

I-CURSO DE CAPACITACION DE POLICIA PROTECCIÓN DE CARRETERAS

Técnicas de seguridad en los desplazamientos, intervenciones – estacionamientos tácticos, por parte del personal de la policía de carreteras.

1. [Introducción.](#)
2. [Planteamiento del problema](#)
3. [Marco teórico -doctrinario](#)
4. [Análisis. Conclusiones](#)
5. [Recomendaciones.](#)
6. [Bibliografía](#)

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene por finalidad establecer los lineamientos generales de normas y procedimientos de trabajo a observar por el personal de la policía de carreteras para nuestro caso específico en el área concerniente a la jurisdicción de la IV-DIRTEPOL-T en “ TÉCNICAS DE SEGURIDAD EN LOS DESPLAZAMIENTOS, INTERVENCIONES , ESTACIONAMIENTOS TACTICOS, POR PARTE DEL PERSONAL DE LA POLICIA DE CARRTERAS.”

Contiene las normas y técnicas que el personal de la POLCAR debe efectuar durante sus desplazamientos en la operaciones de control de carretera que debe conocer necesariamente este personal Policial, a fin de que sus intervenciones siempre basadas en lo estrictamente estipulado en las Leyes y los Reglamentos Institucionales, sean realizados con criterio de unidad y de doctrina , siempre basados en irrestricto respeto a la DD.HH. de las personas.

Las normas establecidas y algunas propuestas contenidas en el presente trabajo aplicativo muchas de ellas ya estipuladas en los Reglamentos y Guías vigentes de la POLCAR, necesariamente se sigue ser observadas por las Sub Unidades de control de carreteras en todos los niveles de su organización, dependiendo de la zona en la que realice sus funciones y adecuándolas a la mismas.

Así mismo se toca un punto extremadamente importante como el de los Estacionamiento Tácticos que necesariamente debe efectuar las unidades móviles de la POLCAR, en el que si incide que esto debe realizarse en el caso nuestro (IV-DIRTEPOL-T), en lugares de amplia visibilidad y espacio , predeterminados por el operador y por los Planes u Ordenes de Operaciones para el control vehicular y que permita el estacionamiento de varios vehículos sin interrumpir el tránsito en la carretera debiendo en todo caso en los lugares en que el personal no ponga en riesgo su integridad física ni la de su unidad móvil; teniendo en cuenta la problemática delincriminal que en la actualidad azota al país como lo es la Inseguridad Ciudadana como es de moda en estos tiempos así, como el flagelo del terrorismo, narcotráfico y el alarmante incremento de los asaltos que viene cometiendo bandas bien organizadas que aprovechan nuestras debilidades consistentes especialmente en la escasez del personal y los escasos medios logísticos (Reducido número del parque automotor, problemática en las comunicaciones por no contarse con equipos de comunicación acorde con lo accidentado de la jurisdicción, etc.)

También dentro de esta problemática es necesario tener en cuenta que el personal de la polcar para prestar servicio en las Unidades de control de carreteras deben ser asignados y reclasificados con proyección institucional de muy buenas condiciones morales y de una excelente disciplina.

Expertos en “OPERACIONES DE PATRULLAJE” y en el manejo de vehículos motorizados conocedor de sus reglamentos y de las disposiciones vigentes relacionado con el tránsito vehicular y peatonal, deberá estar compenetrado con la importancia de su misión; la de mantener libre la

circulación en las carreteras , investigar, controlar, dirigir y regular el transito vehicular en las mismas y deponer a los responsables a disposición de las Sub Unidades PNP. del servicio policial de la Jurisdicción.

Es necesario también recalcar que los miembros integrantes de las Unidades de control de carretera en sus intervenciones deben mantener como constante preocupación, su mejor presentación posible tanto en lo que respecta a su persona como la forma de llevar las prendas de su uniforme.

Es muy importante y relevante la planificación adecuada de las todas la operaciones policiales que se realicen en las carreteras en donde necesariamente se debe incluir las técnicas a llevar ha cabo para los desplazamientos, intervenciones y estacionamientos tácticos.

El planeamiento de las operaciones es fundamental para conseguir máxima eficiencia en la prestación del servicio y por consiguiente alcanzar el éxito en la misión, es decir, permite la consecución de eficacia resultado debiendo tenerse en consideración factores como: lugares de mayor índice de asaltos y robos en la jurisdicción, determinar así mismo los lugares de mayor incidencia de accidentes de transito, etc.

Por ultimo se debe tener en cuenta que el patrullaje tanto en la zona urbana como en las carreteras tienen la misma finalidad , que es la de prevenir de actos ilícitos. Los vehículos por su mayor movilidad cubren una área mucho mas amplia tienen un radio receptor dando una mayor eficacia y seguridad pero debiendo tener siempre en cuenta que el éxito de la misión se deberá a la observación en las técnicas que utilizemos en nuestros desplazamiento e intervenciones.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A. CARACTERIZACION DE LA PROBLEMÁTICA

Desarrollar la acción Policial dentro del marco legal vigente y el mas irrestricto respeto a los DD. HH. Son entre otros los principales objetivos que perseguí el Comando Institucional en su diaria tarea de conducir los destinos de la Policía nacional del Perú, siendo una de los principales inquietudes la de disminuir drásticamente el creciente índice delictivo a su mínima expresión con la única finalidad, el reto de reconquistar totalmente la confianza y fe de la ciudadanía en su Policía, mediante la instauración de la mística en el trabajo y la alta moral de sus integrantes.

La evolución de los recursos humanos en la Policía nacional del Perú, revela un progresivo decrecimiento , al pasar de 120,000 efectivos que existían en 1985 durante la unificación de las Fuerzas Policiales a 92,000 policías que tienen en la actualidad es decir en 20 años la institución Policial ha sufrido una disminución del 24 % , mientras que la población se ha incrementado en un 59.7 % (27'148,101 hab.); lo que permite inferir que la demanda de la población por protección y seguridad es cada vez mayor en comparación a la oferta de servicios policiales.

La criminalidad y violencia en el Perú constituyen en la actualidad un problema político social de primer orden que exige la necesidad de implementar medidas completas para disminuir la creciente violencia urbana en Lima y principales ciudades del país. Por otra parte la OO. TT. a la fecha vienen realizando una serie de ataques contra las FF. OO. , principalmente en las carreteras de penetración en la selva Peruana con consecuente fallecimiento del personal PNP, por lo que es necesario adoptar medidas de seguridad y protección para garantizar la integridad física de los usuarios de las vías.

Generalmente las modalidades que utilizan los delincuentes para perpetrar asaltos y robos en carreteras en esta zona de la Selva peruana son de : BLOQUEO DE CARRETERA , PASAJERO A BORDO Y PASAJERO EN RUTA, presentándose una ,mayor incidencia durante los días domingo , jueves, sábados, martes, lunes y viernes respectivamente en horarios con mayor intensidad los comprendidos entre las 00.00 y 08.00 horas; seguidamente de la 16.00 a 00.00 horas.

Con respecto a la clase de vehículos agraviados los seleccionados por los DD. CC., para cometer sus ilícitos, son : las camionetas y camiones así como los vehículos de transporte publico como son los ómnibuses pertenecientes a empresas legalmente constituidas así como de transporte por particulares.

Por otra parte la gran afluencia vehicular en muchas de las carreteras del país, que a su vez se ven incrementadas cuando se presentan días festivos o cuando el gobierno por equis razón decreta un feriado largo, las probabilidades de suscitarse accidentes de transito, asaltado y/o robos por parte de DD. CC. Y DD. TT. Lo que incrementan su accionar en estas fechas llegando en algunos casos a generar perdidas de vidas humanas. Así mismo se incrementan los paraderos informales utilizados por vehículos de diferentes empresas de transporte interprovinciales así como las llamadas PIRATAS; los cuales no cuentan con la autorización respectiva de funcionamiento, póliza de seguro, etc.

Los vehículos por su volumen , peso y la velocidad que desarrollan pueden constituir u ocasionar accidentes de transito, añadiéndose a esto la mala situación y/o construcción de lagunas vías, falta de señalización, impudencia de los pilotos y otros, demandando el auxilio inmediato de la Policía de Carreteras.

De otro lado la acción terrorista se ha incrementado ya sea mediante el proselitismo, pintas, toma centros poblados y constantes desplazamiento por diferentes lugares, especialmente en la zona de la selva centra y en los valles del Ene y del Apurimac (VRAE).

Por su parte los DD. CC. Planifican sus acciones utilizando medios y recurso que permiten llevar a cabo estos asaltos (mantienen informantes en los terminales, restaurantes, paraderos informales y grifos), contando con documentación falsa, armamento y medios de comunicación (celulares). En algunos casos los delincuentes haciéndose pasar como pasajeros obtienen boletos en agencias o abordan los vehículos interprovinciales en paraderos informales, para perpetrar asaltos y robos a mano armada durante su recorrido, empleando armas que llevan oculta en su equipaje de mano, para apoderarse del dinero, especies y joyas de los pasajeros .

En conclusión el incremento de la delincuencia común en ámbito nacional, viene generando situaciones de inseguridad y zozobra en la población principalmente en los lugares donde no existe presencia policial, no obstante las diferentes acciones del Comando orientadas a prevenir, neutralizar y/o reprimir el accionar delincuencia en sus diferentes modalidades. Estos hechos delictivos , estarían originado una creciente sensación de inseguridad a los transportistas interprovinciales y ciudadanía en general, frente al decidido accionar de la delincuencia organizada en bandas, que en forma sorpresiva y utilizando armas de corto , largo alcance y otros instrumentos que permiten su gran peligrosidad ; actuando libremente en zonas de nula vigilancia policial (carreteras de penetración).

También se aprecia que esta banda de asaltantes de carreteras estarían utilizando nuevas modalidades (bloqueo de vías con troncos, palos y piedras, pasajero en ruta y otros, etc), para la comisión de dichos hechos delictuosos tendientes a burlar el accionar policial, generando serios cuestionamientos a la labor que cumple la POLCAR. Por otra parte es necesario mencionar que la delincuencia organizada en bandas vienen cometiendo asaltos y robos a mano armada en la carretera de la republica debido a la pésima conservación de las vías de comunicación adversas (afirmadas), como son condiciones meteorológicas, terreno accidentado, etc., situación que facilita el accionar e la delincuencia organizada.

Para cometer estos hechos los DD. CC. , explotan ciertas condiciones que favorecen su accionar delictivo tales como:

- Característica geográficas de la zona.
- Diversidad de vías de penetración y su gran extensión.
- Limitado alcance de los operativos policiales de prevención.
- Empleo máximo del factor sorpresa e intimidación.
- Inexistencia de control de datos de identificación de pasajeros en las agencias de transporte.
- Facilidad con que los conductores recogen pasajeros después de salir de sus paraderos.

Por otra parte no debemos olvidar además de los accidentes de transito y asaltos y robos en las carreteras del pais el alarmante incremento y modalidades cada vez mas ingeniosas que utilizan los DD. NN. Para la realización de sus ilícitas actividades ; por lo que la policía de carreteras dentro de las limitaciones que carecen combaten mediante continuas operaciones policiales.

B. DELIMITACION DE OBJETIVOS

2. OBJETIVO GENERAL

El presente trabajo esta dirigido a brindar los conocimientos necesarios en las técnicas y procedimientos policiales, que coadyuven en la eficiencia en la prestación de los diferentes servicios que deberá brindar la Policía de Carreteras.

2. OBJETIVO ESPECIFICO

- a. Determinar los factores que condicionan o facilitan el incremento en la comisión de delitos y falta en carreteras, accidentes de transito y TID.

- b. Determinar las consecuencias que conllevaría la falta de previsión y planificación en las Operaciones Policiales de Carreteras.
- c. Determinar desde del punto de vista policial alternativas de solución para prevenir el incremento de asaltos y robos, accidentes de tránsito, TID, así como evitar pérdidas de vida de efectivos policiales por falta de previsión.

C. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA

2 JUSTIFICACIÓN

La criminalidad y violencia en el Perú constituyen en la actualidad un problema político social de primer orden, que exigen la necesidad de implementar medidas concretas para disminuir el incremento de los asaltos y robos perpetrados en las diferentes carreteras del país, así como el incremento de los accidentes de tránsito muchos de ellos ocasionados por la negligencia de conductores inexpertos o por el excesivo consumo de alcohol y drogas, el creciente tráfico ilícito de drogas en diferentes modalidades, etc.

El servicio que presta el personal de la POLCAR es con el objeto de prevenir la comisión de delitos y faltas en la carreteras, mediante el empleo de las técnicas de patrullaje en vehículos.

De mantener la libre circulación de las mismas, mediante el control, regulación e investigación de los accidentes de tránsito en su fase preliminar, cuando se producen en las carreteras.

2 IMPORTANCIA

La importancia en los servicios que presta la policía de carreteras es logra la prevención de los delitos y faltas en el ámbito de las diferentes carreteras del país; regular, dirigir y controlar el tránsito vehicular y peatonal, facilitar la fluidez del tránsito, detectar infractores, reportar accidentes de tránsito, orientar al conductor de las carreteras.

Así mismo la coordinación de acciones y unificar criterios para una correcta y oportuna aplicación de los Planes y Ordenes de Operaciones, programadas para disminuir el índice de accidentes de tránsito y de asaltos y robos en las carreteras así como para potenciar el servicios de auxilio a los usuarios de las vías terrestres del país.

D. LIMITACIONES

La policía cumple dentro de toda la sociedad moderna una función esencial para el desarrollo de la misma. Entonces es inconcebible una sociedad sin policía y su desenvolvimiento esta en relación directa con el grado de adelanto de los grupos humanos a los que sirve.

Así a nuestra institución le toca, dentro de la responsabilidad que le incumbe asegurar y mantener el clima que propicie la paz, la armonía y la unión de los componentes de nuestra sociedad, con la finalidad de asegurar la consecución de las metas que tiene trazado el Supremo Gobierno.

La compleja y difícil función policial, incomprendida a veces la realizan nuestros efectivos en un medio social donde se dan fenómenos cuyo origen escapa al alcance de su misión, pero que ineludiblemente le recae encarar a su efectivos.

No se ignora o no se debe ignorar que el cumplimiento del deber principalmente cuando se realiza en función de la criminalidad, no esta exento de perjuicios de oposición y de riesgos. Mas todavía cuando ese cumplimiento se produce en medios de circunstancias adversas e imprevistas que obligan a una acción excepcional de acuerdo con el instante y la particularidad de los hechos.

Por lo tanto la Policía de carreteras no esta exenta a este tipo de limitaciones que van desde un inadecuado Marco Legal que pené drásticamente la comisión de delitos y faltas que transgreden los delincuentes que no permiten una efectiva penalidad a estos tipos que incurrn en asaltos y robos en las carreteras, muchos de los cuales son capturados con las manos en la masa pero que debido a lo benigno de nuestras penas son liberados sin cumplir la sanción

efectiva a las que son condenados; por otra parte no podemos negar que la crisis económica que sufre el país no permite al Gobierno actualizar y modernizar Ali como incrementar la dotación de unidades móviles en un numero acorde para poder efectuar una efectiva labor de patrullaje en las diferentes vías terrestres del país; la disminución de dotación de combustible, el inadecuado equipamiento de comunicaciones que no permiten una efectiva comunicación entre sus miembros teniendo lo accidentado de la Geografía nacional , el escaso numero de efectivo policiales así como una inadecuada preparación de los mismos son entre otras las clamorosas limitaciones en las que actúan los miembros policiales encargados de combatir la criminalidad en las carreteras.

CAPITULO II

MARCO TEORICO DOCTRINARIO

A. ANTECEDENTES

El, patrullaje motorizado es indudablemente, el tipo de patrullaje mas eficaz y económico, cuando la maneja una persona competente que emplee los mejores métodos para patrullar. Sin embargo para lograr operaciones eficaces y seguras habrá que adoptar procedimientos para detener automóviles sospechosos y para intervenir con estos cuando se tenga conocimiento de hechos delictuosos.

El patrullaje motorizado tiene algunas desventajas porque el policía conductor tiene menos oportunidades de observación y contacto con los ciudadanos que cuando va a pie y por consiguiente es menos útil para dar informaciones a los ciudadanos y servir con los ojos y los oídos de la Ley.

Sin embargo estas desventajas pueden aminorarse mediante procedimientos adecuados, capacitación del personal y la debida vigilancia .

El poner demasiado énfasis en el carácter de emergencia del patrullaje motorizado indica una interpretación falsa de su verdadero fin de los cual resulta con frecuencia que se limite su uso a atender llamadas de emergencia, y no para labores normales de patrullaje. El patrullero que permanece escondido en su vehículo en un lugar apartado cuando no anda recorriendo su zona no presta el mejor servicio policial. El policía que gasta todo su tiempo en correr en el automóvil con su deber de hacer inspecciones , de observar de estar disponible para servir al publico y de estar en contacto con los ciudadanos.

B. BASES TEORICAS

1 El Automóvil

Los coches para utilizar en el patrullaje debe ser conducido por policías no obstante ello los accidentes o infracciones al Reglamento de Transito son frecuentes.

Las estadísticas no dejan de alarmar considerando que no todos los accidentes se deben a la excesiva velocidad si no que es necesario las practicas de seguridad en la conducción.

El vehículo policial en nuestro país no debe durar menos de dos años ni mas de tres no obstante que en EE.UU. los coches deben durar tres años.

a. El Conductor

La mayoría de los conductores policiales no reconocen sus errores si no que cualquier falla los atribuyen a los otros o al mecánico

Muchas veces , los conductores policías comenten errores que los demás conductores no hacen y mas que nada porque se atribuyen dentro de la autoridad con criterio de superioridad que los hace olvidar entre otros , que no debe salir por la puerta del lado del transito.

El conductor policial debe manejar a tiempo completo y estar completamente pendiente del vehículo, pues , no ha dejado de ser policía. No debe volterla la cabeza al hablar con su compañero.

Seguridad permanente: algunas veces ha habido alguna intervención previa que puede haberle molestado pero ello no es óbice para que se olvide y mantenga su serenidad en todo momento.

Fatiga y sueño: el esfuerzo físico de conducir unido al esfuerzo mental de la labor policial pueden desencadenar una fatiga y somnolencia peligrosas. Es conveniente entonces :

- Abrir la ventanilla para que circule el aire fresco.
- Hablar en voz alta.
- Detenerse frecuentemente para llevar a cabo verificaciones de seguridad.
- Inspeccionar lugares peligrosos.

No es recomendable el uso de píldoras para evitar el sueño.

b. Revisión.

Es necesario “ conocer el vehículo”, recomendándosele :

- Revisar todas las luces.
- Revisar las bocina (claxon), la sirena y la luces de emergencias.
- Revisar el agua , aceite y gasolina. comprobar la presión del aceite después de calentar el motor.
- Revisar los frenos y liquido.
- Revisar la presión de las llantas y procurar tener una llanta de repuesto en buen estado.
- Limpiar el parabrisas , las ventanillas y el espejo retrovisor.
- Revisar los limpia parabrisas.
- Revisar el embrague y ver si el pedal tiene la media de una pulgada del libre movimiento al legar de oprimirlo antes de que se sienta la resistencia.
- Revisar el equipo de accesorios mecánico.
- Revisar la lubricación del coche. Debe hacerse cada 2000 a 3000 Km.

(1) Accesorio Mecánicos

- Llevar gata.
- Llevar llave de ruedas
- Alicates.
- Atornillador.
- Bomba de pie.
- Faro auxiliar para reparaciones nocturnas.
- Cable de remolque.
- Triangulo de seguridad.
- Corre de repuesto para el ventilador.
- Caja de fusibles.
- Llanta de repuesto.
- Envase para líquidos

(2) Equipo Especial.

- Agentes químicos y macara antigas.
- Soga de salvataje y rescate.
- Hacha de bombero.
- Fusil ametrallador.
- Bolsa de plástico (para recojo de cadáver).
- Sabanas para cubrir los cadáveres
- Maquina fotográfica.
- Rótulos especiales (alto, peligro, etc.)
- Botiquín de primeros auxilios (con inhalador y oxigeno).

- Extinguidor de incendios.
- Separadores de vidrio o rejilla a consideración de Ambos para separar el asiento de adelante con el de atrás.

(3) Equipo Policial.

- Tablilla para escribir.
- Linternas de mano.
- Cinta métrica (guincha)
- Megáfono.
- Agentes químicos y máscara antigas.
- Escopeta de perdigones.
- Esposas de seguridad.
- Pistola ametralladora.

C . Recomendaciones Especiales.

- Use el cierre (SCHOCK) de mano para arrancar el motor solo en tiempo frío.
- Arranque apretando (bombeando) el acelerador una o dos veces antes de funcionar el arrancador en lugar de usar el cierre (SCHOCK). Antes de arrancar caliente el vehículo (dos por lo menos), así evitara el desgaste del motor.
- Cuando el auto esta estacionado hay que usar únicamente el freno de estacionamiento. Si el coche es volteado mientras tiene el motor en marcha se produce una fractura en el engranaje de contacto, de lo que resulta que falle la transmisión . esto no se aplica cuando esta estacionado en pendiente.
- Solamente en situaciones de emergencia se puede conducir a gran velocidad con marcha en segunda (autos mecánicos Norte Americanos.) la excesiva velocidad con marcha en segunda , recalienta el motor y motiva falla de la transmisión.
- El mayor ahorro de combustible se logra parando el motor siempre que el vehículo se para por dos minutos o mas.
- Contra la creencia general, la frecuentes paradas de motor no perjudican la batería o el arranque, si la arrancada es suave cuando el motor a sido detenido, solamente diez o quince minutos. Un motor en punto muerto generalmente no carga la batería pero puede descargarla.
- Cuando un vehículo se estaciona debe colocarse a la sombra, siempre que sea posible. Esto limitara la evaporación de la gasolina que puede ser causada por el calor directo del sol.

2. Condiciones Operacionales.

No es suficiente que el conductor policial acate todas la reglas de transito . deberá emplear lo que se denomina “ Manejo a la Defensiva” para protegerse de situaciones en que se causan accidentes.

Debe estar constantemente alerta y pensar en todo con suficiente anticipación para poder llevar a cabo la acción necesaria antes de que situaciones peligrosas produzcan el accidente.

a. Conducción Normal.

Durante estos momentos el conductor debe permanecer siempre alerta y dirigir su atención al camino que tiene por delante con el fin de observar ñeque momento el transito se detiene repentinamente. Debe reducir la velocidad para que sea posible una observación completa de las condiciones en que se encuentra la pista, así como los incidentes de interés para la patrulla.

Un conductor policial no debe subestimar la distancia necesaria para detenerse. Aun con buenos frenos es necesario un espacio amplio.

Cuando se va detrás de un automóvil en medio del tránsito debe dejar como espacio entre los dos la longitud de un coche por cada 15 Km. hora de velocidad. En húmedos la distancia es mayor.

Nunca debe suponer que el otro conductor le va a ceder el derecho de pase al acercarse a una intercepción en la proximidad de cada cual tendrá el pie fuera del acelerador y preparado sobre pedal de freno puede suponer que tiene el derecho de paso solo cuando logre atravesar con seguridad una intercepción.

La cortesía común y la preocupación por otros conductores indican que un vehículo policial debe ceder el carril de la extrema derecha de la carretera cuando se desplace a una velocidad menor que la del flujo normal del tránsito.

b. Conducción a Gran Velocidad.

Un policía conductor puede esperar que en cualquier momento recurra a una mayor velocidad que le flujo normal. En estas circunstancias es necesario tomar algunas precauciones.

- (1). Estimar la velocidad del vehículo al que se persigue y la distancia del tránsito que se acerca en contra, para determinar el margen de seguridad antes de tratar de rebasar.
- (2). No rebasar nunca en lomas o curvas.
- (3). Regresar al carril, correspondiente del tránsito solamente cuando aparezca claramente en el espejo retrovisor el vehículo rebasado.
- (4). Verificar atrás y los carriles de los del lado antes de mezclarse con el tránsito.
- (5). Mantener siempre las dos manos sobre el volante.
- (6). Reducir la velocidad antes de entrar en una curva; luego será preciso acelerar, conforme la curva lo permita. Nunca se debe cortar a través de las esquinas.
- (7). Indicar las intenciones mucho antes de detenerse o reducir la velocidad por medio de las luces de los frenos o haciendo señas con la mano.
- (8). Para gradualmente, no esperar hasta el último momento.

c. Conducción Con Mal Tiempo.

El tiempo inclemente ocasiona peligros adicionales. Durante los aguaceros o nevadas la visibilidad se reduce y el pavimento resbaladizo hace que aumente la distancia necesaria para detenerse.

En los demás sujetos a temperaturas de congelación, se debe tomar precauciones suplementarias. Antes de comenzar el patrullaje, el conductor policía debe tomar unos minutos para limpiar el parabrisas y la ventana posterior y eliminar así la nieve y el hielo. Las llantas se deben mantener a la presión recomendada. Las llantas desinfladas y la baja presión no mejora la tracción pero si aumenta el desgaste.

Deben tomarse precauciones especiales cuando se conduce sobre un pavimento mojado por un aguacero que ha caído después de un periodo prolongado de sequía. Las manchas de aceite tienen tendencia a ser mucho más peligrosas en estas condiciones. Las pruebas ocasionales de los frenos y la detención de un vehículo son una precaución prudente para que el conductor conozca el cambio de las condiciones.

d. Detención en El Pavimento Resbaladizo.

El conductor policía que trata de detenerse en un pavimento resbaladizo se tiene que enfrentar al riesgo adicional de patinar o perder el control del vehículo.

Cuando se intenta detener el auto no se debe oprimir nunca el pedal de freno. En lugar de ello hay que realizar una acción de bombeo.

Oprimir y soltar el pedal con rapidez, una o dos veces por segundo , eso hace que las ruedas giren , y controla la dirección, lo cual ayuda a evitar que patine el automóvil.

3. Emergencias

Generalidades.

Cuando la policía cree que esta en emergencia es porque lleva un herido grave o va en persecución de un vehículo incurso en delitos o cuando realiza auxilios especiales, necesita libre tránsito es decir necesita reducir las demoras o que los vehículos se estacionen a la derecha de la calle o en la berma de la carretera.

Para este fin emplea las señales sonoras y auditivas de que esta dotado un vehículo, la sirena y la luz roja giratoria (circulina), que son señales especiales, exclusivas y llamativas para que por la vista y el oído se alerte a los demás conductores de la situación la experiencia ha demostrado que el empleo de las señales de emergencia no siempre aseguran a la policía el inmediato ejercicio del derecho de vía libre.

Muchas veces han ocurrido choques porque un automovilista no oyó la sirena, ciertas técnicas en el uso de la sirena y en la manera de conducir compensaran hasta cierto punto las deficiencias de las personas, que se pongan nerviosas u estén poco atentas a su conducción.

A veces bastara con una señal con la mano o tocar el claxon antes de la sirena y de noche solamente la circulina.

De todas maneras el vehículo policial se debe utilizar de tal manera que no ponga en peligro vidas o propiedades.

El conductor debe tomar en consideración la pista, el tránsito, el, tiempo y su técnica de manejo.

Cuando se acerca a la luz roja de un semáforo o una señal de alto, el vehículo policial debe detenerse y ceder derecho de paso a todos los vehículos y peatones. Solo podrá entrar en la intercepción cuando todo el tránsito se ha detenido.

Si se acerca a una luz verde o a un cruce, el conductor debe reducir su velocidad, retirar el pie del acelerador y prepararse para frenar.

Solo reanuda su marcha cuando este seguro.

a. La Sirena.

Las practicas realizadas en EE.UU.: han demostrado que:

- (1). La sirena es mas audible para automovilistas que se hallan directamente delante del vehículo policial. La distancia a que los observadores oyen el aviso fue únicamente de mas o menos 300 mt. Bajo audiciones ideales, cuando estaban expresamente escuchando el aviso.
- (2). Las ondas sonoras de la sirena están influidas por la dirección.
Los automovilistas que acercan a una intercepción desde ángulos rectos, el paso del vehículo no reciben la señal con tanta fuerza como los que hallan al frente , aunque a mayor distancia.
- (3). Las barreras del sonido como son los edificios disminuyen considerablemente el ruido de las sirenas. Para reducir las posibilidades de choque un vehículo policial que avance contra una señal de tránsito debe atenuar la velocidad aproximadamente a 30 km/h para atravesar por una intercepción.
El policía que conduce un vehículo policial de emergencia debe considerar, como factor de seguridad:
 - Que los demás automovilistas son medio sordos.
 - Que no prestan atención a su manejo ni al resto del tránsito.
 - Que llevan cerradas las ventanillas de sus vehículos.

- Que su auto tiene el escape libre y el motor hace mucho ruido.
- Que van con una persona al lado conversando y que al asiento posterior tiene tres niños jugando; y
- Que se quedaran confusos sin saber que hacer cuando oigan la sirena.

La sirena debe ser operada a través de todas las escalas de sus tonos, fluctuando del alto al bajo. Cuando existe la posibilidad inminente de un conflicto de tránsito, la sirena debe ser usada con suficiente anticipación a fin de que peatones y automovilistas tengan una adecuada advertencia de la proximidad de un vehículo de emergencia.

El uso repentino de la sirena inmediatamente detrás de otro vehículo puede dar lugar a que un automovilista nervioso se detenga de una manera tan brusca que su coche resulte chocado por el de la Policía.

Los policías deben conocer el hecho de que las sirenas pueda dar lugar a que con otros automovilistas dejen el derecho de paso a un sospechoso fugitivo igual que ha un vehículo de emergencia que este acercándose por ello a veces resultara aconsejable detener a un sospecho fugitivo sin hacer uso de la circulina ni de la sirena siempre y cuando no se violen las reglas de tránsito.

c. Comunicaciones.

Siempre que sea posible, los policía deben enterarse bien de una llamada de emergencia antes de poner en funcionamiento la sirena. Mientras esta funcionando es difícil para el operador de radio recibir una transmisión y ello puede ser la acusación de que el vehículo no reciba adecuadamente las llamadas.

Durante una persecución, el momento adecuado para transmitir debe coincidir con aquel en el que el, tono bajo de la sirena facilite la recepción por el operador de la radio. Cuando eso no puede conseguirse con llevar el receptor del micrófono apoyado en un lado del cuello debajo de la quijada reducirá considerablemente el ruido de la sirena durante la transmisión.

d. Recorrido.

Un vehículo policial de emergencia debe siempre controlar el velocímetro cuando valla haciendo uso de la sirena debe rebasar al resto del tránsito por la izquierda, aunque sea necesario conducir a través de la línea central de una carretera.

Todo automovilista debe siempre cargar al ala derecha a la proximidad de un vehículo de emergencia. Por lo tanto, un policía debe pasar con todo cuidado por la derecha solamente cuando no tenga otro camino para pasar.

El auto policial no debe seguir muy de cerca a un vehículo de emergencia que este usando la circulina y la sirena. Al dejar paso a un vehículo de emergencia, un automovilista debe arrimarse al borde de la acera o colocarse en la berma. Inmediatamente después de que se halla parado el vehículo de emergencia podría chocar con un vehículo de la policía que siguiera a aquel.

En algunos casos, cuando un vehículo policial en emergencia va a poca velocidad a través de una intersección congestionada en que es considerable la posibilidad de un choque el uso de la segunda velocidad es un factor de seguridad ya que así atenúa más de prisa la rapidez al frenar y acelera más rápidamente al arrancar.

C. BASE LEGAL

1. Constitución Política del Perú.
 - Art. N° 166 Finalidad Fundamental y Funciones de la PNP.
 - Art. N° 02 derechos Fundamentales de la Persona.
2. Ley N° 27238 Ley de la PNP.
 - Art. N° 07 Funciones.

- Art. N° 08 Atribuciones.
- Art. N° 09 Facultades.
- 3. Reglamento de la Ley de la PNP:
- 4. Reglamento Nacional de Transito.
- 5. Reglamento de Administración de Transporte Publico de Carga y Pasajeros por Carreteras (D.S. N° 009-2004-MTC) del 03MAR04.
- 6. Ley General de Transporte y Transito Terrestre (Ley N° 27181).

D. DEFINICIÓN DE TERMINOS.

1. **Control.**
Es el conjunto de acciones destinadas a verificar el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias y de detalle que se han impartido para cumplir las funciones con eficiencia.
2. **Circulación Vehicular.**
Desplazamiento de transporte motorizado y no motorizado por tierra.
3. **Calificación.**
Evaluar, aclarar , esclarecer un hecho en términos precisos.
4. **Estructura funcional.**
Principio importante en el radica la funcionalidad de la organización del control de carreteras en la función determinada, aplicativa e interpretativa para lograr el o los objetivos previstos.
5. **Funciones.**
Conjunto de actividades en el desempeño de un cargo.
6. **Misión.**
Acción de enviar , poder, facultad que da a una persona de ir a desempeñar algún cometido.
7. **Normas.**
Reglas que debe seguir o a las que se deben ajustar las actividades para el cumplimiento de las funciones.
8. **Operaciones Policiales.**
Actividades de conjunto, debidamente planificadas, que realizan las unidades de la PNP, para el cumplimiento de la misión de la Institución y que se lleva a cabo mediante métodos, procedimientos y técnicas adecuadas.
9. **Papeletas.**
Formulario que reúne los datos del vehículo, conductor, lugar, horas, infracción e identificación del efectivo policial que la impone.
10. **Procedimiento.**
Método empleado para realizar un conjunto de operaciones con la finalidad de alcanzar un propósito.
11. **Puesto de control.**
Acto de controlar la velocidad de los vehículos mediante el uso de radar.
12. **Puntos Críticos.**
Lugares que ofrecen vulnerabilidad y que son aprovechados por el frente interno (grifos, colegios, etc.)
13. **Estacionamiento Táctico.**
Lugar de amplia visibilidad predeterminado por el operador para el control vehicular y que permiten el estacionamiento de varios vehicular sin interrumpir el transito en las carreteras.
14. **Puestos de Vigilancia.**

Situación de alerta llevada a cabo por los miembros de una tripulación acantonados en la carretera o donde esta ofrezca por su construcción para el desplazamiento vehicular (curvas ciegas, interrupciones gradientes, derrumbes, etc.)

15. Talonario de papeletas.

Parte desglosable de la papeleta que se entrega al infractor.

16. Tarjeta de Propiedad.

Documento que registra o certifica propiedad o posesión de un vehículo, con indicación de nombre, domicilio y características de este.

**CAPITULO III
ANÁLISIS
CONCLUSIONES**

Luego de haber analizado el problema que oriento a la investigación; a continuación se mencionan las Técnicas de seguridad en los Desplazamientos, intervenciones, Estacionamientos Tácticos , por parte del personal de la Policía de Carreteras.

A. TÉCNICAS DE SEGURIDAD EN LOS DESPLAZAMIENTOS.

- Verificar antes de salir al servicio, el buen funcionamiento del vehículo, radio y equipos.
- Al abordar el vehículo tanto el conductor el operador deben colocarse el cinturón de seguridad , bajo responsabilidad administrativa disciplinaria.
- Tendrá en cuenta para su labor de patrullaje en carreteras , deberá circular a velocidad más lenta que el tránsito normal, permitiendo una mayor capacidad de observación y control.
- Detendrá el vehículo en lugares estratégicos en las carreteras principalmente estratégicas, permitiendo observar en estado de alerta y vigilancia toda actitud sospechosa de alguna persona, y que pudiera detectar la comisión de un hecho delictuoso.
- En toda intervención, mientras el operador interroga, el adjunto presta la seguridad al operador, permaneciendo en estado de alerta con el arma lista para intervenir en casos de emergencia y el chofer al costado de su vehículo iluminará cuando la oscuridad así lo requiera.
- En toda persecución de vehículos que se den a la fuga, comunicarse a la Central de Radio, indicando las características del vehículo con el objeto de que sean interceptados más adelante con la colaboración o el cierre de garitas.
- Durante el patrullaje, cuando haya necesidad de prestar auxilio a vehículos averiados corresponde al Operador extremar las medidas de seguridad tanto por los vehículos, dando protección a la zona, como a su persona, permaneciendo en actitud alerta.

B. TÉCNICAS PARA LA DETENCION E INTERCEPTACION DE VEHÍCULOS EN CARRETERAS.

El personal de control de carreteras dentro de su turno de servicio tendrá que detener por razones de su función diversos vehículos, debiendo en cada caso adoptar las medidas de seguridad, para ello adoptara las siguientes acciones como norma general:

- Ubicar un lugar adecuado para la detención de un vehículo sospechoso que sea fuera de la calzada evitando interrupciones o accidentes de tránsito.
- Anotar la plazca del vehículo sospechoso.
- Ordenada la detención, indique por medio de señales de mano al lugar de estacionamiento y si es de noche lo hará con la linterna de mano.
- Coloque su vehículo detrás y ligeramente a la izquierda del vehículo sospechoso.
- Vigile todo movimiento sospechoso del conductor y ocupante del vehículo que se a detenido para evitar ataques sorpresivos por parte de estos.

- Para toda detención deben bajar el adjunto como el operador, debiendo ser esta una regla general.
- El operador y el adjunto deben de salir del vehículo tan pronto se detenga y ubicarse detrás del vehículo sospechoso observando los movimientos de los ocupantes mientras que el chofer pueda permanecer en su vehículo tomando sus medidas preventivas con relaciona al transito y estas alerta ante cualquier emergencia.
- La distancia que debe observar el patrullero detrás del vehículo sospechoso es de dos a cinco metros.
- En tanto el sospechoso permanece en el vehículo vigilando , el operador y el adjunto se acercaran al vehículo sospechoso por le lado derecho e izquierdo, situándose detrás de la ventanilla de las puertas anteriores, obligando así que el conductor y ocupantes miren hacia sus izquierdas o derechas con esfuerzo siendo su posición con desventaja con relaciona al policía.
- Obligara a que los ocupantes del vehículo permanezcan siempre a la vista impidiendo toda situación que obstruya toda o deficiente la visibilidad.
- Cuando exista presunción de que los ocupantes del vehículo sospechoso sean delincuentes , el chofer, el operador y seguridad deben tener las armas prestas a ser empleadas.
- En estos casos obligara a los ocupantes del asiento anterior coloquen las manos sobre el tablero del parabrisas y los del asiento posterior sobre la parte superior del espaldar del asiento delantero.
- Al ordenar que los ocupantes del vehículo sospechoso bajen de el, deberá disponer en tal forma que las personas estén totalmente a la vista, para evitar ser sorprendidos.
- Al salir, cada sospechoso permanecerá con las manos en alto y de espaldas al policía que vigila.
- Es conveniente retirar las llaves del vehículo tan pronto se hallan bajado, caso contrario, disponer que el chofer arroje las llaves fuera del vehículo con la mano izquierda.
- Para los casos de persecución de vehículos, comunicar a la central de radio indicando características, ubicación y dirección de marcha , para lograr el apoyo de otras unidades móviles.

C. ESTACIONAMIENTOS TACTICOS.

Se entiende como puntos de estacionamientos tácticos como el lugar de amplia visibilidad pre- determinado por el Operador, conocedor de su zona de patrullaje o en todo caso determinado por la Superioridad en un determinado Plan u Orden de Operaciones, para el control vehicular y que permiten el estacionamiento de varios vehículos sin interrumpir el transito en la carretera.

RECOMENDACIONES

Dado que pese a la tenaz lucha que diariamente realiza la Policía de Carreteras , pese a las limitaciones que ya son conocidas tanto económicas como logísticas el grupo de trabajo para efectivizar un mejor desempeño en su misión platea las siguientes recomendaciones:

- Replantear las metas no alcanzadas, con el fin de lograr los objetivos establecidos.
- Uniformar, dentro del marco legal y reglamentario existente, los procedimientos operativos establecidos.
- Dar especial énfasis a los objetivos propuestos por el Comando institucional con le fin de disminuir el índice de accidentes de transito y de asaltos y robos en las carreteras del país, así como incrementar el auxilio y apoyo que se otorga a los usuarios de nuestras vas terrestres a lo largo y ancho del territorio patrio.
- Contribuir permanentemente al incremento de la buena imagen institucional.

- Adecuado uso de los recursos que el Estado pone a disposición de la policía de carreteras , dando preferente atención al mantenimiento de la flota vehicular.
- Capacitar convenientemente al personal de policía de carreteras , para alcanzar un grado optimo en el servicio que se otorga a la sociedad.
- Mantener una correcta y estrecha comunicación con las distintas autoridades y sectores vinculados al transporte interprovincial de pasajeros y carga.
- Incrementar la operativa policial con el objetivo de logra una mayor cobertura de la red vial nacional que redunde en un mejor servicio a la colectividad.

BIBLIOGRAFÍA

1. Constitución Política del Perú.
2. Ley N° 27238 "Ley de la Policía Nacional del Perú."
3. Manual de Patrullaje del Mayor de la Guardia Civil del Perú David Hadad.
Tomo I Fundamentos doctrinarios.
Tomo II Técnicas generales.
Edición 1977
4. Plan Nacional del Sistema de Seguridad Ciudadana 2003
5. Manual de Procedimientos operativos Policiales edición 1996.
6. Revistas de la Policía Nacional del Perú.
7. Guía de procedimientos del Policía de carreteras edición 2004.

DEDICATORIA

EXPRESAMOS NUESTRO RECONOCIMIENTO Y ETERNA, GRATITUD AL PERSONAL DOCENTE , QUIENES CON SU AMPLIA EXPERIENCIA EN EL AMBITO POLICIAL, PERMITIERON ACTUALIZAR Y AMPLIAR NUESTROS CONOCIMIENTOS, NECESARIO EN LA CAPACITACION POLICIAL EN PROTECCIÓN DE CARRETERAS, A NUESTRAS ESPOSAS E HIJOS QUE NOS APOYAN PERMANETEMENTE PARA SUPERARNOS Y ALCANZAR NUESTRAS METAS.

AGRADECIMIENTO

LOS PARTICIPANTES DEL " I CURSO DE CAPACITACION POLICIA PROTECCIÓN DE CARRETERAS", INTEGRANTES DEL EQUIPO DE TRABAJO N° 04; EXPRESAN SU AGRADECIMIENTO A LA DIVISIÓN DE PROTECCIÓN DE CARRETERAS, POR HABER TENIDO A BIEN CONSIDERARNOS PARA ACTUALIZARNOS Y CAPACITARNOS EN POLICIA DE PROTECCIÓN DE CARRETERAS Y AMPLIAR CONOCIMIENTOS REFERENTES AL TEMA.

JEFE DE EQUIPO : MY. PNP. CUBAS FIGUEROA, Ricardo E.

INTEGRANTES

SOT1. PNP. CHUQUIZUTA PAREDES, A.
 SOT2. PNP. JAIMES MARCELO, Cesar Paolo
 SOT2. PNP. SILVA GUERRERO, Jhony
 SOT3. PNP. MEGO TERRONES, Javier Wilhen
 SO1. PNP. SUAREZ ZELADA, Pascual Roy
 SO3. PNP. PANDURO RAMÍREZ William S.
 TARAPOTO, MAYO DEL 2005.

Enviado por:

José Javier Manosalva Salvador

javiermanosalva2002@hotmail.com

POLICIA NACIONAL DEL PERU

DIRECCION DE INSTRUCCIÓN Y DOCTRINA POLICIAL

ESCUELA DE CAPACITACION Y ESPECIALIZACION

IV-DIRTEPOL-TARAPOTO

