1,3	77,1
8	15	4,7	81,8
10	4	1,3	83,1
11	1	0,3	83,4
12	34	10,7	94,0
16	14	4,4	98,4
24	5	1,6	100,0
Total	319	100,0	

En el cuadro se observan las horas de servicio, comenzando por 1 hora en 115 frecuencia, continuado con algunos niveles altos se logra determinar 4 horas en 104, 12 horas en 34, de 6 horas en 19 de frecuencia, las demás cantidades de 3, 5, 7, 10, 1, 16, 24 horas se ubican en un número menor de 15 de frecuencia.

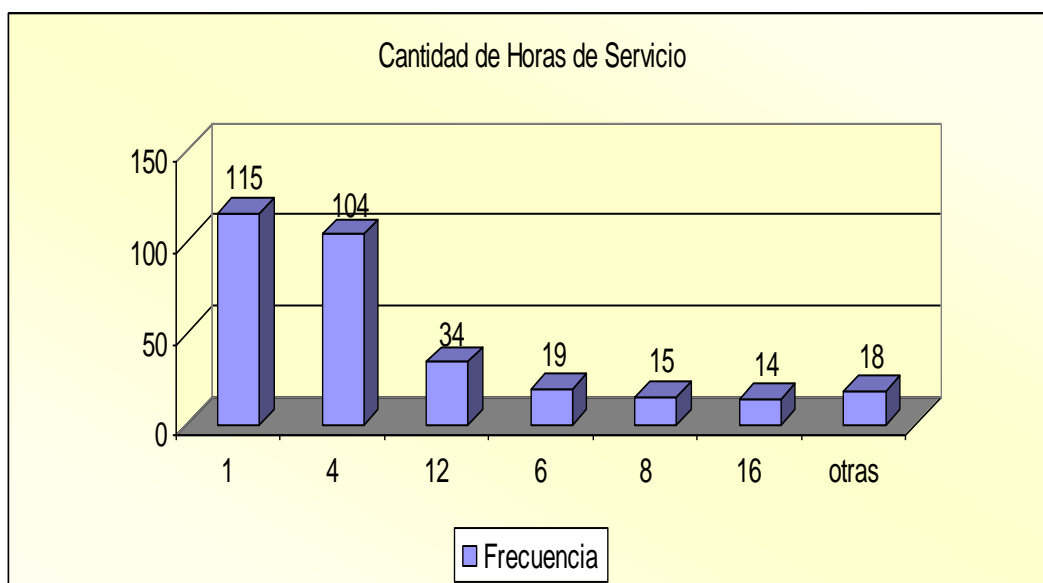
Cuadro Nro. 11. Elaboración propia - Frecuencia de horas – de Mayor a Menor

Horas	Frecuencia	Porcentaje
1	115	36,1
4	104	32,6
12	34	10,7
6	19	6,0

8	15	4,7
16	14	4,4
otras	18	5,6
Total	319	100%

En el cuadro se observa los datos de las horas de servicio ordenados de mayor a menor frecuencia, donde los servicios de 1 hora de duración poseen un 36,1%, 4 horas corresponde al 32,6%, 12 horas corresponde al 10,7%, 6 horas corresponde al 6%, y en disminución los servicios de 8, 16 y otras horas poseen una distribución de 4,7%, 4,4% y 5,6% respectivamente.

Grafico Nro. 6. Cantidad de Horas de Servicio – Frecuencia



Fuente: Elaboración propia. En base de datos estadísticos de los servicios cubiertos por personal de Policía Vial entre el periodo de los años 2016 al 2019.

El gráfico demuestra en mayor medida en una repetición de 115 para 1 hora, continuado con 104 para 4 horas, luego disminuye a 34 en frecuencia para 12 horas, y de esa manera de 19 para 6 horas, 15 para 8 horas, 14 para 16 horas y por ultimas 18 de frecuencias para demás horas u otras como hace referencia el gráfico.

✓ **Día de la semana**

Los operativos se llevan a cabo durante todos los días de la semana, es decir, desde lunes a domingo, pero los porcentajes se elevan como se observará en los días viernes y sábados, desde ahí disminuyen al resto de la semana.

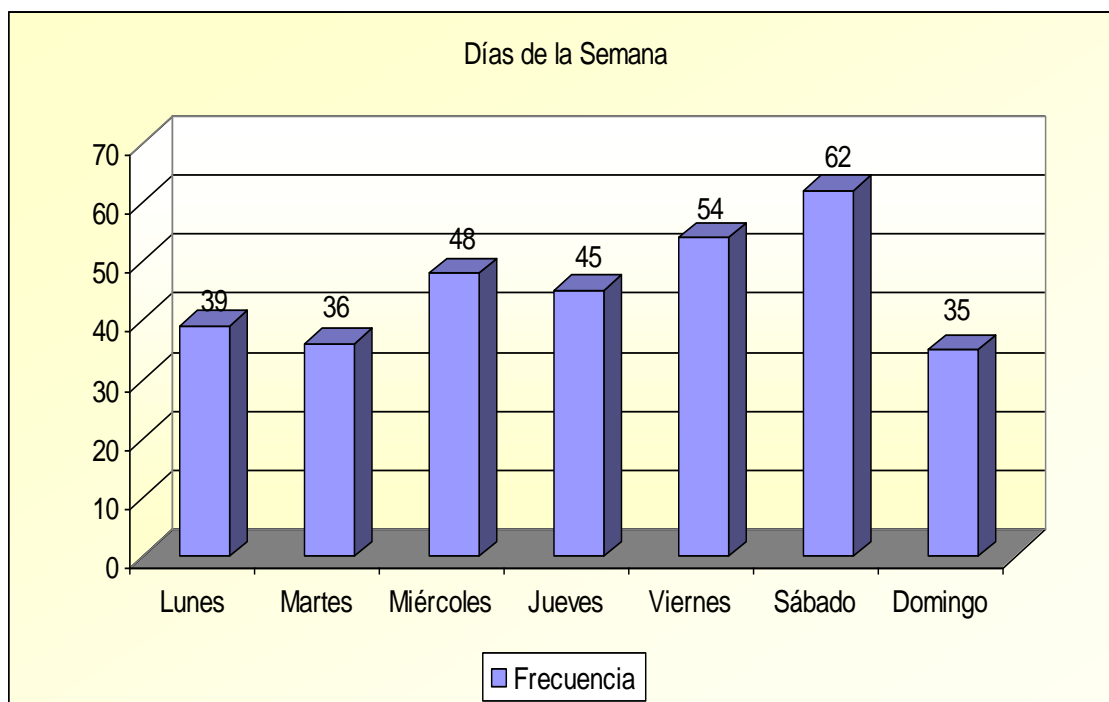
Cuadro Nro. 12. Días de la semana – frecuencia y porcentaje

<b>Día de la Semana</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
Lunes	39	12,2	12,2
Martes	36	11,3	23,5
Miércoles	48	15,0	38,6
Jueves	45	14,1	52,7
Viernes	54	16,9	69,6
Sábado	62	19,4	89,0
Domingo	35	11,0	100,0
Total	319	100,0	

Se observa en la tabla anterior la división según días de la semana, cubriendo el total desde día lunes a día domingo, donde se determina que los días con más frecuencias son; día sábado con 62, corresponde a un 19,4%, continua con el día viernes con una frecuencia que alcanza un 54 que representa el 16,9%, continuado en descenso los días; miércoles 15%, jueves 14,1%, lunes 12,2%, martes 11,3% y domingo 11%.



Grafico Nro. 7. Día de la semana – Frecuencia por día



Fuente: Elaboración propia. En base de datos estadísticos de los servicios cubiertos por personal de Policía Vial entre el periodo de los años 2016 al 2019.

El grafico deja observar los días de la semana que poseen mayor frecuencia en los servicios de los motoristas de la policía vial, siendo los días sábados, viernes, continuando con día miércoles y jueves, con menor medida los demás días, lunes, martes y domingo, siendo este último día de la semana con una frecuencia de 35 el que menos actividad posee.

✓ **Meses más recurrentes**

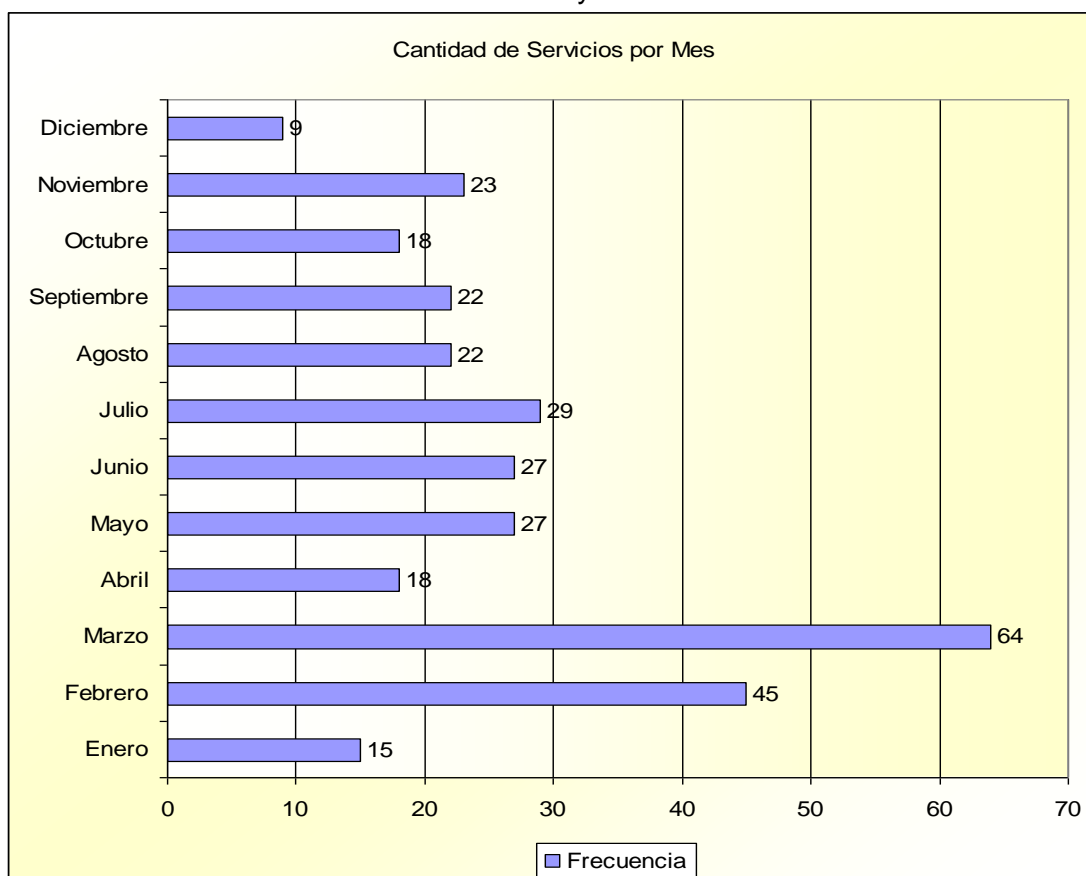
Durante los años 2016 y 2019 se produjo una actividad distribuida a lo largo de los todos los meses, determinándose por ejemplo que en febrero y marzo las tareas operativas aumentan considerablemente, disminuyen para el comienzo y finalización del periodo anual, es decir, en los meses de enero y diciembre.

Cuadro Nro. 13. Actividades de los doce meses

Meses	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Enero	15	4,7	4,7
Febrero	45	14,1	18,8
Marzo	64	20,1	38,9
Abril	18	5,6	44,5
Mayo	27	8,5	53,0
Junio	27	8,5	61,4
Julio	29	9,1	70,5
Agosto	22	6,9	77,4
Septiembre	22	6,9	84,3
Octubre	18	5,6	90,0
Noviembre	23	7,2	97,2
Diciembre	9	2,8	100,0%
Total	319	100,0%	

En la tabla anterior figuran los doce meses del año en los cuales se discriminan la frecuencia, donde se observan los meses que se destacan con una actividad relevante sobre los demás como son los meses de febrero y marzo con una frecuencia de 45 y 65, lo que eleva a un 14,1% y 20,1% respectivamente, el resto de los meses se ubican en porcentajes menores a 9% como es el mes de Julio y en menor medida el mes de diciembre con tan solo el 2,8%.

Grafico Nro. 8. Meses del año y sus frecuencias en actividad



Fuente: Elaboración propia. En base de datos estadísticos de los servicios cubiertos por personal de Policía Vial entre el periodo de los años 2016 al 2019.

El correspondiente grafico demarca una marcada evidencia entre los meses con más actividades y de aquellos donde cae en forma clara, donde los meses de diciembre (9), octubre (18) y enero (15) se encuentran con menor actividad, con una diferencia muy acentuada en los meses de febrero con una frecuencia de 45 en actividad y marzo llegando a las 64 actividad mensual.

#### ✓ Cantidad de motoristas involucrados por servicio

La cantidad de motoristas varía según los servicios operativos, donde el numero en la mayoría de los casos debe ser par, existen excepciones, pero se consideran de menor medida, no siendo un numero aceptable el número uno (1), con esto queda claro que las tareas operativas con la intervención de motoristas siempre deben ser desarrolladas partiendo como mínimo de dos motoristas.

Cuadro 14. Cantidad de motorista de policía vial

Motoristas Involucrados	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
2	90	28,2	28,2
3	21	6,6	34,8
4	120	37,6	72,4
6	4	1,3	73,7
7	2	,6	74,3
8	46	14,4	88,7
9	6	1,9	90,6
10	1	,3	90,9
12	9	2,8	93,7
16	8	2,5	96,2
24	12	3,8	100,0
Total	319	100,0	

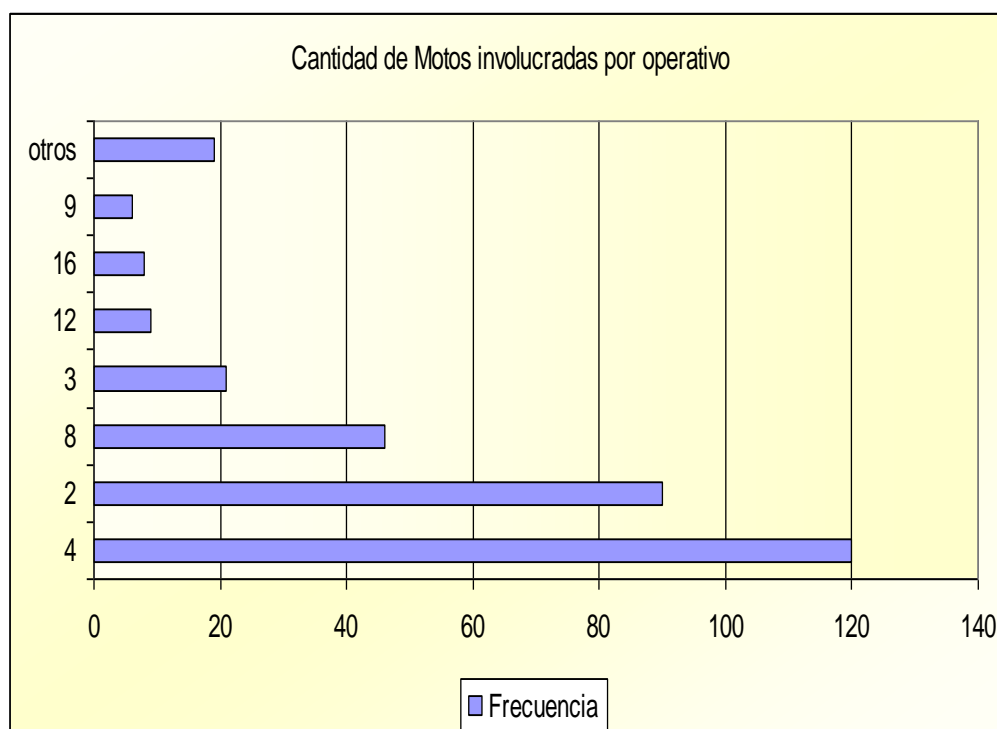
En la tabla se puede observar que la cantidad de motoristas afectados a la actividad operativa es muy diversa, en especial en los años estudiados de los años 2016 al 2019, donde se encuentra con mayor frecuencia los servicios que implica la utilización de 4 motoristas con una frecuencia de 120 con un 37,6%, continuando los servicios que involucran 2 motoristas con una frecuencia de 90, lo que corresponde a un 28,2%, luego en cantidad de frecuencia le continúa en tercer lugar el servicio que emplea 8 motoristas, con un margen de 14,4 porcientos, se destaca como evidencia que ningún servicio es cubierto por un solo motorista y que la mayoría de ellos encuentran distribuidos en número par, solo en tres casos se utiliza 3, 7 y 9, esto se debe a la participación de un oficial jefe, el cual habitualmente se encuentra en solitario o de volante.

Cuadro Nro. 15. Frecuencia de cantidad de motos

Cantidad de Motos	Frecuencia	Porcentaje
4	120	37,6
2	90	28,2
8	46	14,4
3	21	6,6
12	9	2,8
16	8	2,5
9	6	1,9
otros	19	6,0

En la tabla pasada se observa de mayor a menor frecuencia la cantidad de motos utilizadas en las diferentes actividades que se desarrolla, con servicios que en la mayorías de las ocasiones son utilizados 4 motos, con un numero de 120, donde esta cantidad de motoristas se indica como unas de las formas más utilizadas, también dependiendo siempre del servicio a desarrollar, donde las tácticas con 12, 16, o 9 motoristas se presentan en menos frecuencia pero no refiere a que sean de menor importancia. También se destaca la utilización de 2 motos y de 8 motos, con frecuencia que llega a 90 con un 28, 2% y de 46 con un 14,4% respectivamente en la distribución de los porcentajes.

Gráfico Nro. 9. Frecuencias de Motos Utilizadas en Operativos de Policía Via.I



Fuente: Elaboración propia. En base de datos estadísticos de los servicios cubiertos por personal de Policía Vial entre el periodo de los años 2016 al 2019.

El gráfico refleja en sus distintas barrar la frecuencia en que se desarrollan los operativos dependiendo de la cantidad de motos que se utilizan, repitiendo en un 120 los trabajos con la utilización de 4 motos, 90 para los servicios donde se utilizan 2 motos, la frecuencia en algunos casos va disminuyendo a medida que aumenta la cantidad de motos utilizadas, siendo los casos de 9, 12 y 16 esto se debe a que esa cantidad de motos son utilizadas en forma poco frecuente.

✓ **Cantidad de personal afectado por servicio**

Esta condición es similar al punto anterior ya descripto con figuras y gráficos, discriminando es este caso por cantidad de personal de motoristas de Policía Vial.

Cuadro Nro. 16. Cantidad de personal policial afectados a los servicios

Ef. Pol.	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
2	95	29,8	29,8
3	16	5,0	34,8

4	122	38,2	73,0
6	39	12,2	85,3
8	18	5,6	90,9
10	5	1,6	92,5
11	4	1,3	93,7
14	8	2,5	96,2
22	12	3,8	100,0
Total	319	100,0	

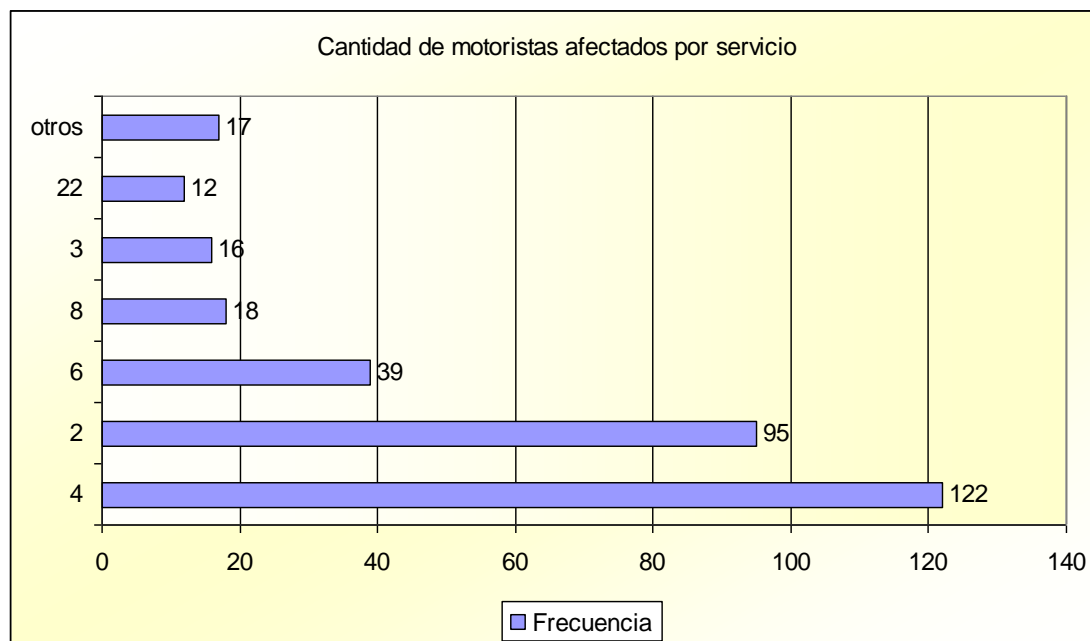
En la tabla se observa la frecuencia y los porcentajes de la cantidad de personal que se afecta según el servicio y la cual coincide en gran medida a las figuras o datos que se exponen en la cantidad de motos afectadas (figura 12 y 13), alguna mínima diferencia se debe a la suma de los oficiales jefe, que en la mayoría de los momentos comandan y coordinan diferentes actividades sin tener la posibilidad de participar en los desplazamientos, pero si se encuentran involucrados en las tácticas operativas.

Cuadro Nro. 17. Frecuencia de la afectación de personal de motoristas

Cant.	Frecuencia	Porcentaje
4	122	38,2
2	95	29,8
6	39	12,2
8	18	5,6
3	16	5,0
22	12	3,8
otros	17	5,3

Se observa en la tabla anterior la cantidad de personal de motoristas afectados de policía vial ordenados de mayor a menor según la frecuencia, también se detalla los porcentajes correspondientes.

Grafico Nro. 10. Elaboración propia - Cantidad de Motoristas de Policía Vial



Fuente: Elaboración propia. En base de datos estadísticos de los servicios cubiertos por personal de Policía Vial entre el periodo de los años 2016 al 2019.

Se observa la cantidad de motoristas afectados a los servicios donde continua en alta frecuencia los servicios cubiertos por 4 motoristas con una frecuencia de 122, continuado con las tareas que involucran 2 motoristas arrojando una cantidad de 95 en frecuencia, disminuyendo en forma considerable la frecuencia en los demás operativos. A mayor cantidad de motoristas por servicio menor frecuencia, esto se debe a que determinados operativos tienen relación a Custodias VIP o Cápsulas, los de mayores frecuencias son de operativos de coberturas.

✓ **Cantidad de jefes afectados**

La jefatura de un servicio en todo momento se desarrolla, pero existen operativos que deben ser monitoreados en forma personal en tiempo real, es decir, ubicados en el lugar del o los acontecimientos e incluso llegando a incorporarse a los desplazamientos.



Cuadro Nro. 18. Afectación de Jefes en Operativos

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
0	230	72,1	72,1
1	25	7,8	79,9
2	58	18,2	98,1
3	6	1,9	100,0
Total	319	100,0	

La tabla evidencia que la mayoría de los operativos indicados en un 72,1% no se utilizan Oficiales Jefes, disminuyendo en 7,8% la afectación de 1, con un 18,2% involucrando a solo 2 y por último en un mínimo de 1,9 % la participación de 3 Oficiales Jefes.

Cuadro Nro. 19. Afectación de Oficiales Jefes por Servicio entre los años 2016 y 2019

		Of. Jefes por servicio				Total
		0	1	2	3	
Año	2016	36	4	15	2	57
	2017	70	17	12	0	99
	2018	69	2	18	4	93
	2019	55	2	13	0	70
Total		230	25	58	6	319

En la figura anterior se discrimina por año la participación de Oficiales Jefes, donde se indica; año 2016 un total de 57 siendo el años con menor frecuencia, años 2017 y 2018 presumen un total de 99 y 93 respectivamente, por ultimo año 2019 con un total de 70; reflejando que en los años con números más elevados corresponde a operativos con intervención de motoristas de policía vial de servicios de Alto riesgo,

situación que obliga a la participación de Oficiales Jefes y coincide con grandes situaciones políticas nacionales e internacionales sucedidas en la Provincia de Mendoza, donde se involucraron como por ejemplo los mandatarios de más alto rango de diferentes países, como son sus presidentes en los eventos de la Reunión del Mercosur 2017.

#### ✓ **Kilómetros recorridos por año**

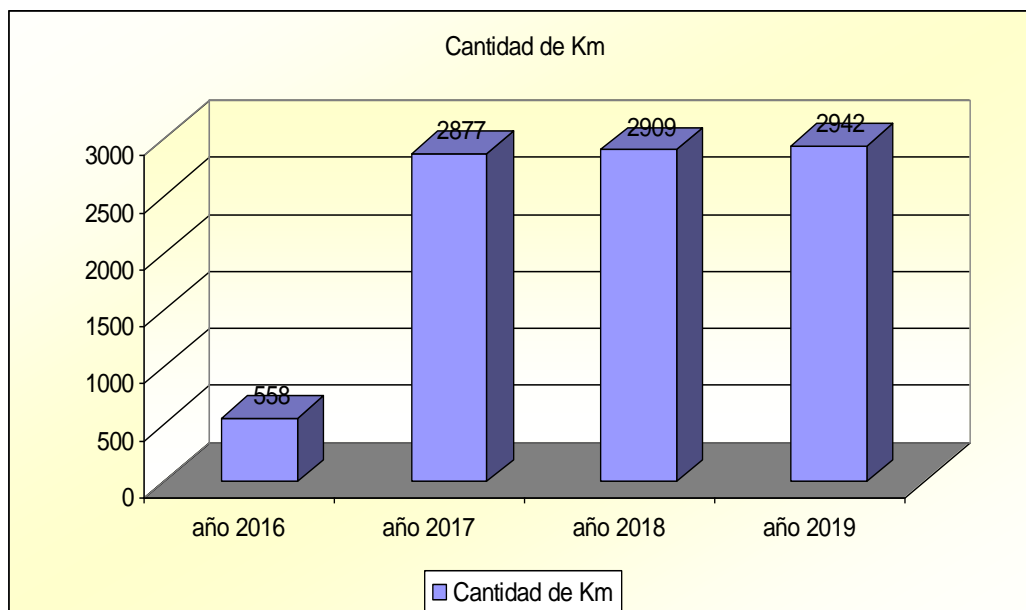
A menudo estas cifras o cálculos no se desarrollan en ninguna forma, pero en esta oportunidad se toma también esta variable, destacando que la distancia en kilometro recorridos van ascendiendo en forma considerable desde los años 2016 al 2019, periodo que se refleja el presente estudio.

Cuadro Nro. 20. Distancia recorrida en Kilómetros por personal de motoristas

<b>Año</b>	<b>Cantidad de Km</b>
2016	558
2017	2877
2018	2909
2019	2942

La tabla anterior de simple interpretación no deja de poseer datos menos importantes, destacando el notable crecimiento desde el año 2016 al siguiente 2017 ubicándose en un 2877 km alejado considerablemente desde sus inicios, luego manteniendo casi un mismo nivel en distancia recorridas en los años subsiguientes 2018 y 2019, lo que implica la importancia de la incorporación de esta clase de servicio.

Gráfico Nro. 11 Distancia en Kilómetro recorrido por personal de motoristas.



Fuente: Elaboración propia. En base de datos estadísticos de los servicios cubiertos por personal de Policía Vial entre el periodo de los años 2016 al 2019.

Se observa el periodo entre los años 2016 y 2019, donde las columnas expresan un incremento del primer año 2016 con el 2017, de un 558 km a 2077 km recorridos, evidenciando un salto considerable en las distancias cubiertas por el personal de motoristas de Policía Vial, luego en los años restantes de 2018 y 2019 se mantiene entre 2909 a 2942 kilómetros recorridos.

#### 4.2.2. Análisis de datos primarios.

En este apartado se trata lo referente a los programas y directivas del Ministerios de Seguridad de la Provincia de Mendoza, su origen parte desde la Ley 6.722/99 de la Policía de Mendoza, con sus funciones, obligaciones y deberes, su apartado sobre la Policía vial y sus tareas, se realizó una búsqueda documental de los eventos más destacados y las políticas y estrategias empleadas en su ejecución, exponiéndose las órdenes más relevantes que revelan tácticas de interés para el tema.

Este tipo órdenes y obligaciones se transforma en planificación, se traducen en directivas, las cuales dan un ordenamiento a los requerimientos, en los servicio a cumplir

por personal de motoristas, para el caso del Ministerio de Seguridad a través de la Dirección General de Policía y este a su vez por medio de la División de Programación Operativa (Di.P.O.) donde se elabora la planificación para cubrir los diferentes requerimientos, sean estos público o privados, en este último caso se ve involucrada la Oficina de Servicios Extraordinario a través de contratos de los servicios policiales.

Cumplido con los primeros pasos donde el Ministerio de Seguridad toma conocimiento de los eventos que se requieran la presencia y la intervención policía, los deriva a su ejecutor correspondientes, en caso de la Policía Vial a través de su jefatura y desde ahí a sus cuatro Sub-Jefaturas según corresponda, esta planificación se da a través de las ordenes plasmadas a través de directivas, las cuales se manifiestan por memorándum u órdenes de servicios.

#### **4.2.2.1 Análisis documental, características generales de Memorándum y Ordenes de servicios.**

Las políticas y directivas del Ministerio de Seguridad, se traducen en el caso que se investiga, donde se denominan o se traducen en Memorándum de Servicio que presentan ciertas características; como datos, órdenes generales y particulares. Dentro de lo general podemos afirmar que poseen los siguientes datos:

- Numero de orden.
- Titulo o Referencia.
- Origen (De dónde emana la orden).
- Destino.
- Fecha y lugar de su confección.
- Comandos de controles.
  - *Jefe de Operativo.*
  - *Coordinador General*
  - *Supervisor*
  - *Supervisor General*
- comunicación.

- Directivas Generales.

Luego se continúan con las órdenes particulares, donde ya se trata de cómo se desarrollará el servicio, los recursos a utilizar, y demás consideraciones que a continuación se detalla:

- Situación.
- Misión.
- Ejecución.
  - . *Dispositivos de Prevención y Seguridad,*
  - . *Lugar,*
  - . *Fecha y hora,*
  - . *Recurso humano,*
  - . *Parque automotor o movilidades a utilizar,*
  - . *Objetivo a cubrir,*
  - . *Contactos,*
  - . *Comunicaciones,*
  - . *Recorridos.*
- Apoyos.
- Directivas particulares.
- Anexos, estos pueden o no estar

Una vez cumplida esta fase superior, esta es transformada en una Orden interna, esta depende ya directamente de la dependencia policial que la ejecutara a través del personal policial. Esta última etapa presenta características muy similares en su formato a las indicadas anteriormente en el memorándum, pero en éstas se especifican indicadores con nombre, apellido, jerarquía de los afectados, incluso el interno de las maquinas (autos, motos, etc.) a utilizar, y presenta las siguientes partes:

- Numero de orden.
- Título o Referencia.
- Quien los produce.

- Destino.
- Fecha y lugar de su confección. Situación.
- Misión.
- Ejecución.
  - *Condición del servicio: si el mismo es de índole público o contratado por Servicio Extraordinario,*
  - *Dispositivos de Prevención y Seguridad,*
  - *Lugar,*
  - *Fecha y hora,*
  - *Recurso humano – con nombre, apellido y jerarquía.*
  - *Parque automotor o movilidades a utilizar – identificación de tipo de vehículo e interno.*
  - *Objetivo a cubrir,*
  - *Contactos,*
  - *Comunicaciones – equipo portátil a utilizar con sus respectivas siglas,*
  - *Recorridos.*
- Oficial a cargo.
- Apoyos.
- Directivas particulares.

Ya planteadas esta plataforma, donde ya existe la orden planificada, estamos en condiciones de decir que se pueden ejecutar las tácticas operativas para lograr la estrategia deseada, donde sin dejar de lado también dentro de estas se suman los trabajos de inteligencia, y las reuniones previas a la redacción del memorándum y orden final.

#### **4.2.2.2. Servicios operativos de motoristas de Policía Vial.**

Dentro de estos servicios, como se mencionó anteriormente con sus diferentes tácticas aplicadas, sean custodia VIP, Cápsula o cobertura en prevención de accidentes y los objetivos a cubrir; desde la cobertura de una ambulancia en emergencia, como las

cápsulas presidenciales, o la custodia de diplomáticos; en los puntos siguientes se procede a mencionar la planificación de tres ejemplos para cada uno de las tácticas operativas de los motoristas de la Policía Vial de la Provincia de Mendoza en el periodo de los años 2016 al 2019.

#### **4.2.2.2.1. Servicio de Mercosur 2017. (*“Reunión Cumbre de Presidentes del Mercado Común del Sur - Mercosur”*.)**

Dentro de los servicios desarrollados por la Policía de Mendoza, con una participación muy relevante de Policía Vial, en especial personal de Motoristas en los periodos indicado desde el año 2016 al año 2019 se destaca el desarrollado en la semana transcurrida entre el día lunes 17 al día viernes 21 del mes de Julio del año 2017, en esta ocasión en la Provincia de Mendoza se desarrolló la *“Reunión Cumbre de Presidentes del Mercado Común del Sur - Mercosur”*, donde se produjo la visita de los Mandatarios y Cancilleres de los países miembros como Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Bolivia, y asociados: Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Guayana, Surinam, como también autoridades de organismos internacionales e invitados especiales.

Como ejemplo de la planificación y características primordial de colaboración entre las fuerzas de seguridad tanto provinciales, federales, se podrá observar las estrategias utilizadas y dentro de estas las acciones o tácticas para llevarlas a cabo lo ordenado por el Ministerio de Seguridad, en sus puntos relevantes en todo momento se hace hincapié en la seguridad de las autoridades participantes, a continuación se plasmaran en forma resumida la situación, misión y ejecución, de este gran evento internacional que se llevó a cabo dentro de nuestra provincia, bajo la orden de Memorándum de Servicio Nro. 623/17, MERCOSUR – Reunión Cumbre-, de fecha 28 de Junio del año 2017, producido por D.G.P. y Di.P.O., Ministerio de Seguridad, Provincia de Mendoza (ver Anexo I), y sus diferentes anexos y apéndices que fueron elaborados para cada unidad policial;

Las tácticas de cada una de las fuerzas utilizadas o afectadas en los diferentes objetivos a cubrir debieron ser coordinadas a la perfección, esta condición se logró con la permanente instrucción y luego con la práctica y finalmente con la prueba en el terreno propiamente dicho, es decir, simulacros sobre los presuntos objetivos, con la

conformación final de las cápsulas presidenciales y de cancillería. Sin dudas la permanente conexión con las demás fuerzas y la comunicación en tiempo real de todo lo que sucedía alrededor de los custodiados, esto afirmado y con el apoyo de un comando unificado, con una base común para todas las fuerzas de seguridad.

De igual manera se incluye en forma de apoyo externo las diferentes municipalidades intervinientes, Capital, Godoy Cruz, Las Heras y Guaymallén, los cuales fueron coordinados por Jefatura de Policía Vial, para lograr un trabajo conjunto con las direcciones de Tránsito de cada uno de esos departamentos, en fin, un trabajo que involucro todas las instituciones que poseen incidencia sobre la seguridad pública y las instituciones.

#### **4.2.2.2. Servicio de Vendimia – “*Custodia VIP*”.**

Este servicio en particular se elige por ser el cual donde la Policía Vial posee una participación muy importante, por su ubicación estratégica es la primera unidad que es divisada por los espectadores o concurrentes a la fiesta de la Vendimia, la cual sin exagerar posee una trascendencia de carácter internacional por su historia y relevancia, la cual convoca a todo tipo de público; pero que dentro de sus espectadores se incluyen los considerados VIP, esos que presentan como dijimos un trato preferencial sobre el resto de los ciudadanos.

Para llegar a esta situación al igual que lo producido anteriormente con lo ocurrido con el servicio de la Reunión de Mercosur 2017, la práctica y la instrucción del personal policial de motoristas de la vial mendocina es sumamente importante, está siempre se desarrolló días previos al servicios propiamente dichos, la coordinación con las demás instituciones gubernamentales también es fundamental, ya que como se expresó las personas que son consideradas VIP poseen un excepción al servicio común.

En la presente investigación se mencionará el Servicio Fiesta de la Vendimia del año 2018 a través del Memorándum Nro. 49/18, Anexo XI, de fecha 26 de febrero del año 2018, producido por Jefatura de Policía Vial, Ministerio de Seguridad, Provincia de Mendoza (ver Anexo II); donde se destaca la siguiente estructura; en el periodo de



estudio en todos los servicios de vendimia, acto central se afectaron un total de 24 efectivos (más menos dos) con sus respectivas motocicletas, y medio de comunicación propios, el modo de trabajo es de tándem o pareja, es decir un mínimo de dos motoristas, y donde la afectación se lleva a cabo de menor a mayor, es decir, se comienza con servicios ligados a los actos vendimiales y hace su punto máximo el día que se lleva a cabo el Acto Central, en ese momento se afecta al total del personal, con una jornada de servicio que se desarrolla durante toda la jornada diurna y nocturnas en sus primeras horas, hasta su finalización aproximadamente tres horas de la madrugada.

El servicio se caracteriza por el contacto con personal de protocolo de Casa de Gobierno de la Provincia de Mendoza, los cuales coordinan las salidas de los VIP, iniciado el contacto, se los desplaza desde el lugar de partida, que puede ser desde casa de Gobierno, hoteles y/o Aeropuerto, en algunas ocasiones incluyen desde el arribo a la provincia hacia el hotel, inclusive es de esta manera como se inicia el trabajo, es decir, la recepción y traslado de los VIP a la provincia es realizada por personal de protocolo y entregada a policía vial para custodia y traslado.

Las personas consideradas VIP, que se le efectúa la Custodia son habitualmente, mandatarios extranjeros y nacionales, diplomáticos también empresarios o celebridades provinciales, nacionales o extranjeras, en la planificación se tiene en cuenta los recorridos primarios y secundarios si fueran necesarios como alternativo, las velocidades son moderadas y respetando la legislación vial, haciendo que el desplazamiento sea acorde al servicio que se está llevando a cabo, agradable y cordial.

#### **4.2.2.2.3. Servicio de prevención de accidentes – “Cobertura de seguridad”.**

En esta última descripción y como ejemplo del trabajo de Cobertura, en prevención de accidentes, haremos mención del MARATÓN INTERNACIONAL MENDOZA (18° edición de la- MIM 2017), bajo Memorándum de Servicio Nro. 128/17, de fecha 28 de abril del año 2017, producido por Subjefatura de Policía Vial Gran Mendoza, Orden de Servicio: 414/17 Di. P.O.E., Ministerio de Seguridad, Provincia de Mendoza, que se desarrolló en el mes de abril del año 2017, se cubrieron cuatro circuitos, 42k (maratón olímpico), 21k (media maratón), 10k (promocionales) y 4k (juveniles). Este evento deportivo o prueba atlética forma parte del calendario nacional

organizado por la Confederación Argentina de Atletismo, declarado de interés turístico y deportivo por parte del Gobierno de Mendoza, desarrollado en diferentes arterias públicas de los departamentos de Lujan de Cuyo, Godoy Cruz, y Ciudad Capital, presento su largada en las proximidades del Puente Colgante de Cacheuta y llegada a los Portones del Parque General San Martín.

Al igual que de los demás servicios, pero con características más simples, pero no menos importantes, observamos un cuerpo de orden y planificación correcta, en este caso este tipo de servicio es contratado, el objetivo concreto es la cobertura de los competidores, se utilizaron seis motocicletas distribuidas en tres etapas (Ver Anexo III);

Al igual que este tipo de servicio se desarrollan otros tantos de igual características, como competencias ciclísticas sean públicas o privadas, por ejemplo, la vuelta ciclística de Mendoza, o competencias deportivas organizadas también por los municipios, se suman competencias de rally de Motos y Autos tradicionales, coberturas de Feligreses o Religiosos, vehículos grandes dimensiones, y como también se mencionó en otros puntos se incluyen los vehículos de emergencias, con su excepción en las condiciones del desplazamiento.

## **CONCLUSIONES Y APORTES.**

## **CONCLUSIÓN.**

Luego de desarrollar la investigación antes apuntada y teniendo en cuenta su condición de descripción, y donde el mismo se presenta como un trabajo que no posee antecedentes dentro de la institución Policial en la provincia de Mendoza, y en especial con el uso de motocicletas de altas cilindradas.

Teniendo en cuenta el supuesto teórico planteado, “El grado de efectividad de los programas empleados por el Ministerio de Seguridad de la Provincia en torno a la prevención y control en eventos asociados a Custodia VIP, Cápsula y cobertura de Seguridad dentro de Gran Mendoza se encuentran relacionados con las tácticas operativas de motoristas de la Policía Vial”.

La conexión entre los programas o la planificación desarrollada por el Ministerio de Seguridad de la provincia de Mendoza con las acciones o tareas del personal de motoristas de la Policía Vial se encuentran estrechamente ligadas, donde los planes o programas serán beneficiados al punto de la efectividad cuando las tácticas aplicadas llevan a cumplir las estrategias planteadas, obtenido de esta manera los objetivos deseados.

El tiempo de la investigación que se eligió, entre los años 2016 al 2019, se logra establecer que las tareas de Custodia VIP, Cápsula y cobertura de seguridad, se desarrollaron en una cantidad de 50, 17 y 252 ocasiones respectivamente, donde lo tipos de servicios cubiertos involucraron: objetivos y/o eventos políticos provinciales, nacionales e internacionales, servicios de vendimias, religiosos, deportivos, ablación de órganos, eventos culturales, etc.

De esta manera destacamos como objetivos con mayor participación de personal de motoristas de policía Vial, y ordenados en forma descendentes en relación a su frecuencia y, en primer lugar, se destacan los vehículos relacionados a emergencias, continuando con rodados de gran porte, luego diplomáticos, deportistas, mandatarios extranjeros, presidente da la Nación, y otros con menor frecuencia, pero no menos importantes.

La mayor parte de las tareas se desarrollaron en un 79,9 % sin apoyo de otras fuerzas, los restantes porcentajes se contó con el apoyo de personal de Preventores,

Policía Federal y Grupo Especial de Seguridad (GES), este refuerzo se relaciona principalmente con servicio de custodias VIP y/o cápsulas, destacándose los años 2017 y 2018 con mayor cantidad de actividades, esto es coincidente con la cumbre del Mercosur y visitas periódicas de autoridades de diferentes importancia, como también trabajos de coberturas diversas (vehículos de gran portes, deportistas, ablación de órganos, etc.)

En los diferentes resultados obtenidos, se observó que se destaca como labor más desarrollada y llegando a un 36,4% las coberturas de emergencias, continuando con el 16,9% la cobertura de vehículos de gran porte (servicio de carretones), y un coincidente 9,4% los objetivos diplomáticos y ciclistas entre los más desatacados, donde la variación en horas de duración es diversa, puede desarrollarse entre una hora de duración hasta 16 horas, siendo las 4 horas de servicio las más comunes, con una mayor frecuencia de servicios los días de la semana que van desde miércoles a sábado inclusive.

Se debe tener en cuenta que las tácticas aplicadas por el personal de motoristas de la policía vial deben ser renovadas o actualizadas en forma constante con la permanente instrucción de los efectivos de policías, no se debe olvidar que la motocicleta es uno de los elementos más débiles en la circulación vial, por lo que se debe reforzar tanto la conducción defensiva como la ofensiva, la que se verá afectada por la permanente modificación que sufren las grandes metrópolis, en especial en la estructura vial, de esta manera se minimizaran los diferentes riesgos, logrando una acción preventiva o pro activa.

De los eventos que se llevaron a cabo en la provincia de Mendoza debemos destacar la permanente planificación por parte del Ministerio de Seguridad desde sus áreas de programación operativa, teniendo en cuenta la funcionalidad que posee la Policía Vial y su rol, logrando establecer y desarrollar las tácticas necesarias para aplicar las estrategias vinculadas al logro de los objetivos planteados, y de esta manera cumplir sin novedad las órdenes surgidas de los mandos superior de nuestra institución.

De lo expuesto podemos afirmar que la hipótesis planteada en esta investigación se cumple, pero que nos ayudó también a realizar los siguientes aportes y sugerencias.

## **APORTES.**

Establecer o producir un protocolo referido a las tácticas relacionadas con el personal de motoristas de la policía vial, lo que reforzara la planificación y programas ya implementados desde el Ministerio de Seguridad, esto es necesario para establecer los apoyos del personal de motoristas, la coordinación con otras dependencias como sistema de cámaras, un único mando que realice las coordinaciones, la desafectación obligatoria de motos y autos policiales, entre algunos de los aspectos más destacado para tener en cuenta, en especial en las custodias Vip y Cápsulas de seguridad.

Desarrollar un curso anual a cargo de Jefatura de Policía Vial, con las correspondientes autorizaciones, designación de un distintivo en la aprobación del mencionado curso, esto ayuda a aumentar el sentimiento de pertenencia en el equipo de trabajo, incentivando al personal de motorista a una permanente superación profesional y personal.

Iniciar con la re-instrucción constante del personal de motoristas, a lo que se recomienda un mínimo de tres convocatorias anuales, lo que ayudará a que los efectivos puedan detectar los momentos de pico de estrés, y la forma posible de actuar.

Incorporar nuevos uniformes y elementos de seguridad relacionados a la vestimenta del motorista policial, por ejemplo: guantes para frío y/o calor, cascos con sistema de audio incorporado, protectores de extremidades superiores e inferiores, ropas acordes a la época del año, que permita una conducción más cómoda y segura.

Habilitar canales propios de comunicación, destinado solamente para el grupo de motoristas que forman una Custodia VIP o Cápsula, lo que ayudara a una comunicación más fluida y directa entre el CEO – Centro Estratégico de Operaciones- , el superior a cargo, la sala de monitores o comando unificado si este existiera, de esta manera no habría interrupciones al momento de que el dispositivo se mantiene en movimiento, de igual manera la incorporación de nueva tecnología como por ejemplo drones, estos ayudarían desde el aire para una visión más amplia y panorámica de los lugares o accesos que se considerar con más riesgos.

***ANEXOS.***

## ANEXO I

### ORDEN DE SERVICIO PREPARATORIA Nº 623/17



<b>Producido por:</b>	Ministro de Seguridad - D.G.P. – Di.P.O.	<b>Destino:</b>	✓ Dependencias Afectadas
<b>Objeto:</b>	O. de Servicio	<b>Lugar:</b>	Godoy Cruz, Mendoza
		<b>Fecha:</b>	28 de Junio de 2.017

#### 1. SITUACION:

- La provincia de Mendoza, por decisión de la Presidencia de la Nación, será la sede de la **REUNION CUMBRE de los Presidentes del Mercado Común del Sur – “MERCORSUR”** Se producirá la visita de los Mandatarios y Cancilleres de los países miembros y asociados, como así se espera la presencia de autoridades de organismos internacionales e invitados especiales, quedando sujeta a la confirmación protocolar la asistencia de cada funcionario en fecha cercana al evento.





Mauricio Macri	Michel Temer	Horacio Cartes	Tabaré Vázquez	Evo Morales													
<b>PAISES ASOCIADOS</b>																	
																	
CHILE	ECUADOR	PERÚ	COLOMBIA	GUYANA	SURINAM												
Michel Bachelet	Lenin Moreno	Pablo Kuczynski	Juan Santos	David Granger	Dési Bouterse												
		<p><b><u>Agenda de Eventos Oficiales:</u></b></p> <p><b>Miércoles 19Jul'17 "Cena de los Cancilleres" Bodega Escorihuel</b></p>															
<p>Estados Partes</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>													<p>Estados Asociados</p>				

- Los hoteles seleccionados para el alojamiento son:
  - ✓ Hotel Intercontinental Calle Pérez Cuesta y Lateral Norte del Acceso Este – Guaymallén
  - ✓ Hotel Hyatt Chile y Sarmiento - Ciudad
  - ✓ Hotel Sheraton Primitivo de la Reta y Amigorena - Ciudad
  - ✓ Hotel Diplomatic Belgrano 1080 - Ciudad
- La Argentina, como país anfitrión, conforme convenciones y protocolos internacionales se responsabiliza de todas de las medidas de protección y seguridad de los Sres. Presidentes, Cancilleres y autoridades que sean declaradas con nivel de máxima seguridad, sin perjuicio de las custodias personales que puedan acompañarlos.
- Estos dispositivos de seguridad nacional, se encuentran Comandados por la Policía Federal Argentina a través del Departamento de Asuntos Extranjeros, con el apoyo de Gendarmería Nacional Argentina, Prefectura Naval, las Fuerzas Militares (Ejército, Armada, Aérea) y en este caso particular la Policía de Mendoza.

- A los efectos de centralizar las necesidades del servicio, se ha dispuesto la instalación de un COMANDO UNIFICADO con base en el hotel Intercontinental, conformado con dos representantes por cada fuerza de seguridad involucrada.
- El núcleo de las coberturas, que incluye el interior y perímetro inmediato de los hoteles y la bodega estarán íntegramente cubiertos por recursos de la Policía Federal (de civil y una escasa cantidad de uniformados de la Delegación Mendoza); instalándose un escáner en cada acceso principal a los establecimientos. Se ha previsto el despliegue de aproximadamente 800 efectivos, 40 motos, 01 helicóptero y movibilidades de apoyo. Además de las coberturas internas; conformarán las cápsulas que serán reforzadas con recursos de la Policía de Mendoza.
- La investidura de los máximos representantes de los países latinoamericanos, exige que las medidas de seguridad sean exhaustivas y rigurosas, implicando que los espacios de alojamiento y desarrollo de los eventos queden sujetos al control de todas las personas y vehículos que ingresen a los anillos delimitados como zonas de exclusión y máxima seguridad, incluyendo las propias Fuerzas de Seguridad.
- A los efectos de implementar los controles, Cancillería Argentina, procede a CENSAR a todos los ciudadanos y sus vehículos que residan en los sectores incluidos en los anillos que previamente han sido evaluados como zonas de seguridad, a través un sistema biométrico portable.
- Respecto a los empleados, los servicios, invitados y toda persona que deba acceder al primer anillo de máxima seguridad, donde se desarrollen los eventos y/o se alojen los Presidentes, deberán encontrarse indefectiblemente **ACREDITADOS**. A tal efecto Cancillería Argentina habilitará en el Centro de Congresos y Exposiciones – Auditorio Ángel Bustelo - el **Centro de Acreditación**.
- Para poder obtener una credencial todas las personas deben ser registradas mediante una foto, carga de datos y verificación de antecedentes penales. Esta credencial limitará el acceso por niveles de seguridad, cuyos controles se realizan por lectura electrónica de la cinta magnética y cotejo fotográfico, siendo indispensable, además, exhibir un documento válido que acredite la identidad del portador.
- Los vehículos que ingresan a las zonas de seguridad, deberán poseer una oblea identificativa, independiente de la otorgada a las personas.
- A los ciudadanos censados, también se les verificará los antecedentes penales como requisito indispensable para autorizar su acceso, a tal fin y sin perjuicio de las consultas que Policía Federal realiza con INTERPOL y la base de datos propia, la

Policía de Mendoza debe habilitar una Terminal para verificar con Índice las medidas pendientes registradas en la Provincia. De surgir capturas internacionales, la Policía Federal realizará los respectivos procedimientos y en las medidas detectadas a nivel nacional y/o provincial, se dará intervención a la Dirección Investigaciones de la Policía de Mendoza.

- Respecto a las Fuerzas de Seguridad, sin perjuicio que los funcionarios policiales en su mayoría actuarán uniformados, deberán también ser acreditados a través de un registro online que habilitará Cancillería, que incluye una credencial especial con foto.
- Esta exigencia de seguridad implica que los funcionarios que deban ser afectados a los distintos dispositivos y coberturas, deban ser designados con suficiente antelación y acreditados en forma previa. A los efectos de adaptarse a este lineamiento, se debe conformar una FUERZA ESPECIAL ACREDITADA con exclusiva labor en los dispositivos que implique la Cumbre del Mercosur.

## **2. MISION:**

Corresponde a este Ministerio de Seguridad disponer los lineamientos generales y las acciones preparatorias necesarias para la correcta implementación conjunta con la Policía Federal y la Gendarmería Nacional Argentina, las coberturas y dispositivos de seguridad que implica la Cumbre del Mercosur, entre los cuales se reseña:

- Cobertura de los anillos externos en las Bodega Los Toneles, Escorihuela y Hotel Intercontinental
- Cobertura externa de los lugares de alojamientos
- Refuerzo y complementación de cápsulas presidenciales y de cancilleres.
- Integración del Comando Unificado
- Determinación de hipótesis de conflicto
- Refuerzo de la seguridad en zonas periféricas y objetivos estratégicos.
- Apoyo Generales y Específicos a brindar a la Policía Federal

## **3. EJECUCION:**

### **❖ ACCIONES PREPARATORIAS:**

#### **RECURSO HUMANO**

- A.1.) Interrupción de Licencias
- A.2.) Conformación de la Fuerza Especial Acreditada
- A.3.) Acreditación Policía de Mendoza
- A.4.) Uniforme

A) **PARQUE AUTOMOTOR**

- B.1.) Asignación de Movilidades
- B.2.) Unidades de Traslado de Personal
- B.3.) Verificaciones y Acondicionamientos
- B.4.) Conformación Fija de Cápsulas Presidenciales.

B) **CENSO Y ACREDITACIONES CIVILES**

- C.1.) Censo Zonas Residenciales – Apoyo Policía Federal
- C.2.) Acreditaciones en el Centro de Congreso - Verificación de Antecedentes

C) **RELEVAMIENTOS**

- D.1.) Hoteles y Alquileres Temporarios
- D.2.) Inspecciones - Explosivos y Bomberos
- D.3.) Acondicionamiento de la base del Comando Unificado
- D.4.) Aspectos Logísticos Complementarios.

D) **OBJETIVOS Y ACCIONES COMPLEMENTARIAS EXTERNAS**

- E.1.) Hoteles, Bodegas Los Toneles y Escorihuela
- E.2.) Seguridad en los desplazamientos - Cápsulas
- E.3.) Seguridad Externa Complementaria

A) **RECURSO HUMANO**

A.1.) Interrupción de Licencias:

- Los beneficios de Licencias – Anual Ordinaria y Especiales - contempladas en los artículos 208º, 246º, 253º, 256º, 258º y el Permiso previsto en el artículo 213º inc. 1), todos de la Ley 6.722, quedarán **SUSPENDIDAS entre el Domingo 16 al Domingo 23 de Julio de 2.017 inclusive**
- Debe entenderse que todo el personal tendrá que estar disponible a partir del día **DOMINGO 16JUL´17**

A.2.) Conformación de la Fuerza Especial Acreditada:

- Las Jefaturas de Policías y Direcciones; deberán elevar a la Dirección General de Policías, la nómina de personal policial subordinado que serán

puestos a disposición de la Cumbre del Mercosur, preferentemente con domicilio en el Gran Mendoza

- Este personal deberá ser desafectado de sus tareas habituales a partir del **Domingo 16 de Julio de 2017** y puestos a disposición – en carácter de **COMISION** – a órdenes de los Jefes de Servicio asignados, cuyo lugar y horario de presentación serán informados mediante Anexo.

A.3.) Acreditación de la Policía de Mendoza:

- **Dirección de Planeamiento Operativo – Di.P.O.** -: Conforme coordinaciones realizadas con Cancillería Argentina, designa personal para la acreditación de todos los funcionarios del Ministerio de Seguridad que conformará la Fuerza Especial Acreditada, realizando las convocatorias necesarias para la identificación y toma de fotografías.

A.3.) Uniforme:

- Teniendo en cuenta que el evento se desarrollará en plena época invernal y el personal policial deberá permanecer apostado en los distintos puestos de control establecidos por prolongados lapsos tiempo, surgiendo además la necesidad de preservar la imagen institucional, todo el personal policial acreditado uniformado, deberá vestir: CAMPERA AZUL PROVISTA, BORCEGUIES, QUEPI, CAMISA CELESTE, GARIBALDINA, PANTALON DE INSTRUCCIÓN.
- El acondicionamiento previo del uniforme quedará bajo la supervisión de los respectivos Jefes de Dependencias de origen, quienes fijarán inspecciones en el personal subordinado designado a los efectos de detectar irregularidades y subsanar los inconvenientes antes de su presentación en el Cuerpo de Infantería.

B) **PARQUE AUTOMOTOR**

B.1.) Asignación de Movilidades:

- A los efectos de conformar un parque automotor en condiciones y de uso exclusivo para la seguridad de los objetivos y el refuerzo de las cápsulas, se deberá desafectar del servicio ordinario una cantidad relevante de movilidades y motos, en consecuencia, las respectivas Jefaturas de Policías y Direcciones, deberán informar a la Dirección General de Policías, las

movilidades que, por su estado de uso y conservación, se adaptan a las necesidades del evento.

**B.2.) Unidades de Traslado de Personal:**

- Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior, la totalidad de las Direcciones y Jefaturas de Policías, deberán informar a esta Dirección General de Policías – Vía Di.P.O.– el listado de movilidades habilitadas como transporte de personal que se encuentren asignadas. Estas unidades en su totalidad serán afectadas a disposición del Comando del Evento.

**B.3.) Verificaciones y Acondicionamientos:**

- **Dirección Logística:** deberá arbitrar las medidas necesarias y conducentes a los efectos de proceder a la verificación del estado general de las movilidades (autos, motos, etc.) afectadas al servicio, disponiendo las reparaciones y acondicionamientos necesarios antes del lunes 10 de Julio de 2017.
- **Dirección Administración:** Toma conocimiento a los efectos de priorizar las necesidades inherentes y a las medidas dispuestas en el presente instrumento, agilizando los requerimientos puntuales relacionados al evento.

**B.4.) Conformación Fija de Cápsulas Presidenciales:**

- **Jefatura de Policía Vial:** Dentro del personal y recurso afectado a las distintas coberturas, deberá designar conforme propia evaluación, los efectivos y motos que conformarán las cápsulas, discriminando parejas de motoristas encargados de las presidenciales, a los efectos de ser asignados en forma fija y permanente, no siendo necesario tal detalle para las cápsulas de cancilleres.
- **UAP - UMAR:** Complementará las cápsulas de Cancilleres y el apoyo en los desplazamientos.

**C) CENSO Y ACREDITACIONES CIVILES:**

**C.1.) Censo Zonas Residenciales – Apoyo Policía Federal**

- A partir del viernes 09Junio´17, personal designado por Cancillería Argentina, dió inicio al censo de toda la población que reside en los sectores que se encuentran incluidos dentro de los anillos de seguridad. Para facilitar su labor y el aval oficial, se debe disponer la afectación de personal uniformado que los acompañe por cada domicilio.
- A partir del viernes 09 al viernes 16Junio´17 en forma diaria y hasta la finalización de las medidas:
  - **Jefatura de Policía Científica:** dispone la afectación de personal y medios conforme propia capacidad

C.2.) Acreditaciones en el Centro de Congresos y Exposiciones - Verificación de Antecedentes

- A partir de (fecha a confirmar) quedará habilitado el Centro de Acreditaciones, en consecuencia, se dispone:
  - **Dirección Informática y Telecomunicaciones:** Realiza las gestiones necesarias a los efectos de habilitar una Terminal con capacidad de conexión con el sistema informático policial, a los efectos de verificar los antecedentes personales.
  - **Dirección Investigaciones:** Afecta personal de Índice en cantidad suficiente a los efectos de verificar los antecedentes de las personas que concurren para ser acreditadas. Deberá prever personal para realizar las detenciones que surjan necesarias, teniendo en cuenta que las medidas internacionales se encontrarán a cargo de Policía Federal y aquella índole nacional y provincial a cargo de la Policía de Mendoza.
  - **Dirección Inteligencia Criminal:** Afecta personal en tareas específicas y en apoyo a la Dirección Investigaciones.
  - **Jefatura Barrio Cívico:** Refuerza con recursos propios en cantidad suficiente y en forma conveniente la seguridad del Centro de Congresos y Exposiciones, durante las 24 hs a partir de la instalación de las terminales de consulta.

D) RELEVAMIENTOS:

D.1.) Hoteles y Alquileres Temporarios

- **Jefatura de Policía Distrital – I - II – III y V –:** Deberán disponer que el personal de sus respectivas **U.P.A.T.**, procedan a realizar un relevamiento con planillas de todas las personas alojadas en hoteles, hoteles y lugares de alquileres temporario, debiendo consignar fecha de estadía, nombres, apellidos, documento de identidad (pasaporte, DNI.) y domicilio. Esta información deberá ser elevada al Jefe de la Dirección Investigaciones – en forma reservada - coordinado los plazos de entrega (diario o semanal) conforme el recambio de estadías y/o reservas.
- **Dirección Investigaciones:** Coordina con las respectivas UPAT la entrega y actualización de los datos, realizando idéntica medidas en las jurisdicciones donde estas unidades no tengan competencia (Distrital IV y VI)

#### D.2.) Inspecciones - Explosivos y Bomberos

- **Jefatura de Unidad de Cuerpos Especiales -División Táctica de Explosivos Mendoza:**
  - ✓ Deberá realizar los relevamientos necesarios de planimetría e inspecciones de cada objetivo (hoteles y bodega) a los efectos de establecer los detalles de las instalaciones de relevancia e inherentes a su propia función, elevando - vía Di.P.O. - un informe detallado
  - ✓ Coordina la labor mancomunada con el responsable del área de explosivos de la Policía Federal.
  - ✓ Por cuerda separada se reforzará el potencial asignado a esa División con personal idóneo a los efectos de brindar la cobertura permanente en cada uno de los objetivos.
- **Defensa Civil y Dirección Bomberos:**
  - ✓ Coordinadamente proceden al relevamiento de los planes de evacuación y salidas de emergencia de cada objetivo.
  - ✓ Evalúan y diagraman las medidas de intervención ante hipotéticas situaciones de emergencia que se produzcan en las instalaciones (incendio, fugas de gas. etc) como así aquellos productos de fenómenos naturales (sismo, aluviones, etc).
  - ✓ Prepara y asigna los recursos necesarios para mantener grupos de rescate y recursos contraincendios.



- ✓ Especialmente Defensa Civil Coordina el apoyo de los Municipios, ECOGAS, EDEMSA, AySaM, para contar con personal técnico en forma permanente ante eventuales requerimientos de intervención, fijando un punto cercano al Hotel Intercontinental como punto de concentración. Informa a este Mando – vía Di.P.O - las necesidades de acreditación que surgiere de la colaboración a brindar, justificando la labor a desempeñar.

#### D.3.) Acondicionamiento de la base del Comando Unificado

##### ○ **Dirección Informática:**

- ✓ Realiza los relevamientos y gestiones necesarias en el Hotel Intercontinental a los efectos de habilitar una Terminal Espejo con acceso al Sistema de Video Vigilancia y cartografía para el monitoreo de recursos por GPS. Acredita un técnico y dos efectivos para desempeñarse en forma permanente.
- ✓ Coordina los aspectos técnicos con el responsable del área de Comunicaciones de Policía Federal, para establecer la compatibilidad de los equipos TETRA con los medios de comunicación de esa Institución.

#### D.4.) Aspectos Logísticos Complementarios.

##### ○ **Dirección Logística:**

- ✓ Establecidos los anillos de seguridad y los cortes de tránsito permanente y eventuales, deberá realizar antes del lunes 10 de Julio de 2017 los relevamientos de los objetivos a los efectos de determinar la cantidad de vallado necesario para delimitar las zonas de exclusión, informando el detalle del vallado existente y las eventuales necesidades que surjan del relevamiento.
- ✓ Realiza el acopio de capas para lluvia, chalecos reflectivos, conos para ser utilizados en los dispositivos de seguridad.
- ✓ Conforme las necesidades que gradualmente surjan en las coberturas de los objetivos, especialmente con el personal afectado que no podrán relevados de sus funciones (ejemplo el afectado a las cápsulas presidenciales), deberá prever una eventual provisión de racionamiento rápido.

##### ○ **División Supervisión de Combustible:**

✓ Atendiendo las necesidades de provisión de combustible que demandará las movilizaciones afectadas al presente servicio, deberá prever los refuerzos.

○ **Dirección Informática:**

✓ Deberá prever la máxima cantidad de radios portátiles disponibles para ser utilizadas en las comunicaciones del evento, cuya distribución deberá ser coordinada a través de la D.G.P. – Vía Di.P.O. a los efectos de evacuar ordenadamente y bajo prioridades los eventuales requerimientos y necesidades del servicio.

E) **OBJETIVOS Y ACCIONES COMPLEMENTARIAS EXTERNAS:**

E.1.) Hoteles, Bodegas Los Toneles y Escorihuela:

- Los siguientes objetivos, dentro de los anillos de seguridad, estarán bajo la responsabilidad de la Fuerza Especial Acreditada, cuya distribución de recursos y diagramación de los operativos de seguridad se dispondrán mediante anexos, cuya gradualidad en las afectaciones tendrá el máximo nivel de seguridad con el arribo de primer Presidente.
- **Hotel Intercontinental:** Alojamiento de autoridades y sede “Reunión Cumbre” Vie 21Jul’17
- **Hoteles Diplomatic – Sheraton y Hyatt:** Alojamiento de autoridades.
- **Bodega Los Toneles:** Elegida para la “Cena de los Presidentes” el jueves 20Jul’17
- **Bodega Escorihuela:** Elegida para la “Cena de Cancilleres” el miércoles 19Jul’17

E.2.) Seguridad en los Desplazamientos - Cápsulas:

- A cargo de Policía Vial y UMAR, con movilizaciones asignadas a la Fuerza Especial Acreditada, su conformación, asignación de comitivas y recorridos se establecerán mediante Anexo.

E.3.) Seguridad Externa Complementaria

○ **Jefaturas de Policías Distritales I y VI:**

✓ Sin perjuicio de las afectaciones de personal dispuesta para conformar la Fuerza Especial Acreditada, deberán diagramar y designar responsables de todas las áreas externas a los anillos de seguridad, objetivos

estratégicos ubicados en sus ámbitos jurisdiccionales que comprendan el desplazamiento de las cápsulas (puentes aéreos, cortes y regulación de tránsito, sector externo del aeropuerto, etc.) y áreas periféricas afectadas por cortes permanentes de tránsito y del transporte público.

✓Estas maniobras deberán ser supervisadas por los Jefes Departamentales y Titulares de Dependencias que permanecerán en apresto a los efectos de evacuar eventuales requerimientos.

#### **4. APOYOS:**

##### ➤ **Dirección Investigaciones:**

- Realiza la cobertura complementaria especialmente en el interior del Shopping; el sector destinado a los periodistas y lugares específicos que serán asignados al personal acreditado.

##### ➤ **Dirección Inteligencia Criminal:**

- Establece con la suficiente antelación las hipótesis de conflicto que pueden alterar el normal desarrollo de las actividades y/o atenten contra la seguridad de las autoridades, incluyendo con monitoreo los trayectos establecidos para las cápsulas.
- Afecta personal en tareas específicas, previa acreditación, en sectores que serán asignados oportunamente.

##### ➤ **C.E.O.:**

- Deberá prever el refuerzo de los turnos de guardia durante el desarrollo del evento.
- Abre Carta de Situación a partir del lunes 17 Julio '17.
- Habilita canales alternativos para la labor de la Fuerza Especial Acreditada y las cápsulas, designando los operadores necesarios.

#### **5. COMANDO:**

##### ➤ **Jefe Operativo**

- Comisario General      PP.      Fernando **Trepicchio** Jefe Centro Estratégico de Operaciones

##### ➤ **Coordinador General**

- Comisario General      PP ®      Roberto **Badrán**      Di.P.O.
- Comisario      PP      Javier **Flores**      Di.P.O.

➤ **Representantes en el Comando Unificado:**

- Comisario Inspector PP. Luis **Squif** Jefe Departamental Godoy Cruz Este
- Auxiliar Of. Principal PP. Mario **Bergerat** JPDSGE
- Comisario Inspector PP. Alberto **Ventura** IUSP - CaTacPol
- Auxiliar Of. Principal PP. Orlando **Carmona** Subcomisaría Sanchez
- Comisario Inspector PP. Ernesto **Gómez** Jefe Departamental Guaymallén
- Auxiliar Of. Principal PP. Ariel **Strachwitz** U.E.P. Guaymallén
- Comisario Inspector PP. Alejandro **Sandoval** Di.P.O
- Auxiliar Of. Principal PP. Fernando **Martínez** Di.P.O.

➤ **Jefes de Dispositivos por Objetivo:**

➤ **Hotel Intercontinental:**

- Tres (03) Comisario PP. A designar mediante Anexo
- Auxiliares: A designar mediante Anexo

➤ **Hotel Sheraton:**

- Comisario PP. Sergio **Antunez** Dptal. Capital - Cría. 3º
- Auxiliares 01 Of. Insp. por turno A designar mediante Anexo

➤ **Hotel Diplomatic:**

- Comisario PP. Carlos **Guerra** Dptal. Capital - Cría. 5º
- Auxiliares 01 Of. Insp. por turno A designar mediante Anexo

➤ **Hotel Hyatt:**

- Comisario PP. Víctor **Orihuela** Dptal. Capital - Cría. 2º
- Auxiliares 01 Of. Insp. por turno A designar mediante Anexo

➤ **Bodega Escorihuela:**

- Comisario PP. Hugo **Sanchez** Dptal. G. Cruz - Cría. 34º
- Auxiliares A designar mediante Anexo

➤ **Bodega Los Toneles:**

- Comisario PP. Marcelo **Arrigo** Dptal. Gillén - Cria. 44º
- Auxiliares A designar mediante Anexo

➤ **Centro de Acreditaciones:**

- Comisario PP. Marcelo **Villanueva** Dir. Investigaciones – Dpto. Judicial
- Auxiliares A designar mediante Anexo

➤ **Jefes de la Fuerza Especial Acreditada:**

✓ **Base en el Cuerpo de Infantería G.M.B.:**

- Comisario PP. Gustavo **Ríos** Jefe del Cpo. Infantería Mza
- Auxiliares Principal PP. Infantería Mza
- Principal PP. Infantería Mza

➤ **Jefes de Cápsulas:**

- Comisario PP. Alfredo **Vicencio** Jefe de UMAR - UAP
- Comisario PP. José Luis **Ramonda** Policía Vial

➤ **Seguridad Externa Complementaria:**

➤ **Jefes Departamentales:**

• **Ámbito Jurisdiccional Guaymallén:**

Comisario Inspector PP. Gustavo **Segura** Jefe Departamental Lavalle

• **Ámbito Jurisdiccional Capital**

Comisario Inspector PP. Roberto **Favaro** Jefe Departamental Capital

• **Ámbito Jurisdiccional Godoy Cruz**

Comisario Inspector PP. Camilo **Uvilla** Jefe Departamental G. Cruz

• **Ámbito Jurisdiccional Las Heras**

Comisario Inspector PP. Eduardo **Antunez** Jefe Departamental Las Heras

- Auxiliares Jefes de Dependencias subordinadas

➤ **Sector Externo Aeropuerto y Trayectos de Cápsulas:**

✓ **Las Heras**

- Comisario PP. Ernesto **Coronel** Jefe Cría. 56º Algarrobal

✓ **Capital**

- Comisario PP. Víctor **Olmos** Jefe Cría. 4º Capital

➤ **Supervisión a cargo Jefaturas Distritales I y VI:**

- Comisario General PP. Silvio Tejerina Jefe de Policía Distrital – I
- Comisario General PP. Ricardo Andrada Jefe de Policía Distrital – VI

➤ **Supervisión:**

- Comisario General PPR. Ricardo Tahan Subdirector General de Policías

➤ **Supervisión General:**

- Comisario General PPR. Roberto Munives Director General de Policías

Control



**Dirección de  
Planeamiento Operativo  
Ministerio de Seguridad**

**Ricardo TAHÁN T.  
Comisario General PP. ®  
Subdirector General de Policías**

ANEXO II



MEMORANDUM DE SERVICIO Nº 49/18

ANEXO XI

**“VENDIMIA 2.018” SERVICIO  
ACTO CENTRAL**

<b>Producido por:</b>	Jefatura De Policía Vial	<b>Destino:</b>	Subjefaturas Viales Dependencias Administrativas
		<b>Lugar:</b>	Guaymallén - Mendoza
<b>Objeto:</b>	D./ Servicio	<b>Fecha:</b>	26 de Febrero de 2018

**ACTO CENTRAL**

**DISPOSITIVO FINAL**

**-SABADO 03 de MARZO de 2018.-**

**PRESENTACION:** 18:00 horas - Curva de Ataguiles Subida al Anfiteatro

**SECTOR “A”**

**A cargo del Sector:**

01.-Of. Principal CARRERA MIGUEL \_\_\_\_\_MOTO

PUESTOS A CUBRIR

**Av. Libertador y Bifurcación Playa Estadio**

02.-Of. Inspector	TORRES GRACIELA	(U.R.V.Z.E)
03.-Auxiliar 1°	CHAIRA MAGDALENA	(U.R.V.Z.E.)
04.-Auxiliar 1°	PAEZ LEONARDO	(U.R.V.Z.E.)

#### **Av. Champagnat Salida U.N.C.**

05.-Auxiliar 1°	MORALES MAYRA	(U.R.V.Z.E.)
06.-Auxiliar	ROCHA OMAR	(U.R.V.Z.E.)

#### **Costera Zoológico y Parque Aborigen (corte con valle y regulación)**

07.-Of. Inspector	GIL ROBERTO	(Delg. San Martín)
08.-Auxiliar Mayor	CASTILLO RICARDO	(Deleg. San Martín)
09.-Auxiliar 1°	DUGO LUCIANA	(Deleg. San Martín)
10.-Auxiliar 1°	FUNES ALEXIS	(Deleg. San Martín)
11.-Auxiliar 1°	PERALTA ESTEFANIA	(Deleg. Rivadavia)
12.-Auxiliar	FERNÁNDEZ HEBER	(Deleg. Rivadavia)

#### **TANQUE DE AGUA**

13.-Auxiliar 1°	ACEVEDO CARLOS	(Deleg. Santa Rosa)
14.-Auxiliar 1°	VARGAS DARIO	(Deleg. Santa Rosa)
15.-Auxiliar	PEREYRA VIOLETA	(Deleg. Santa Rosa)

#### **DIRECTIVAS**

Una vez instalado el servicio, la misión principal del personal que se encuentra apostado en Rotonda de Orzali y Libertador, es la de realizar el correspondiente filtro de vehículos particulares, dejando pasar únicamente hacia Playa "A" del Estadio o Playas de la Dirección de Bosques, a aquellos rodados cuyos conductores deseen hacerlo.

Los vehículos que lleguen a dicha rotonda y que posean OBLEAS DE LA PLAYA OFICIAL deben ser derivados hacia Circunvalación – Bajada del Cerro – donde podrán circular libremente hacia la Playa mencionada.

Aquellos rodados que deseen llegar hacia Bº Dalvian – Sanidad – Jardín Aeroparque, etc., serán encausados hacia la Rotonda de la U.N.C. para que realicen con precaución el recorrido de los micros y de los taxis.

Los efectivos que se ubican en Libertador y Bifurcación Playa "A", derivarán toda la corriente vehicular hacia la Playa "A" del estadio o a las Playas de Parque y Bosques, no permitiendo el paso hacia la Rotonda del Parque Aborigen, ya que por allí circula el Transporte Público de Pasajeros, debiendo balizar el lugar.



Los efectivos que se ubican en ambas salidas de la U.N.C. regularán la entrada y la salida del Transporte de Pasajeros, dejando circular con precaución por el interior de la U.N.C. a los

habitantes de zonas aledañas, NO permitiendo la circulación a vehículos particulares hacia Avda. Libertador.

Se tendrá en cuenta que, a la finalización del evento, todos los vehículos que hayan estacionado en la Playa "A" del estadio, circularán por Libertador hacia B. Sur Mer.

No debe permitirse estacionamiento en la Rotonda del Parque Aborigen, ni en Libertador.

### **SECTOR "B"**

#### **A cargo del Sector:**

16.-Of. Principal MONTERO SERGIO \_\_\_\_\_MOTO

#### **PUESTOS A CUBRIR**

##### **Circunvalación y Jerónimo Sosa**

17.-Auxiliar 1° GARRO DIEGO (Deleg. Santa Rosa)

18.-Auxiliar BALDEZ FERNANDA

(U.R.V.Z.E.)

##### **Circunvalación y Prado Español**

19.-Auxiliar Mayor FAZZIO LEONARDO (Capacitación Zona Este)

20.-Auxiliar 1° GONZALEZ ELIANA (Subjef. Zona Este)

##### **Calle Ruiz Leal y Thays (corte con valle y Regulación)**

21.-Auxiliar 1° RAMÍREZ CRISTIAN (Deleg. San Martín)

22.-Auxiliar VAZQUEZ MARIA (Playa Vignaud)

##### **Ruiz Leal Ingreso Parque Las Palmeras frente Estadio Mundialista**

23.-Auxiliar 1° GARRO CRISTIAN (Deleg. San Martín)

24.-Auxiliar 1° SCACCIA DANIELA (Deleg. San Martín)

##### **San Francisco de Asís y Puente B° SUPE (filtro)**

25.-Of. Inspector GUTIERREZ SEBASTIAN (Deleg. San Rosa)

26.-Auxiliar CRUZ GRISEL (Deleg. San Martín)

27.-Auxiliar RODATTO ANA (Deleg. San Martín)

##### **San Francisco de Asís Frente Liceo Agrícola (C-V)**

28.-Of. Subayudante FLORES CESAR (Playa Vignaud)

29.-Auxiliar Mayor MONTENEGRO SANDRA (U.R.V.Z.E.)

30.-Auxiliar VELIZ PAOLA (U.R.V.Z.E.)

**Retorno Liceo Agrícola (impide estacionamiento sobre retorno)**

31.-Auxiliar CAPARROZ ADRIAN (Playa San Agustín)

**Rotonda Churrasqueras C-V**

32.-Of. Inspector GRIBAUDO MONICA (U.R.V.G.M.S.)

33.-Of. Subyugante GARRO GABRIELA (Playa San Agustín)

34.-Auxiliar 1° FERNÁNDEZ VALERIA (Subj. Zona Este)

35.-Auxiliar GONZALEZ SERGIO (Playa san Agustín)

36.-Auxiliar HERRERA LUCAS (Playa San Agustín)

**Cur.Ataguiles – Sub.Anfiteatro (V-100)**

37.-Of Inspector LEIVA ISABEL (U.R.V.G.M.N.)

38.- Auxiliar 1° VILA ABIGAIL (R.P.A.Y.A.)

39.-Auxiliar MONTIVEROS YESICA (Jefatura Vial)

40.-Auxiliar GUALPA NICOLAS (U.R.V.G.M.N.)

41.-Auxiliar RODRÍGUEZ JESSICA (Jefatura Vial)

**DIRECTIVAS**

El personal de Circunvalación y Ruiz Leal dejará pasar hacia la Rotonda de las Churrasqueras a los rodados con OBLEA PLAYA OFICIAL y a los que deseen estacionar en la Playa del Estadio Mundialista o ingresar a las Churrasqueras

El personal que se ubica en B. Sur Mer y San Francisco de Asís, será el filtro de los vehículos cuyos conductores deseen asistir al espectáculo vendimial, derivando los rodados de la siguiente forma:

Con **OBLEAS PLAYA OFICIAL**: los dejarán circular por San Francisco de Asís hacia la Rotonda Churrasqueras y desde está a la Playa mencionada.

Particulares **SIN OBLEAS**: se les hará saber con antelación los lugares en que deben estacionar, si desean ir al espectáculo, los que serán Inmediaciones del Parque General San Martín (Regatas, Prado Español). -

Los que se ubican en el **CORTE** frente al Liceo Agrícola, dejarán pasar hacia la Rotonda de Churrasqueras, a aquellos rodados que posean **OBLEAS DE ESTACIONAMIENTO OFICIAL, ORGANIZACION**, y aquellos que deseen estacionar en el interior de la Churrasqueras. Y los efectivos policiales afectados al servicio deberán estacionar en la Playa Oficial de Estadio Malvinas. **Este último movimiento deberá ser coordinado para evitar que estos rodados bloqueen el paso de la comitiva Oficial.**

Los efectivos que se ubican en Gerónimo Sosa y Circunvalación, desviarán la corriente vehicular por la primera hacia Los Plátanos, dejando pasar únicamente hacia Bajada del Cerro a los vehículos con OBLEA.

Los que cubren los puestos de Circunvalación y Prado Español, permitirán el paso únicamente de aquellos rodados que tengan OBLEAS hacia Bajada del Cerro.

### **SECTOR "C"**

#### **PLAYA OFICIAL**

#### **A cargo del sector:**

41.-Of. Principal GOMEZ GUSTAVO (Lic. Gllen)

#### **PERSONAL**

42.-Of. Inspector MONROY FERNANDO (Jefatura Vial)  
43.-Of. Inspector LEYES JANET (Subj. Vial Gran Mza)  
44.-Of. Ayudante BORDON CARLOS (Playa San Agustin)  
44.- SOP MANCUSO JORGE (Direc. Seg. Vial)  
45.-Auxiliar Mayor SAAVEDRA NOELIA (U.R.V.G.M.N.)  
46.- Auxiliar 1° FAURES JULIETA (Jefatura Vial)  
47.-Auxiliar 1° JORQUERA CAROLINA (U.R.V.G.M.N.)  
48.-Auxiliar 1° MONTECINO PAOLA (U.R.V.G.M.N.)

#### **DIRECTIVAS**

El personal que se ubica dentro de la Playa Oficial, ubicarán a los rodados en la forma ya acostumbrada, reservando los lugares correspondientes a la Comitiva Oficial, conforme planificación.

### **SECTOR "D"**

#### **PLAYAS DE MICROS – TAXIS – REMISES**

#### **A cargo del Sector:**

49.-Principal TELLO OMAR \_\_\_\_\_MOTO

PUESTOS A CUBRIR

#### **Subida Cerro de La Gloria**

50.-Of. Ayudante BURGOA SILVANA (U.R.V.G.M.N.)  
51.-Auxiliar LUCERO DANIELA (Sub. Jef. G. Mza.)

#### **Libertador-Entrada Playa Micros**

52.-Auxiliar 1° MARTINEZ SERGIO (U.R.V.G.M.N.)

#### **Playa Micros**

53.-Sargento GIMENEZ CARLA (U.R.V.G.M.S.)

54.-Auxiliar 1° ROBERT LEONARDO (U.R.V.G.M.S.)

**Playa Taxis**

55.-Auxiliar Mayor CHAMBI ROXANA (R.P.A.Y A.)

56.-Auxiliar GOMEZ ANDREA (U.R.V.G.M.S.)

**Bifurcación Superior Camino Reinas NO permite paso hacia Playa Oficial**

57.-Auxiliar 1° SAN MARTÍN FLAVIA (U.R.V.G.M.S.)

58.-Auxiliar VALDIVIA ERIC (U.R.V.G.M.S.)

**FUERZA DE RESERVA**

**A cargo:**

59..OF. PRINCIPAL GUTIERREZ LEANDRO

**PERSONAL:**

60.-Of. Inspector VIAL ZONA SUR

61.-EFECTIVO ZONA SUR

62.-EFECTIVO ZONA SUR

63.-EFECTIVO ZONA SUR

64.-EFECTIVO ZONA SUR

65.-EFECTIVO ZONA SUR

**DIRECTIVAS**

El personal que se encuentre dentro de Playa de Micros, tendrá que tener en cuenta que ningún vehículo particular podrá encontrarse en dicha zona, reservada para el ascenso y descenso de pasajeros. Quienes se ubican en las entradas de las playas por Libertador, efectuarán regulación, no permitiendo que vehículos particulares circulen por el recorrido habilitado para el transporte público de pasajeros.

El personal que se encuentra en la Subida al Cerro de la Gloria, no permitirá la subida de ningún rodado ya que será usada como bajada por los taxis y remises, como también debe impedir la circulación vehicular por el camino lateral que se ubica al costado oeste del Zoológico, hacia la Playa de Micros. No se debe permitir estacionamiento en las Playas Estacionamiento del Zoo ni sobre la Avenida Libertador, pudiendo hacerlo en playas habilitadas por Dirección de Recursos Renovables.

Los efectivos afectados a la Playa de Taxis y Remises, ordenarán la llegada y la salida de los mismos teniendo en cuenta que deben circular en forma lenta por la Subida del Cerro de La Gloria en contramano para luego tomar Libertador. -

El personal que se encuentra por calle Libertador Fte a la Ucim, tendrá como misión especial la de regular la corriente vehicular del transporte público de pasajeros y

además ordenar el estacionamiento sobre la banquina fte a la Ucim de aquellos rodados particulares que aparezcan por el Circuito Papagayos y que no desee entrar a la playa existente frente al corte. A la finalización del Espectáculo no deben permitir la circulación de los rodados mencionados por LIBERTADOR hacia la Playa del Zoológico derivándolos al Circuito Papagayos. Se hace constar que las Playas de la UCIM pueden ser ocupadas por particulares. -

A la Playa de Micros llegarán por Libertador algunas Kombis y Micros transportando turistas, los que portarán obleas de la Secretaria de Transportes, Éstos bajarán al pasaje y que se estacionarán en las PLAYAS HABILITADAS frente a los bretes.

El Jefe de cada sector deberá instruir al personal de la actitud y aptitud del servicio conforme lo establecen las normas vigentes. -

SERVICIO CUSTODIA DE AUTORIDADES

PERSONAL AFECTADO

66.-Subcomisario	NOVELLO JESÚS	.....Moto
67.-Of. Principal	PEREYRA DANIEL	.....Moto
68.-Of. Inspector	ORTEGA CARLOS	.....Moto
69.-Of. Inspector	VALDIVIA IVAN	.....Moto
70.-Of. Inspector	ABBA MARIO	.....Moto
71.-Of. Inspector	GOMEZ CAYETANO	.....Moto
72.-Of. Inspector	BOSSO JOAQUIN	.....Moto
73.-Of. Inspector	JARA MAURICIO	.....Moto
74.-Of. Ayudante	URQUIZA JAVIER	.....Moto
75.-Of. Ayudante	SERRANO MARCOS	.....Moto
76.-Of. Ayudante	HUANCA MARCELO	.....Moto
77.-Subayudante	REYNOSO DUARDO	.....Moto
78.-Sub Of. Ppal.	REYES HECTOR	.....Moto
79.-Sargento 1°	VALERO ARIEL	.....Moto
80.-Sargento	PROFETTA JOSE	.....Moto
81.-Auxiliar Mayor	LOPEZ JAVIER	.....Moto
82.-Auxiliar 1°	NIETO ENRIQUE	.....Moto
83.-Auxiliar 1°	ABACA WALTER	.....Moto
84.-Auxiliar 1°	OLMEDO OMAR	.....Moto
85.-Auxiliar 1°	OTUBELLO MIGUEL	.....Moto
86.-Auxiliar 1°	REYES CESAR	.....Moto

87.-Auxiliar 1°	TRIVEÑO JORGE	.....Moto
88.-Auxiliar	PONCE MARIO	.....Moto
89.-Auxiliar	SOSA LUIS	.....Moto
90.-Auxiliar	PAVEZ FRANCO	.....Moto
91.-Auxiliar	HIDALGO CLAUDIO	.....Moto

**UNIFORME MOTORISTA CUSTODIA: DE SALIDA CAMISA BLANCA MANGAS**

**CORTAS Y ATRIBUTOS.**

**DIRECTIVAS**

El personal afectado deberá presentarse con quince minutos de antelación en el puesto de concentración. -

**UNIFORME:**

**INFANTES:** DE INSTRUCCIÓN (recientemente Provisto por la Dirección de Logística), y todos los elementos que por datación individual corresponden, chaleco antibala, chaleco reflectario, mangas blancas y silbato

**MOTORISTAS:** DE SALIDA Camisa Celeste Mangas Cortas

La grúa interna 2154 llevará las VALLAS a los siguientes lugares:

San Fco. de Asís – Entrada del Liceo Agrícola.

- 1) Costera del Zoológico frente Tanque de Agua.
- 2) Champagnat – Puente de la U.N.C.
- 3) Regalado Olguín – Champagnat
- 4) Libertador – Entrada Playa Camiones.
- 5) La grúa llevará las BALIZAS a los siguientes lugares:
- 6) Regalado Olguín – Champagnat
- 7) Champagnat – Entrada U.N.C.
- 8) Libertador - Entrada Micros
- 9) Bajada del Cerro – Circunvalación
- 10) Libertador – Subida al Cerro de la Gloria

Los elementos mencionados, serán traídos nuevamente hasta esta Policía Vial una vez finalizado el servicio del Acto Central, siendo el Encargado de la Grúa responsable de dicha tarea.

**PUESTO COMANDO:** *Curva de Ataguiles y Subida al Anfiteatro*

JEFE DEL SERVICIO

SUBCOMISARIO PP MUÑOZ DANIEL

**SUPERVISIÓN:**

COMISARIO PP RAMONDA JOSE LUIS

**SUPERVISIÓN GRAL:**

EL SUSCRIPTO

COTROL



**POLICIA VIAL**  
**MINISTERIO DE SEGURIDAD**

*FABIAN RUBEN BECERRA*  
COMISARIO INSPECTOR PP.  
JEFE DE POLICIA VIAL  
MINISTERIO DE SEGURIDAD

**ANEXO III**

**MEMORANDUM DE SERVICIO 128/17**

<b><u>Producido por:</u></b>	<b>Subjefatura Vial Gran Mendoza</b>	<b><u>Destino:</u></b>	➤ Delegación Vial Gran Mendoza Norte y Delegación Vial Gran Mendoza Sur
		<b><u>Lugar:</u></b>	Mendoza, Godoy Cruz
<b><u>OBJETO:</u></b>	<b>O./ Servicio</b>	<b><u>Fecha:</u></b>	28 de Abril de 2017

**Orden de Servicio: 414/17 Di. P.O.E.**

**11) SITUACIÓN:**

El día Domingo **30 de abril de 2017**, a partir de las **08.00 horas**, se realizará 18° edición de la **MARATÓN INTERNACIONAL MENDOZA – MIM 2017 –**, con cuatro circuitos donde se cubrirán 42k (maratón olímpico), 21k (media maratón), 10k (promocionales) y 4k (juveniles). La prueba atlética que forma parte del calendario nacional organizado por la Confederación Argentina de Atletismo, habiendo sido declarada de interés turístico y deportivo por parte del Gobierno de Mendoza, recorrerá distintas calles de Lujan de Cuyo, Godoy Cruz, y Ciudad Capital, desde la largada en las proximidades del Puente Colgante de Cacheuta y hasta su arribo a los Portones del Parque General San Martín.



**Largada:** frente al Puente Colgante de Cacheuta, en el distrito homónimo, del departamento de Lujan de Cuyo.

**Recorrido:** Ruta Provincial 82 (Panamericana), Roque Saenz Peña, Guardia Vieja, retome RP 82, Corredor del Oeste, Boulogne Sur Mer, Julio Argentino Roca, Paso de los Andes, Emilio Civit, Boulogne Sur Mer.

**Llegada:** Portones del Parque General San Martín.





**Largada:** Próximo al Barrio Portal Vistalba, en Lujan de Cuyo.

**Recorrido:** Roque Saenz Peña, Guardia Vieja, Ruta Provincial 82 (Panamericana), Corredor del Oeste, Boulogne Sur Mer, Julio Argentino Roca, Paso de los Andes, Emilio Civit, Boulogne Sur Mer.

**Llegada:** Portones del Parque General San Martín.



**Largada:** Corredor del Oeste frente al ingreso al Palmares Valley.

**Recorrido:** Corredor del Oeste, Boulogne Sur Mer, Julio Argentino Roca, Paso de los Andes, Emilio Civit, Boulogne Sur Mer.

**Llegada:** Portones del Parque General San Martín.



### **RECORRIDO 4 K**

**Largada:** Portones del Parque Gral. San Martín.

**Recorrido:** Boulogne Sur Mer, hacia el Sur hasta calle Moreno, retome por Boulogne Sur Mer hacia el Norte, Julio Argentino Roca, Paso de los Andes, Emilio Civit, Boulogne Sur Mer.

**Llegada:** Portones del Parque General San Martín.

### **12) MISIÓN:**

Atendiendo la trascendencia del evento deportivo se debe ordenar las medidas de prevención y seguridad en resguardo de los bienes y la integridad física de los deportistas, como así del público asistente.

### **13) EJECUCIÓN:**

## DISPOSITIVOS DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD:

### ➤ Jefatura de Policía Vial:

<b><u>- SERVICIO EXTRAORDINARIO - 02 PERIODOS -</u></b>			
<b><u>Lugar</u></b>	<b><u>Efectivos</u></b>	<b><u>Recursos</u></b>	<b><u>Obs.</u></b>
• Puente Colgante de Cacheuta	<b>02 efectivos Delegación Vial Gran Mendoza Sur</b>	<b>02 motos</b>	<b>Largada 42 K.</b>
• Roque S. Peña frente Bº Portal Vistalba	<b>02 efectivos Delegación Vial Gran Mendoza Norte</b>	<b>02 motos</b>	<b>Largada 21 K.</b>
• C. del Oeste, frente Bª Palmares Valley	<b>02 efectivos Delegación Vial Valle de Valle de Uco</b>	<b>02 motos</b>	<b>Largado 10 K.</b>
Directivas	El personal detallado efectúa la cobertura de los competidores en todo su recorrido, desde las largadas y hasta el punto de llegada.		
<b>PRESENTACION</b>	En los lugares indicados, el <b>Dom. 30Abr17</b> , a las <b>06.45 horas</b> .		
<b>SUBTOTAL</b>	<b>- 06 EFECTIVOS - 06 MOTOS</b>		

### 14) DIRECTIVAS:

#### ➤ J. P. Vial:

✓ El primer día hábil posterior al evento, elevan **NOMINA DE PERSONAL** a la **Oficina de Servicios Extraordinarios** de la **Jefatura de Policía Distrital I**, haciendo constar nombre, apellidos, documento y dependencia de revista del personal afectado, a fin de proceder a la correspondiente liquidación del servicio, conforme **CONTRATO NRO. 73/17**.

✓ A partir de las **05.30** se concentrarán en Avenida Libertador desde rotonda de Los Caballitos de Marly hacia el Oeste, desde donde serán trasladados en colectivos hasta los lugares de largada de **horas** los participantes las distintas distancias, dejando en el lugar sus medios de movilidad, ante ello a través de la **U. P. Parque**, dispone la cobertura de seguridad del lugar, con suficiente antelación a la concentración y hasta la finalización del evento.

✓ A título informativo se hace saber que los colectivos realizarán el siguiente recorrido: Av. Libertador, Padre Contreras, Lencinas, Boulogne Sur Mer, Corredor del Oeste, y de allí a sus puntos de largada, (42 K, 21 K o 10 K).

➤ **Totalidad de las Unidades afectadas:**

✓ Todo el personal será afectado **FRANCO DE SERVICIO ORDINARIO POR SERVICIO EXTRAORDINARIO.**

✓ Se notificará por escrito al personal designado sobre fecha, hora y lugar de presentación.

✓ Ante eventuales pedidos de licencias por parte del personal afectado, se comunicará la novedad en forma inmediata, procediéndose a designar el relevo correspondiente.

**15) COORDINACIONES:**

Se podrán realizar con

- El Sr. *ENRIQUE EIRAS*, de la organización del evento, al tel. 261 - 155948681.
- El Sr. *JAVIER SORIA*, de Tránsito Municipal Lujan, al tel. 261 - 156-638276.
- El Sr. *MAXIMILIANO BERREDI*, de Tránsito Municipal G. Cruz, al tel. 261 – 156394795
- El Sr. *CARLOS POLETO*, de Tránsito Municipal de Capital, al tel. 261 - 154686232

**16) APOYOS:**

➤ **C. E. O.**

Toma conocimiento de la presente, y evacúa cualquier requerimiento del personal afectado.

➤ **Dirección Logística:**

Toma conocimiento y dispone la provisión de un sistema de vallado previa coordinación con la organización del evento.

Sin perjuicio de ello dispone la provisión de chalecos refractivos a la totalidad del personal afectado al presente servicio.

**17) COMANDO:**

❖ **Encargado de Servicio M. I. M.:**

*Comisario PP José RAMONDA – Policía Vial (Serv. Extraordinario)*

❖ **Supervisión:**

Jefe de Recorrida Nocturna (Motorola I).

Contro I



**Subjefatura de Policía  
Vial Gran Mendoza  
Ministerio de Seguridad**

Lic. SILVANA TRONCOSO.  
Comisario Inspector PP.  
Jefe de Subjefatura de Policía Vial

## ***BIBLOGRAFÍA GENERAL Y TEMÁTICA***

## **BIBLIOGRAFÍA.**

1. **Agencia Nacional de Seguridad Vial** (A.N.S.V.) (2010) “*Plan Operativo Anual de la Seguridad Vial en la Argentina*”. Ministerio del Interior. Argentina.
2. **Agencia Nacional de Seguridad Vial** (A.N.S.V.) (2008/09). “*Resumen Estadística 2008/09*”. Ministerio del Interior. Argentina.
3. **Agencia Nacional de Seguridad Vial** (A.N.S.V.) (2011/12/13). “*Informe sobre víctimas e Informe sobre siniestros*” Ministerio del Interior. Argentina.
4. **Compendio de leyes para la Provincia de Mendoza**, (2008). “*Ley de Tránsito y Transporte. Nro. 6082/93*”. Ediciones Mendoza. Mendoza, Argentina. 2004.
5. **CAPOTE GÓMEZ, José A.** (2019) “Servicio policial de escolta de cargos públicos y personalidades I”. Policía Local de Lucena (Córdoba), SIP-AN, Sindicato Independiente de Policía Local de Andalucía.
6. **Conducción Policial en Motocicleta**. Volumen I. Colabora y Distribuye SIP-AN (Sindicato Independiente de Policía Local de Andalucía). Autores: © JOSE JAVIER MIRANDA GONZÁLEZ, © JOSE MANUEL RUEDA CONTRERAS. Policías Locales de Bailén (Jaén). Nº de Depósito Legal 1908151704824. Distribución Gratuita. <https://www.sip-an.es>
7. **Conducción Policial en Motocicleta**. Volumen I. Colabora y Distribuye SIP-AN (Sindicato Independiente de Policía Local de Andalucía). Autores: © JOSE JAVIER MIRANDA GONZÁLEZ, © JOSE MANUEL RUEDA CONTRERAS. Policías Locales de Bailén (Jaén). Nº de Depósito Legal 1908151704848. Distribución Gratuita. <https://www.sip-an.es>
8. **Curso de seguridad y protección**. Servicio de escolta personal. Manual de formación profesional. Impreso en España, 1ra edición 2016. Ediciones Daly s.l.
9. **Decreto Nacional 692/92 “Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte”**. Complementario de la Ley Nacional de Tránsito y Transporte. Presidencia de la Nación 1992.
10. EL AISSAMI, Tareck, BARRIENTOS, Edgar, ISEA, Rafael, RODRÍGUEZ, José L., PRIETO, Mercedes, DEVOE, Larry, TANG, Pedro, GONZÁLEZ, José E., EL ACHKAR, Soraya, **ANTILLANO, A., ROSALES, E., OLIVERA MUNIZ, J., PROENCA Junior, Domicio, MANNIG, Peter K., GABALDÓN, Luis G., BRICEÑO, Yoana M.** (2010). “Que es, como se hace y para qué sirve el Trabajo Policial”. Primera Edición. Consejo General de Policía, Av. Urdaneta, Esq.

Platanal, sede el Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores y Justicia, piso 8. Caracas - Venezuela.

11. **FIFE, James J., GREENE, Jack R., WALSH, William F., WILSON, O.W., McLAREN, Roy C.**, (1997). *“Administración de la Policía”*. 5ta. Ed. Editorial Mc. Graw Hill. Bs. As. Argentina.
12. **FRIGERIO, Eduardo José Lucio**, (2001). *“Accidentología y Seguridad Vial”* Trabajo inédito, Universidad de Buenos Aires. Bs. As. Argentina.
13. **GARIBALDI, Daniel**. (2007) *“La Seguridad Interior y sus Ausencias”*. Elaleph.com
14. **Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV)**, (2008). *“Seguridad Vial. Bases para el entendimiento de la problemática del tránsito y la seguridad vial”* ISEV. Fascículo I. Año I. Argentina. Bs. As. Argentina.
15. **KANDIKO, Ulises Leon**. *“La Seguridad en Cumbres Presidencial”*, *TEMA ´S. Revista Digital de Criminología y Seguridad*, Watson Consultora, Godoy Cruz, Mendoza, Argentina, Año II Nro. 19 ISSN 2314-1166, abril de 2014. <https://www.facebook.com/revista.temas>
16. **La Seguridad Interior y sus Ausencias**. Daniel Garibaldi, Licenciado en Seguridad. Elaleph.com
17. **Ley de Trasplante de Órganos, Tejidos y Células Nro. 27.447**, publicación fecha 26/07/2018. Congreso de la Nación Argentina
18. **Ley Nacional Nro. 26.353 “Plan Nacional de Seguridad Vial, Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Seguridad Vial”**.
19. **Ley Nacional Nro. 26.363 “Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial”**.
20. **Ley Provincial Nro. 6.082/93 y Decreto Provincial 867/94**. *“Ley de Tránsito y Transporte de la Provincia de Mendoza y Decreto Reglamentario”*
21. **Ley Provincial No. 6.721/99**. *“Bases Jurídicas Políticas Institucionales. Sistema Provincial de Seguridad Pública”*. Del 13 de octubre de 1999. Honorable Legislatura Provincial. B.O. 19/11/99. Mendoza, Argentina.
22. **Ley Provincial No. 6.722/99**. *“Sistema Provincial de Seguridad Pública”*. Del 13 de octubre de 1999. Honorable Legislatura Provincial. B.O. 19/11/99. Mendoza, Argentina.
23. **Ley Provincial No. 9024/17**. *“Seguridad Vial”*. Del 28 de noviembre del 2017. Honorable Legislatura Provincial. B.O. 01/12/2017. Mendoza, Argentina.
24. **Ley 24.059 de Seguridad Interior**. Sancionada diciembre 18 de 1991. Promulgada enero 6 de 1992. Senado y Cámara de Diputados de la Nación.

25. **Los Andes** - <http://archivo.losandes.com.ar/notas/2012/4/7/anos-unica-visita-papa-mendoza-634711.asp>. (6 de Abril de 1987). *Diario Los Andes*. [FOTOGRAFIA]: Recuperado: <http://www.wikipedia.org>
26. **MACRI, Mauricio, MICHETTI, Gabriela, BULLRICH, Patricia, MILMA, Gerardo, LOBOS, Matías, ADORNO, Alejandra, ANTON, Alejandro, UNREIN, Gabriel E.**, (2017) “*CONDUCCION VEHICULAR POLICIAL*”, Colección Manuales, para la Formación de Formadores 04. Secretaria de Seguridad Interior, Ministerio de Seguridad. Presidencia de la Nación.
27. **Manual de Motorista**. Centro de Capacitaciones Jefatura de Policía Vial. Ministerio de Seguridad. Provincia de Mendoza.
28. **MIRANDA GONZÁLEZ, JOSE J., RUEDA CONTRERAS, JOSE M.**, (2019) “*CONDUCCIÓN POLICIAL CON MOTOCICLETAS*” VOL. 1. Policías Locales de Bailén (Jaén), SIP-AN, Sindicato Independiente de Policía Local de Andalucía.
29. **MIRANDA GONZÁLEZ, JOSE J., RUEDA CONTRERAS, JOSE M.**, (2019) “*CONDUCCIÓN POLICIAL CON MOTOCICLETAS*” VOL. 2. Policías Locales de Bailén (Jaén), SIP-AN, Sindicato Independiente de Policía Local de Andalucía.
30. **MARTÍN FERNÁNDEZ, Manuel**. (1992) Policía, profesión y organización: Hacia un modelo integral de la policía en España. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas: Reis* (59/92), págs. 205-222. España.
31. **MENDOZAANTIGUA**. (30 de Mayo de 2015). *Motocicletas BMW 600cc. de la Policía de Mendoza (mayo de 1976)*. [FOTOGRAFIA]: <http://www.mendozaantigua.blogspot.com>
32. **MENDOZAANTIGUA**. (23 de agosto de 2019). *Efectivos de Cuerpo de Patrullaje de la Direccion Transito de la Policía de Mendoza, Acceso Este, Rodeo de la Cruz. Departamento de Guaymallen. (1977)*. [FOTOGRAFIA]: Recuperado: <https://www.mendozaantigua.blospot.com>
33. **OLARI, Oscar A.** (1995), “Academia de defensa personal y tiro. Pensando y capacitando diferente”. San Martin, Mendoza.
34. **PEREZ PORTO, Julián, GARDEY, Ana**. (2017) “Definición de emergencia”. Defenicion.de. Actualización 2018. <https://www.definicion.de/emergencia/>
35. **PEREZ PORTO, Julián, GARDEY, Ana**. (2010) “Definicion.de: Definición de Táctica”. Defenicion.de. Actualización 2010. <https://www.definicion.de/tactica/>

36. **PEREZ PORTO, Julián, GARDEY, Ana.** (2008) "Definicion.de: Concepto de estrategia. Defenicion.de. Actualización 2010. <https://www.definicion.de/estrategia/>
37. **QUIROGA CAPOVILLA, H., FERNANDEZ GARCIA, D., QUIROGAZ DIAS, D., DE SOUZA, Jucara X., CASTRO, Javier, ANDRADE, Mario.** (2016) "Servicio de Escolta Personal. Curso de Seguridad y Protección. Manual de Formación Profesional. 1ra. Edición. Málaga. España.
38. **Resolución 757/18 del Ministerio de Seguridad de la Nación Argentina,** ciudad de Buenos Aires, 20 de setiembre del 2018
39. **SERVICIO POLICIAL DE ESCOLTA DE CARGOS PÚBLICOS Y PERSONALIDADES II.** Técnicas de protección Autor: © José Antonio Capote Gómez. Policía Local de Lucena (Córdoba) Esta obra ha sido registrada en el Registro de la Propiedad Intelectual Safe Creative 1905240987526 bajo la licencia "Creative commons Attribution 4.0" Colabora y Distribuye SIP.AN (Sindicato Independiente de Policía Local de Andalucía) Distribución Gratuita. <https://www.sip-an.es>.
40. **TELMO, Daniel Alfredo, AYMO, Osvaldo Ruben.** (2008) "*Aprendamos Seguridad Vial*". Área de Capacitación Grupo Asegurador La Segunda.



## ***ÍNDICE GENERAL.***

## ÍNDICE GENERAL

### CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	2
MARCO CONTEXTUAL	8
<b>CAPÍTULO I</b>	<b>9</b>
<b>EVOLUCION HISTORICA DE LAS FUERZAS POLICIALES Y SUS VARIADAS FUNCIONES</b>	<b>9</b>
1.- Contextualización general del problema	10
1.1.- Antecedentes de la Policía en función del control del tránsito	13
1.2.- Evolución de las táctica de personal de motoristas de Policía Vial	14
<b>MARCO TEORICO</b>	<b>18</b>
<b>CAPITULO II</b>	<b>19</b>
<b>FUNCIONES Y PLANIFICACION DE LA POLICIA VIAL DE MENDOZA. TACTICAS EN CONDUCCION DE MOTOCICLETAS DE POLICIA Y SUS RIESGOS.</b>	<b>19</b>
2. Funciones en concordancia legal, su planificación y tácticas de conducción de motos de policía vial de la Provincia de Mendoza.	20
2.1.- Funciones de la policía de Mendoza – condiciones legales	20
2.2.- Planificación – conceptos generales	23
2.2.1.- Los pasos de la planificación	24
2.2.2.- Tipos de planes	25
2.3.- Tácticas policiales	27
2.3.1.- Concepto de táctica	27
2.3.2.- Diferencia entre táctica y estrategia	28
2.3.3.-Diferencia entre tácticas de policía vial según su nivel de riesgo	29
2.3.3.1.- Cobertura de seguridad	31
2.3.3.2.- Cápsula de seguridad	33
2.3.3.3.- Custodia VIP	35
2.4.- Tácticas de conducción de motoristas policiales	37
2.4.1.- Técnicas de conducción policial básica	39
2.4.1.1. Condiciones básicas de manejo	39
2.4.1.2. Posición de conducción de una motocicleta policial.	40
2.4.1.3. Condiciones importantes en la conducción.	41

2.4.2.- Conducción o movilidad segura	48
2.4.3.- Conducción policial	51
2.4.3.1.- Seguridad Pasiva	53
2.4.3.2- Seguridad Activa	53
2.4.4.- Conducción bajo estrés	55
<b>CAPITULO III</b>	<b>57</b>
<b><i>TÁCTICAS OPERATIVAS DE MOTORISTAS DE LA POLICÍA VIAL. DESCRIPCIÓN DE LAS TÁCTICAS DE POLICÍA VIAL EN SERVICIOS DE CUSTODIAS VIP, CÁPSULA Y COBERTURA DE SEGURIDAD.</i></b>	<b>57</b>
3.- Tácticas de motoristas de policía vial	58
3.1.- Tácticas generales	59
3.1.1.- Prevención y anticipación	59
3.1.2.- Reacción	60
3.1.3.- Intuición o suerte	60
3.2.- Tácticas específicas	60
3.2.1.- Cobertura o apoyo de seguridad	61
3.2.2.- Custodia VIP o cápsula de desplazamiento	61
3.3.- Formación en desplazamiento de motoristas y su rol	66
3.3.1.- Cápsula de seguridad	72
3.3.2.- Custodia VIP	74
3.3.3.- Cobertura de seguridad	76
<b>CAPITULO IV</b>	<b>79</b>
<b>TRABAJO DE CAMPO</b>	<b>79</b>
<b>4. Tácticas operativas de motoristas de la policía vial de la provincia de Mendoza en custodias vip, cápsulas y coberturas de seguridad, en la Zona de Gran Mendoza.</b>	<b>79</b>
4.1. Entrada en contexto	80
4.2.- Desarrollo metodológico	81
4.2.1.- Análisis de datos secundarios	81
4.2.1.1.- Análisis estadístico de las diferentes tácticas operativas	82
4.2.2.- Análisis de datos primarios	106

4.2.2.1.- Análisis documental, características generales de memorándum y ordenes de servicios.	107
4.2.2.2.- Servicios operativos de motoristas de Policía Vial	109
4.2.2.2.1.- Servicio de Mercosur 2017	110
4.2.2.2.2.- Servicio de Vendimia – “Custodia VIP”	111
4.2.2.2.3.- Servicio de prevención de accidentes –“Cobertura de Seguridad”	112
<b>CONCLUSION Y APORTES</b>	114
<b>ANEXOS</b>	118
<i>ANEXO I - ORDEN DE SERVICIO PREPARATORIA Nº 623/17 – MERCOSUR 2017</i>	119
<i>ANEXO II - MEMO DE SERVICIO Nº 49/18 – VENDIMIA AÑO 2018</i>	134
<i>ANEXO III - MEMO DE SERV. 128/17 - MARATÓN INT. MZA. - MIM 2017 -</i>	143
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	148
<b>Índice General</b>	152
Índice de Imágenes	155
Índice de Figuras	155
Índice de Cuadros y Gráficos	156
<b>ÍNDICE DE IMÁGENES</b>	
Imagen Nro. 1. Operativo. Dirección Transito de la Policía de Mendoza	13
Imagen Nro. 2. Juan Pablo II visita Mendoza.	14
<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b>	
Figura Nro. 1 Distribución del peso del cuerpo	40
Figura Nro. 2 Inclinación de las manetas	41
Figura Nro. 3 Puntos de presión sobre el nervio mediano	42
Figura Nro. 4 Líneas que delimitan la carretera y los elementos circundantes	43
Figura Nro. 5 El punto de fuga en la curva	43
Figura Nro. 6 Distancia de frenado según el freno utilizado	46
Figura Nro. 7 Conducción en curva y contra curva	48
Figura Nro. 8 Trilogía de Seguridad Vial	50
Figura Nro. 9 Distribución de Custodias VIP en Vehículos mayores	66
Figura Nro. 10 Distribución de Custodias y VIP en Vehículo mayor	67
Figura Nro. 11 Caravana de Mandatario – tipo informal	67

Figura Nro. 12 Custodia y chofer VIP	68
Figura Nro. 13 Cápsula de mandatario – tipo presidencial – sin barrido	68
Figura Nro. 14 Desplazamiento con barrido por postas - única circulación	70
Figura Nro. 15 Desplazamiento con barrido por postas - doble circulación	70
Figura Nro. 16 Desplazamiento con barrido por relevo - doble circulación	71
Figura Nro. 17 Cápsula de traslado de mandatario – tipo presidencial	72
Figura Nro. 18 Cápsula de traslado con motos Rey y Reina	73
Figura Nro. 19 Custodia VIP y cobertura de seg. vial	74
Figura Nro. 20 Custodia y cobertura de seg. Vial completa - con scio. de custodia propia	75
Figura Nro. 21 y 22 Custodia VIP y cobertura de seg. Vial sin scio. de custodia propia	76
Figura Nro. 23 Cobertura de seguridad - ambulancia, emergencia - ablación de org.	77
Figura Nro. 24 Cobertura de transporte de carga	78
Figura Nro. 25 Cobertura de seguridad vial - eventos deportivos o turísticos-	78

### **ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS**

Cuadro Nro. 1 Operativos realizados durante los años 2016 a 2019.	83
Cuadro Nro. 2 Tácticas operativas de motoristas años 2016-2019	84
Cuadro Nro. 3 Tácticas operativas por año de ejecución.	85
Cuadro Nro. 4 Distintos servicios cubiertos por personal de motoristas viales	86
Cuadro Nro. 5 Discriminación de los objetivos cubiertos	87
Cuadro Nro. 6 Objetivos ordenados de mayor a menor en frecuencia	88
Cuadro Nro. 8 Niveles de riego y su frecuencia	90
Cuadro Nro. 9 Apoyos de otras fuerzas de seguridad.	91
Cuadro Nro. 10 Horas en servicio del personal de motoristas	92
Cuadro Nro. 11 Frecuencia de horas – de mayor a menor	93
Cuadro Nro. 12 Días de la semana – frecuencia y porcentaje	95
Cuadro Nro. 13 Actividades de los doce meses	97
Cuadro Nro. 14 Cantidad de motoristas afectados a los servicios.	99
Cuadro Nro. 15 Frecuencia de cantidad de motos.	100
Cuadro Nro. 16 Cantidad de personal policial afectados a los servicios	101

Cuadro Nro. 17 Frecuencia de la afectación de personal de motoristas	102
Cuadro Nro. 18 Afectación de jefes en operativos	104
Cuadro Nro. 19 Afectación de oficiales jefes por servicio entre los años 2016 y 2019	104
Cuadro Nro. 20 Distancia recorrida en kilómetros por personal de motoristas	105
Gráfico Nro. 1. Operativos realizados durante los años 2016 a 2019.	84
Gráfico Nro. 2 Tácticas operativas de motoristas años 2016-2019	86
Gráfico Nro. 3 Objetivos ordenados según su frecuencia	89
Gráfico Nro. 4 Porcentajes de los tipos de niveles de riesgo	91
Gráfico Nro. 5 Porción de apoyo de fuerzas externas	92
Gráfico Nro. 6 Horas de servicio – frecuencia	94
Gráfico Nro. 7 Día de la semana – frecuencia por día	96
Gráfico Nro. 8 Meses del año y sus frecuencias en actividad	98
Gráfico Nro. 9 Frecuencias de motos utilizadas en operativos de Policía Vial.	101
Gráfico Nro. 10 Cantidad de motoristas de Policía Vial	103
Gráfico Nro. 11 Distancia en kilómetro recorrido por personal de motoristas.	106