

año xvii
1.984



núm. 32
monográfico

REVISTA DE
**ESTUDIOS
HISTORICOS**
DE LA
GUARDIA CIVIL



LA AGRUPACION DE TRAFICO

DIRECCION GENERAL DE LA GUARDIA CIVIL

**REVISTA
DE
ESTUDIOS HISTORICOS**

AÑO XVII

1984

NUM. 32

SERVICIO HISTORICO DE LA GUARDIA CIVIL

Comisión Directiva

PRESIDENTE DE HONOR

**Excmo. Sr. Teniente General, Director General de la Guardia Civil,
Don JOSE ANTONIO SAENZ DE SANTA MARIA Y TINTURE**

PRESIDENTE

**Excmo. Sr. General de División, Subdirector de la Guardia Civil,
Don FRANCISCO JAVIER CERECEDA COLADO**

VICEPRESIDENTE

**Excmo. Sr. General Jefe del Servicio de Acción Social y Publicaciones,
Don MAURO ALONSO DE ARMIÑO DIEZ**

VOCALES ELECTIVOS

**Excmo. Sr. General de División,
Don FRANCISCO GARCIA LACLAUSTRA**

**Excmo. Sr. General,
Don ANGEL MARTIN DIEZ QUIJADA**

**Excmo. Sr. General
Don RAFAEL SERRANO VALLS**

**Excmo. Sr. General,
Don CAMILO PAJUELO ARTEAGA**

**Excmo. Sr. General Jefe de E. M.
Don ANDRES CASSINELLO PEREZ**

SECRETARIO

**Teniente Coronel,
Don JOSE SANZ MUÑOZ**

Revista de Estudios Históricos de la Guardia Civil

(Creada por O. G. n.º 11, de 19-IV-68-B.O.C. n.º 9)

AÑO XVII

1984

Núm. 32

Director
JOSE SANZ MUÑOZ

Cuadro de Redacción

Redactor Jefe

Fernando Rivas Gómez

Redactores

Antonio Morales Villanueva. Federico Domínguez Rodríguez. Armando Oterino Cervelló. José Tostón de la Calle. Juan Valero Capilla

Redactores gráficos

Emilio Molero Cabello.
Luis Borregón García

Fotos e ilustraciones

Archivo Gráfico C.E.H.G.C.

Dirección y Redacción

Centro de Estudios Históricos de la Guardia Civil.
Guzmán el Bueno, 110.
28003 - Madrid

Administración

Revista «GUARDIA CIVIL». Guzmán el Bueno, número 110 - 28003-Madrid

SUMARIO

	<u>Pág.</u>
Presentación	7
Introducción	11
El servicio de carreteras en nuestra historia	15
Creación de la Agrupación de Tráfico. Competencias y dependencias de la Agrupación de Tráfico	27
Organización de la Agrupación de Tráfico	49
La Jefatura de Servicios	61
La Jefatura de Material	73
Los Sectores	85
Las Especialidades	91
— Los Motoristas	125
— Conductores	131
— Equipos de Atestados	143
— Auxilio y Socorrismo	146
— Radar y Fotocontrol	151
— Laboratorio Fotográfico	155
— Transmisiones	158
— Oficinas	161
— Servicios contra la delincuencia. Aparatos especiales	166
La Academia de la Agrupación de Tráfico	169
Paralelismo con unidades similares extranjeras	174
«In Memoriam»	185
	207
	229

Las ideas expuestas en los artículos publicados en esta Revista solamente reflejan la opinión personal de los autores en uso de la libertad intelectual que cordialmente se les ofrece

La Revista de Estudios Históricos de la Guardia Civil invita a colaborar en sus páginas a cuantos lo deseen, españoles o extranjeros, militares o no, que aporten opiniones interesantes sobre temas relacionados con la Guardia Civil, su pasado, intervención en hechos históricos de trascendencia nacional, influencia en otros países; instituciones similares extranjeras y cuantos puedan aportar enseñanzas provechosas que realcen sus valores morales y espirituales

Es propiedad de la Dirección
General de la Guardia Civil,
que se reserva todos los
derechos

DEPOSITO LEGAL: M. 12624-1968. Núm. de Registro 386

Imprenta-Escuela de Huérfanos de la Guardia Civil
Príncipe de Vergara, 248. MADRID

PRESENTACION

En el plan de trabajo que nos trazamos, de ir publicando números monográficos que fueran un reflejo de la actividad de las distintas Unidades del Cuerpo, hoy nos acercamos a nuestros lectores con el número 32, dedicado a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, pretendiendo unirnos con ello al merecido homenaje que, sin duda alguna, le tributa el pueblo español en su veinticinco aniversario de actividad plena sobre las rutas nacionales por su total entrega al servicio de la sociedad.

En este período de tiempo, que tal vez resulte corto para dar una visión profunda de lo que es la historia de una Unidad, pero que estimamos suficiente para escribir un amplio capítulo de ella, la Agrupación de Tráfico, desde su creación en el ya lejano año 1959, ha dejado una huella, y nos atreveríamos a decir que profunda, en el camino que ha recorrido, portando como brújula la tenacidad y haciendo, en todo momento, un buen uso del sacrificio y permanente dedicación de los hombres que la han servido, contribuyendo con ello a aumentar el prestigio del Cuerpo, en la parte y parcela que le ha correspondido, no en vano ahí están esos compañeros caídos en el duro asfalto, tributo por más, aunque obligado, doloroso y que indica que no todo ha sido el sendero de rosas que en la alegría de las primeras horas se vislumbraba. Pero justo es decir que los problemas se han ido venciendo y se mantiene una gran esperanza en que se resuelvan los todavía pendientes que, a fuer de ser sinceros, son los normales de toda unidad de Servicio que se mueve en unos límites de rápidos y permanentes avances de sofisticada tecnificación.

La Agrupación, a pesar de su corta existencia, es un pozo de sucesos y anécdotas que llenarían las delicias de un investigador curioso, pero no nos vamos a referir a ellos en esta monografía sino más bien a dar una idea generalizada de lo que con ella se pretendía hacer en el terreno de la circulación vial, lo que se ha hecho y un apunte de lo que puede ser en el futuro.

Con el fin de no encasillarnos en un solo criterio, hemos preferido partir de una diversidad de opiniones sobre la temática, de aquí que

hayan sido muy variadas las plumas que han colaborado y no nos cabe ninguna duda, de que hay muchas más que gustosamente lo habrían hecho, si razones de espacio lo hubieran permitido. Respetando siempre la orientación que se ha dado al texto, se ha considerado, en esta ocasión, atender en mayor número, las colaboraciones de aquellas personas que actualmente ocupan destinos en la Unidad, dejando para otra circunstancia al resto, en la intención de atenderles, por ser este un tema de infinitas e inacabadas posibilidades.

A modo de sumario orientamos al lector al decirle que el número se inicia con una *Introducción del ilustrísimo señor don Manuel Fernández Romero, Coronel Jefe de la Agrupación de Tráfico, a la que siguen trabajos de otros colaboradores:*

En El Servicio de carreteras en nuestra historia, el Capitán don Fernando Rivas Gómez.

En Creación de la Agrupación de Tráfico, el Capitán don Gonzalo Jar Couselo.

En Competencias y dependencias de la Agrupación de Tráfico, el Comandante don Antonio Morales Villanueva, doctor en Derecho.

En Organización de la Agrupación de Tráfico, los Comandantes don Generoso Pedraz Espinosa y don Gabriel Carbonero Herrero, y en lo referente a la Jefatura Administrativa, el Comandante don Jesús Aguirre García, licenciado en Informática.

En La Jefatura de Servicios, el Teniente Coronel don Tomás Escudero Inibarren.

En La Jefatura de Material, el Teniente Coronel don Francisco Alonso Caballero.

En cuanto a los Sectores se refiere, en el I, el Comandante don Rafael Garabito Gómez, licenciado en Ciencias Económicas; en el II, el Comandante don Marcelino Leiva Bartolomé; en el III, el Comandante don Gumersindo García Alba; en el IV, el Comandante don Wifredo Miralles Mestre; en el V el Comandante don Fernando Marcos García; en el VI, el Capitán don José Petisco Fernández; en el VII, el Comandante don José Guillén Domínguez; en el VIII, el Comandante don José Quintela Pérez; en el IX, el Comandante don Gonzalo Pérez Aguilera Ariza; en el X, el Comandante don José Garijo Tudó, y en el XI, el Comandante don Francisco Rodríguez Cuadrado.

En lo que atañe a las Especialidades han intervenido:

En Profesiograma de las especialidades, el Teniente Coronel don Manuel González Jover.

En Motoristas, el Capitán don Jesús Torres Cordero.

En Conductores, el Capitán don Antonio Torrado Reyes.

En Equipos de Atestados e Informes, el Comandante don Vicente Gajate Cortés.

En Auxilio y Socorrismo, el Capitán don Federico Domínguez Rodríguez.

En Radar y Fotocontrol, el Comandante don Pedro Hernández Tornero y el Capitán don Ramón Parra Jiménez.

En El laboratorio fotográfico en la Agrupación, el Teniente don José Luis Pascual Carbonell.

En Transmisiones, el Comandante don Lucio Sánchez Saucedo.

En Oficinas, el Sargento don José Pablo Arcos.

En Servicios contra la delincuencia, el Capitán don Francisco Morales Utrabo.

En Aparatos especiales, el Capitán don Clemente Sánchez Alvarez.

En La academia de la Agrupación, el Teniente Coronel don Lorenzo Hortigüela Hortigüela.

En Paralelismo con otras unidades similares extranjeras, el Capitán don José Tostón de la Calle.

Y en In memoriam, recuerdo a los caídos de la Agrupación de Tráfico, el Comandante don José Pantojo Romero, licenciado en Derecho.

Por razones de fecha de esta publicación, al no existir coincidencia en el tiempo, nos vemos imposibilitados para incluir en la monografía una referencia a los actos a celebrar con motivo del veinticinco aniversario.

Queremos dejar constancia aquí, de nuestro agradecimiento a los colaboradores por sus trabajos, de notable calidad y que han sido en verdad exhaustivos, lo que ha obligado al cuadro de redactores de la Revista a prestar mucha atención en la conexión de los temas, a fin de evitar una solución de continuidad, además de que, por razones de espacio, se ha tenido que hacer una laboriosa selección en sus contenidos, siempre con la esperanza de no haber errado. En todo ello se ha puesto el mejor empeño, conoedores de la inmensa satisfacción que supone para el Cuerpo en general tratar esta temática y, muy particularmente, para aquellos que hemos tenido el honor de servir en las filas de la Agrupación de Tráfico.

Ahora, una vez expuesta esta breve orientación, es al lector, como mejor juzgador, al que le corresponde la última opinión. Y porque así lo entendemos, nos sometemos de nuevo a su siempre acertado veredicto, sin perder un ápice en nuestro, cada vez más espoleado ánimo de superación.

JOSE SANZ MUÑOZ
Director

INTRODUCCION

A los veinticinco años de la creación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la Revista de Estudios Históricos del Cuerpo nos brinda sus páginas para que se puedan publicar, en un número monográfico, sus orígenes y trayectoria, sus aciertos y sus problemas.

Tras una etapa histórica de más de cien años, en que la Guardia Civil había consolidado su existencia, viendo como a su lado iban apareciendo y desapareciendo distintas fuerzas de orden público, que por su constitución, su formación o su actuación, no habían conectado con lo profundo y la causa de su nacimiento llega a España, aunque con más de medio siglo de retraso, la industrialización y dentro de la misma el fenómeno de la motorización.

Como todo fenómeno de progreso trae consigo servidumbre, y si es grande el esfuerzo de situar los caminos de España a la altura de las necesidades, no es menos la exigencia de poner en ellos orden y seguridad, lo que hace pensar en la necesidad de una fuerza apropiada, que vele por la seguridad del tráfico y el auxilio de los accidentados.

Escasos son los recursos y múltiples los esfuerzos que se practican para levantar el país tras una destructora guerra civil a la que sigue una mundial con lo que de retraso en años esto supone en su industrialización, pero precisamente para la Guardia Civil, pobre y andariega, apareció la Ley 47/1959 de 30 de julio, que podemos considerar fundacional de la unidad, con su artículo 6.º: *«Por la Dirección General de la Guardia Civil, con la cooperación de la Jefatura Central de Tráfico, se procederá a reorganizar protección y auxilio a los usuarios de las vías públicas con personal especialmente instruido y dotado de los elementos móviles y demás medios técnicos necesarios para la mayor eficacia de su cometido. A tal efecto, someterá al Ministerio de la Gobernación el programa de necesidades y propondrá las dotaciones que, por insuficiencia de las actuales, sea indispensable completar».*

Esta disposición le llega al Cuerpo como el maná llovido del cielo, como la ilusión que hace falta para entregarse a una tarea, no desconocida por ella, que permita revitalizar la Institución y situarla a la altura de los tiempos.

Se pone manos a la obra y sin medios, sin material y sin escuela, hay que seleccionar y formar unos hombres, buscar y estudiar modelos de países que nos hayan precedido y hay que escoger los materiales más idóneos para llevar a cabo la misión encomendada que, aunque como ya hemos indicado no es nueva para el Cuerpo, sí adquiere una magnitud distinta.

Ello constituye un honor para aquellos Jefes, Oficiales, Suboficiales, Cabos y Guardias que fueron seleccionados en la primera hora.

El criterio que ponderadamente se impuso fue formar una Unidad: «LA AGRUPACION DE TRAFICO DE LA GUARDIA CIVIL», que incrustada en las Unidades Territoriales y en perfecto ósmosis con las mismas, llegara sin más dotación que la de ser útiles al pueblo español y con la enorme esperanza de que los medios irían llegando.

Y a fe que fue una empresa gratificante durante estos veinticinco primeros años. Por ello en este número monográfico se ha pretendido dar a conocer los pasos que se han ido dando: la formación del personal, la creación y vicisitudes de las Unidades, el aumento de las plantillas, el número de servicios realizados, los materiales de que está dotado..., pero con ser mucho, desearía, lector amigo, que vieras más allá del dato estadístico y de la foto espectacular, la enorme fe, el cariño y el sacrificio que ha costado a la Guardia Civil que esta Unidad fuera dando pasos firmes.

Los 173 muertos caídos en el cumplimiento del deber en estos veinticinco años de existencia, tanto en su misión específica como frente al terrorismo y a la delincuencia común, proclaman de una manera objetiva cual ha sido el espíritu de sus componentes. Es justo reconocer que sin una cartilla centenaria a cuyos principios ha adoptado su norma de actuación, y que es la raíz profunda que nutre de savia la Institución y sin una generación de españoles encuadrados en la Guardia Civil que se mueven al compás de su época, no se podría haber realizado tal andadura.

Veinticinco años no es mucho para una perspectiva histórica profunda, pero también es verdad que aunque han sido muchos los artículos periodísticos, las charlas radiofónicas y las noticias televisivas que han recogido facetas de la actuación de la Agrupación de Tráfico, hay que agradecer a la Revista de Estudios Históricos del Cuerpo esta publicación monográfica que permite una vista panorámica de la Unidad y su ~~discurrir~~.

Por otra parte, veinticinco años no deben ser una etapa para considerar que está todo hecho y para que los veteranos se recreen en lo alcanzado. La obra está iniciada, los primeros pasos están dados y dentro del Cuerpo son muy numerosas las especialidades modernas que se han ido creando y que deben constituir una emulación para que la Agrupación de Tráfico se mantenga al día.

No nos cabe duda alguna, y en esa esperanza se está, de que la Agrupación se irá constantemente actualizando en orden a mejorar sus medios, su organización, no perder el tren en los adelantos de la téc-

nica electrónica ni en el uso de la informática y alcanzar en suma uno de sus más ansiados deseos como es el tener un edificio para su escuela.

Por todo ello es estimulante este estudio de la obra efectuada, que no se debe a unas personas concretas sino al impulso de toda una Institución monolítica como es la Guardia Civil, y también, de ello queremos dejar constancia, a la cooperación prestada por la Dirección General de Tráfico que, durante este tiempo, ha desarrollado en esa línea el mandato de la Ley fundacional de 1959. Ambas facetas han contribuido a que la Unidad anhele estar al día y en vanguardia de los servidores de la sociedad española.

Como cierre de esta introducción estimamos correcto pensar que, las circunstancias que originaron su nacimiento en 1959, con una incipiente motorización, un millón de vehículos y unos mil doscientos muertos anuales en las carreteras, quedan muy atrás, frente a los diez millones de vehículos y cuatro mil muertos anuales, y justifican sobradamente el anhelo de superación y la esperanza de una constante puesta al día de la Agrupación de Tráfico.

EL SERVICIO DE CARRETERAS EN NUESTRA HISTORIA

Aun a riesgo de que se nos tache de exagerados queremos, de entrada, hacer tres afirmaciones que pueden parecer sorprendentes:

— En la Guardia Civil, la creación de Destacamentos y Subsectores de Tráfico —finales de 1959— no supusieron ninguna originalidad ni invención.

— Se equivocan quienes piensan que primero fue la Guardia Civil Rural; después la Guardia Civil de Costas y Fronteras, y después la Guardia Civil de Carreteras. Lo primero fue precisamente la última, la de Carreteras. Después vendrían las demás.

— Las líneas de la Guardia Civil fueron creadas exclusivamente para vigilancia y protección de carreteras.

La palabra «línea» se escribía con minúscula porque, oficialmente, no tenía categoría para mayores honores. Al menos nunca se le concedió en textos legales. Nunca tampoco constituyó unidad aceptada en el léxico castrense oficial y ni siquiera recoge tal voz el diccionario militar. Las líneas no fueron en principio más que unos tramos de carretera vigilados por varios Destacamentos bajo el mando de un Oficial, con lo cual se demuestra que empezamos a caminar en la Historia con estructuras orgánicas iguales a las que movemos hoy con los nombres de Subsectores y Destacamentos. El término «puesto» vendría más adelante.

Hoy damos a la palabra «línea» igual valor que a la de Sección: Unidad militar que, junto a otros dos, forman una Compañía, o, en la Guardia Civil, conjunto de Puestos bajo el mando de un Teniente o Suboficial. Sin embargo, esta interpretación, y he aquí lo curioso del caso, no posee más base que la de la realidad de los hechos. Existe la línea, incluso físicamente, por razón de su demarcación, pero nadie la ha creado ni la ha definido oficialmente.

Nuestros Decretos fundacionales (28 de marzo y 13 de mayo de 1844) organizaron el Cuerpo en Tercios, Compañías, Escuadrones, Secciones, Mitades y Escuadras. Los sucesivos Reglamentos militares introdujeron las unidades tipo Comandancia y Puesto. Pero la voz «línea» no la registrará nunca ningún texto legal suficientemente autorizado. Incluso nuestro actual Reglamento la olvida olímpicamente.

La «línea» fue un curioso y práctico invento de Ahumada para la vigilancia de carreteras o caminos reales, según dijimos; pero nunca Ahumada pretendió elevarla a la categoría de unidad militar. Para nuestro fundador, la palabra poseía significado puramente descriptivo o

topográfico. Quería con ella designar simplemente un tramo de carretera —él escribía «trozo de carretera»— y no a un conjunto de hombres agrupados militarmente. Para eso ya existía el nombre de «Sección», que siempre escribía con mayúscula.

En las primeras circulares de la fundación del Cuerpo ya puede apreciarse la preocupación obsesiva de Ahumada por la vigilancia de carreteras o caminos reales y, cuando apenas se han cubierto los primitivos Destacamentos y sin casi dar tiempo a los guardias a descansar del viaje de incorporación, el 10 de abril de 1845 dirige a los Jefes de Tercio una extraña Circular, mal escrita —raro suceso en él, sin duda a causa de un enfado por el asalto a otra diligencia— y escasa en concisión. Dice:

«Supongo que en todas las líneas de caminos Reales correspondientes al Tercio del mando de V. S. tendrá nombrado un Oficial Gefe de la línea, que pertenezca al Tercio, y que éste con frecuencia recorrerá los puntos y responderá a V. S. del buen estado de ellos; sírvase remitirme una relación de los Oficiales Comandantes de línea de ese Tercio, y carretera que cubren, debiendo dicho documento estar en mi poder el 25 del corriente».

Sólo quince días concedía de plazo para que su orden se cumpliera hasta en el último rincón de España, donde a veces el correo tardaba más en llegar y volver. Pero lo importante, a efectos de nuestro estudio, es lo que creaba por medio de esa Circular, que no era la «línea» propiamente dicha, sino el cargo o función de «Comandante Gefe de línea».

Sobre ello volverá el fundador, dos meses y medio después, para insistir y aclarar con otra Circular, en la que decía: «Con objeto de que todos los destacamentos del Cuerpo, situados en las carreteras, sean vigilados, cual corresponde, y de poder hacer cargo a los Comandantes de su línea en cuyo trozo se verifiquen robos, incluyo a V. el adjunto modelo, para que arreglado a él, remita la relación de los Comandantes de línea y en lo sucesivo lo estampe al respaldo de los estados de situación, teniendo efecto sólo en las carreteras principales...». Y para despejar dudas —o para sembrarlas en las mentes de historiadores futuros— terminaba diciendo: «... Advierto a V. que es muy conveniente que los Oficiales de Caballería, se destinen a este servicio, por la circunstancia de hallarse montados, y que en aquellas carreteras principales, en que haya muchos puestos de una misma Compañía, será muy conveniente que algunos capitanes tengan a su cargo este importantísimo servicio».

Con esto vemos que ya existían líneas mandadas por Capitanes, como ocurre con los Subsectores actuales. Ya otras veces se ha dicho que Ahumada lo dejó todo inventado.

Otras numerosas y curiosas órdenes surgieron de la pluma del Duque acerca de las líneas y sus Comandantes, que, según decía en una de ellas, «debían ser plazas montadas» y «que no estén metidos en las capitales, donde nada se sabe», y «con celo constante, y tanto de día unas veces, como otras de noche, deben recorrer sus líneas». «Si se producía el robo de algún carruaje público debían "inmediatamente", a cualquier hora del día o de la noche, dirigirse al lugar del suceso».



Don Francisco Javier Girón y Ezpeleta, II Duque de Ahumada, fundador de la Guardia Civil. Su primordial preocupación fue el servicio de vigilancia y protección de carreteras
(Oleo de Alfonso Sebastián)

A veces, Ahumada se mostraba excesivamente severo, como en la Circular de 26 de noviembre de 1848, en que decía a los Jefes de provincias: «Tenga V. por consecuencia el mayor celo en este interesante servicio (el de carreteras), y cuide lo tengan muy especial los Comandantes de línea y puestos, en la inteligencia, que exigiré la más estrecha responsabilidad al Comandante de línea y puesto, en cuya demarcación se verique el robo de un carruaje público». En otra Orden de 14 de julio de 1849 ordenaba a los Jefes de Tercio que si creían que por parte de algún Comandante de línea existía falta de celo «lo suspenderá inmediatamente de su empleo, sea de la clase que fuere, y me dará cuenta para hacerlo a S. M. e imponerle el condigno castigo». Concluía afirmando que, si seguían produciéndose robos, «la Guardia Civil debe disolverse».

Tanta importancia fue adquiriendo la línea como factor decisivo en el servicio de carreteras que, al reformarse la Cartilla en el año 1852, Ahumada añadió un capítulo exclusivamente dedicado al Comandante de línea, con olvido de cualquier otro mando, incluido el Jefe de Sección. Sin embargo, el Reglamento militar, en reformas sucesivas, olvida al Jefe de línea y únicamente se ocupa del de Sección.

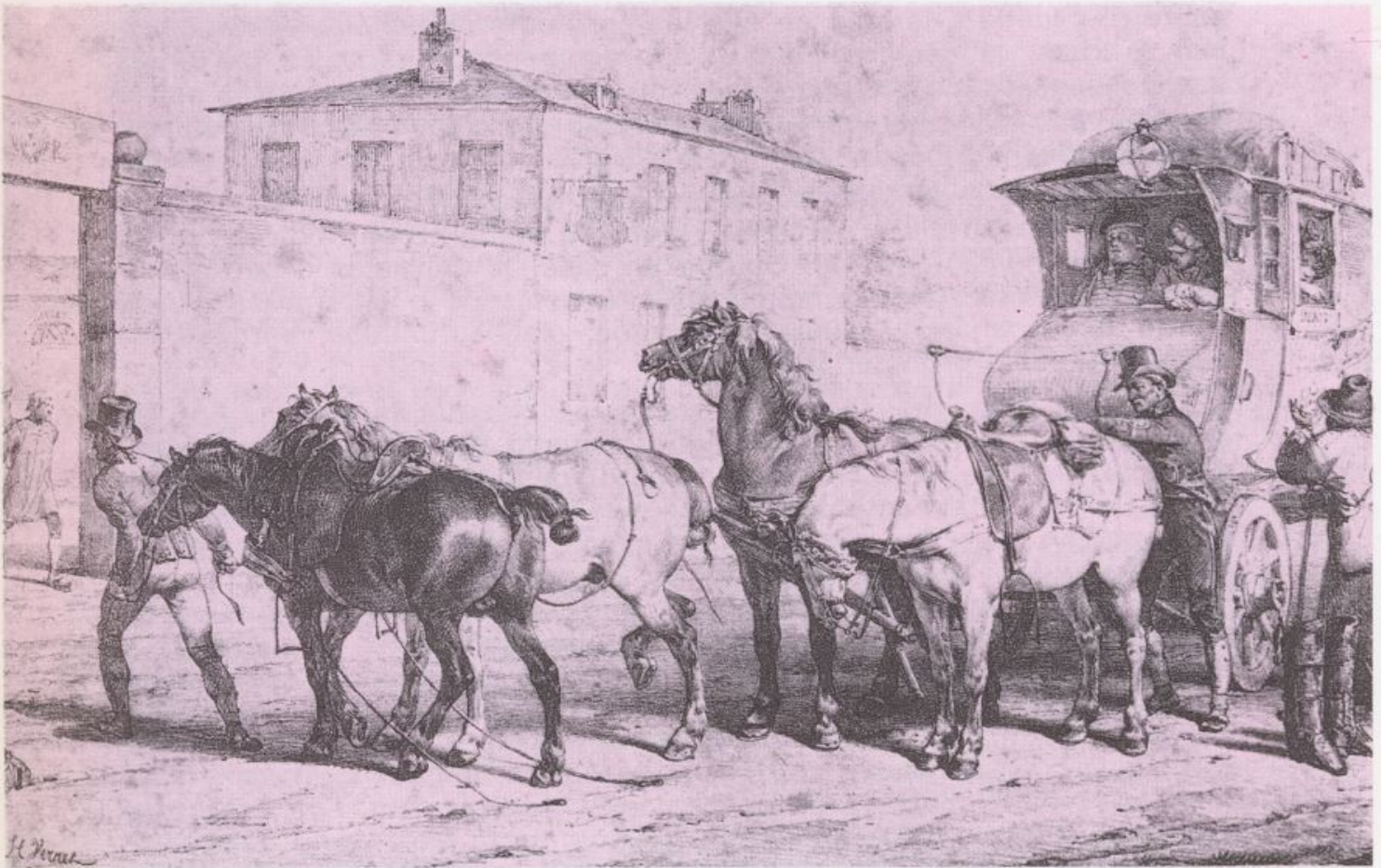
El hecho de que la Cartilla recogiese la palabra «línea» no le concedía ningún carácter legal, pues se trataba de un texto de carácter interno en el Cuerpo, sin ningún refrendo ministerial. Los Reglamentos actuales, tanto el militar como el de servicios, los cuales absorbieron el contenido de la Cartilla, prosiguen sin recoger ni admitir el nombre, pero la Línea continúa viva y activa como Unidad real y típica de la Guardia Civil, y también como recuerdo y testimonio de que lo más importante en la época fundacional del Cuerpo era el servicio de carreteras.

Cierto que esta importancia venía dada por la necesidad de combatir el bandolerismo y el continuo asalto a las diligencias, pero este problema fue extirpado rápidamente. Transcurridos diez años, el General Infante, Presidente del Congreso y a la vez Inspector General del Cuerpo, dijo que el asalto a diligencias, antes tan frecuente, «era ahora caso insólito». Y extirpado el bandolerismo, el servicio de carreteras continuó siendo diaria preocupación del fundador del Cuerpo. No existían infracciones de circulación porque apenas existían normas que pudieran infringirse; pero muy pronto, ya con la paz en los caminos, vendrían Reglamentos y disposiciones cuya aplicación iba a encomendarse a la Guardia Civil.

El primitivo servicio en los Caminos.

En un libro de texto para Oficiales del Cuerpo, obra de Puchades y Cristofol (1), se decía, hablando del servicio de carreteras: «Este ha sido y es el servicio más importante de los confiados al Cuerpo desde su creación». Y añadía más adelante: «La creación de la Guardia Civil obedeció principalmente a la necesidad reconocida de este servicio...».

(1) Doctrinal para el Servicio de la Guardia Civil. Emilio Puchades Cristóbal. Imprenta sucesor de Arnaiz. Burgos, 1895.



Clásica diligencia de medlados del siglo XIX. La Cartilla del Guardia Civil ordenaba protegerla especialmente de los ataques bandoleriles.

El Duque de Ahumada, sin duda, compartía este criterio, pues al redactar su famosa Cartilla en 1845, tras hablar de las «prevenciones generales para la obligación del Guardia Civil», entra de plano en la regulación del servicio en los caminos, a lo que dedica todo el capítulo II, cuyo primer artículo rezaba: «El guardia civil, cuando se halle destinado al servicio de los caminos reales o carreteras, los recorrerá frecuentemente y con mucha detención...».

Hemos de detenernos a meditar porque no se nos habla del guardia que presta, ocasionalmente, un servicio determinado, sino del guardia «destinado» al servicio de carretera, lo cual nos confirma que existían dos tipos de destinos al fundarse el Cuerpo: uno, el de carreteras; otro, todos los demás. Para los guardias destinados en los Puestos o Destacamentos situados sobre las carreteras se creó la figura del Jefe de línea, según ya vimos.

También dijimos que no existían normas de circulación y, por tanto, no podían producirse infracciones típicas derivadas del tránsito de personas, caballerías y carruajes. Sin embargo, en los caminos reales o carreteras se atentaba frecuentemente contra los Códigos y Reglamentos ordinarios vigentes en la época, y a evitar estos delitos e infracciones, principalmente robos y asaltos a los carruajes, se orientaban los artículos de la Cartilla. El artículo 9.º obligaba a la fuerza a estar

sobre el camino a la hora en que los correos y diligencias acostumbraban a cruzar la demarcación; el 5.º recomendaba estar en los sitios sospechosos desde las dos o las tres de la madrugada hasta la salida del sol, por ser las horas en que los criminales acostumbraban a cometer sus fechorías.

También se ordenaba dedicar especial atención a cuanto supusiera socorro o auxilio a las personas, y cuanto pudiera contribuir a realzar el carácter humanitario del Cuerpo en caso de carruajes o carros volcados, caballerías caídas, caminantes extraviados o enfermos, ganado suelto o descarriado, transeúntes cojos, ciegos, tullidos, a todos los cuales se debía proteger y ayudar.

En esta rama del servicio a veces se excedía la fuerza. Así les ocurrió a los guardias Pedro Ortega y Antonio Gimeno en la noche del 14 de septiembre de 1850, cuando una diligencia se precipitó al barranco de Bellver, totalmente desbordado a causa de una horrenda tormenta. Nada podían hacer los guardias para ayudar a los viajeros, cuyos gritos parecían querer apagar el ruido de los truenos y de la impetuosa corriente. Era imposible todo auxilio. Pero tampoco los guardias se resignaban a permanecer impasibles. Se desprendieron del correaje y calzado y se arrojaron al agua impulsados por el deseo de salvar a los viajeros, empresa imposible. A la mañana siguiente, cuando las aguas calmaron su ímpetu, fueron encontrados todos los cadáveres, de viajeros y guardias, éstos sin correaje y descalzos, porque a veces supone más valor morir descalzos que con las botas puestas. Las botas, los correajes y los fusiles estaban en la loma, en lo alto, como testimonio incontrastable de que los guardias no fueron arrastrados por la corriente, sino que ellos se lanzaron al agua premeditada y valientemente. Fueron así los primeros héroes y víctimas en un servicio humanitario, en un servicio de carretera.

También la Cartilla marcaba pautas en cuanto a la conservación de caminos, pues prevenía vigilar que ninguna persona hiciera daño en los puentes, guardacantones, marcas de distancias, pretilos y declives de las carreteras, y disponía igualmente que la fuerza prestara ayuda a los encargados de cobrar portazgos y barcajes en sus cometidos específicos, que principalmente estaban recogidos en las Ordenanzas para la Conservación y Policía de las Carreteras Generales, de fecha 14 de septiembre de 1842; texto que recogía y refundía antiguas y dispersas disposiciones sobre la construcción y conservación de caminos y apuntaba tímidas normas de circulación, tales como las de que las caballerías, recuas, ganados y carruajes habían de dejar libre la mitad del camino para no entorpecer el paso de los demás, principalmente de los correos, que gozaban de preferencia de paso, y no correr «a escape» por los caminos, ni que circularan animales sin persona que los condujese.

Sólo esto era cuanto existía como normativa vial a la creación del Cuerpo. Los correos, diligencias y carruajes destinados al servicio público circulaban como les apetecía. Pero pronto las cosas iban a cambiar.

El primer Reglamento vial.

A la altura de 1857 aún no se había abordado por los poderes públicos la tarea de regular la circulación de carruajes por los caminos reales. Sin duda, la razón radicaba en la inexistencia hasta poco antes de una fuerza capaz de vigilar el cumplimiento de cualquier tipo de norma. Si bien desde 1844 se contaba con la Guardia Civil, no puede olvidarse que el problema principal en las vías de comunicación era el bandolerismo endémico, a cuya extinción se orientaban todas las medidas gubernamentales.

Reducido el problema del bandidaje a límites tolerables, desterrado de los caminos el permanente temor de asalto a las diligencias y adentrada la nación en un período de mayor estabilidad política —atrás quedaban las revoluciones de 1848, 1854 y 1856—, se vio llegado el momento de poner orden en las carreteras y regular el servicio público de viajeros en diligencias y carruajes.

Estando al frente del Gobierno el General Narváez y repuesto el Duque de Ahumada en el cargo de Inspector General del Cuerpo tras la revolución de 1856, no podía dudarse sobre qué organismo iba a encargarse de cumplir las funciones de control y vigilancia de la normativa vial. Narváez conocía sobradamente de qué manera la Guardia Civil hacía cumplir las órdenes sobre circulación de carruajes. La había sufrido en su propia vanidad la noche de 1850 en que se inauguró el Teatro Real de Madrid. La anécdota merece ser recordada cuando se habla de hacer cumplir normas de circulación.

Un Cabo del Cuerpo había recibido orden de no permitir el paso a ningún vehículo por una determinada calle madrileña que daba acceso al teatro. El General Narváez a la sazón Presidente del Gobierno, quiso pasar en su majestuosa carroza. Hasta tres veces se negó el Cabo a dejarle continuar. Finalmente, el General retrocedió para dirigirse a la entrada por la otra calle habilitada al efecto. Lo que menos preocupaba a Narváez a partir de aquel momento era la función que se representaba, «La Favorita», de Donizetti. Su obsesión era que le llevaran a su presencia al Inspector General de la Guardia Civil, cosa que al fin consiguió. El Duque de Ahumada escuchó el deseo de Narváez de que fuese arrestado el Cabo y prometió informarse de lo sucedido.

Al día siguiente, a primera hora, Ahumada se personó en el despacho del Presidente del Gobierno y le presentó un escrito con su dimisión como Inspector General. El Cabo se había limitado a cumplir con su deber y, si se quería mantener el prestigio del Cuerpo, no se podía minar la moral de sus miembros con decisiones injustas. Para terminar el incidente, y a fin de que Ahumada continuase en su cargo, Narváez le entregó un puro habano para que se lo fumase el Cabo en su nombre (2).

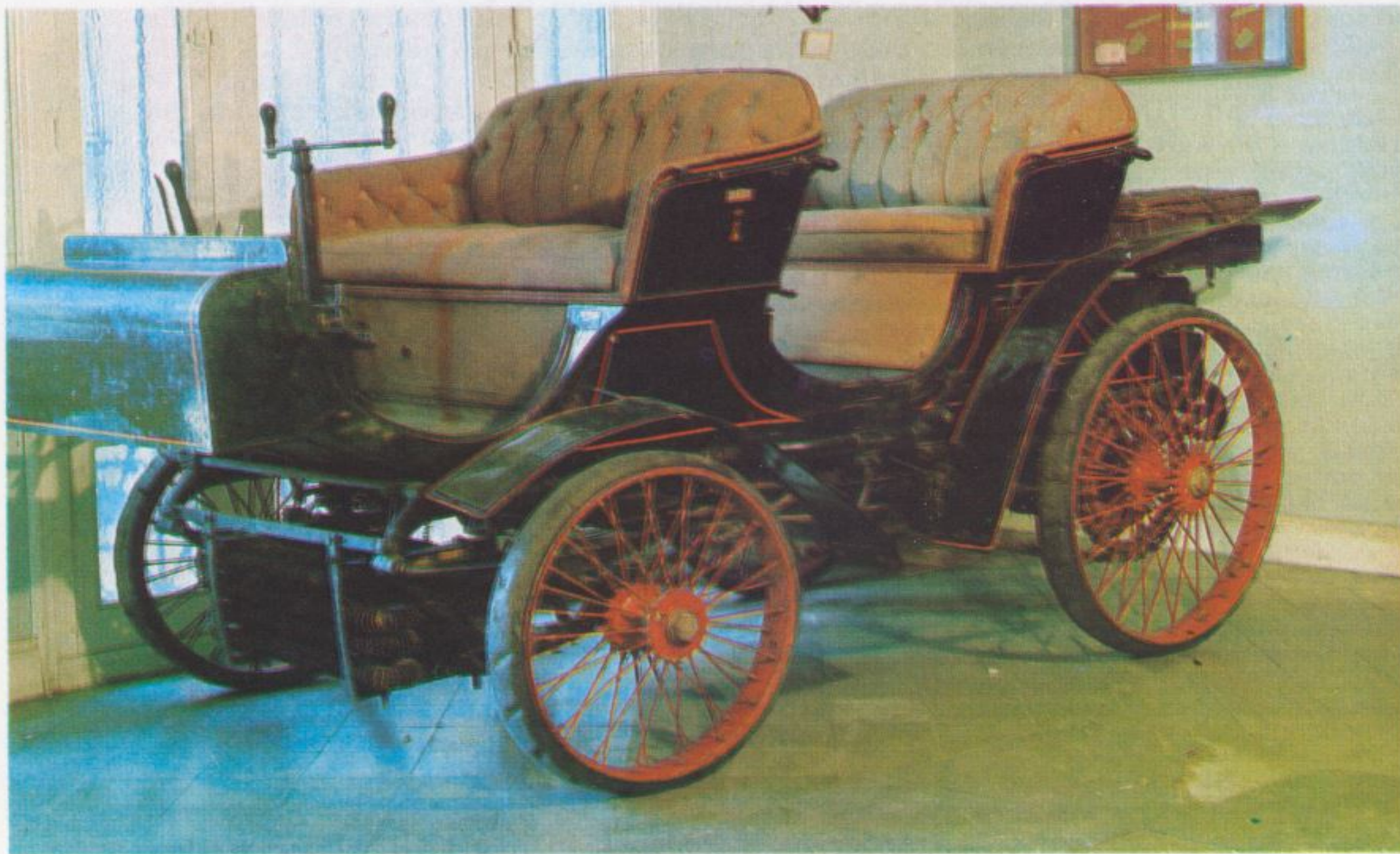
El 13 de mayo de 1857 fue aprobado, por fin, el «Reglamento para servicio de los carruajes destinados a la conducción de viajeros». Consta de 40 artículos, los cuales regulaban la expedición de licencias

(2) «Narváez, Ahumada y el cabo García», artículo de Nando Savir publicado en la Revista «Guardia Civil» de noviembre de 1979.

por los Gobernadores Civiles, las características técnicas de los vehículos, sus dimensiones, condiciones que habían de reunir mayores y ayudantes, hoja de ruta, expedición de billetes, normas de circulación por las carreteras, libros de reclamaciones obligatorios para las empresas y forma de sancionar las infracciones.

El Duque de Ahumada publicó una Circular de fecha 26 de junio de 1857, casi tan extensa como el propio Reglamento, y ordenó que un ejemplar de éste fuese llevado siempre por los guardias de servicio para mejor hacer observar su cumplimiento, misión que se encomendaba a la Guardia Civil en todo el territorio nacional.

No contento con esto, ordenó que la fuerza se centrara en el estudio del Reglamento de Circulación de Carruajes hasta que llegase a conocerlo perfectamente. Al efecto se estableció una llamada «Fórmula para la mejor comprensión del Reglamento e instrucciones de carruajes públicos encargados de la conducción de viajeros», que constaba de un sinnúmero de preguntas y respuestas, en las cuales se recogían numerosas aclaraciones y todo el articulado del Reglamento.



En el año 1896 nació este Peugeot francés, uno de los primeros monstruos de los caminos. En España no podría exceder la velocidad de 28 kilómetros-hora (Museo del Ejército)

Sucesivos Reglamentos y Códigos.

La vigencia del Reglamento de 13 de mayo de 1857 inexplicablemente se prolongaría años y años. En los manuales del Cuerpo de los años veinte todavía continuaba figurando como texto de obligado conocimiento. Pero la situación había cambiado. Ya estaban sobre las carreteras, desde hacía tiempo, los vehículos de motor. Comenzaron a aparecer a finales del siglo XIX. La Administración había acudido a la necesidad de regular su circulación con el «Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras», aprobado por Real Orden de 31 de julio de 1897, que tres años más tarde sería modificado en parte por Decreto de 17 de septiembre de 1900.

Este Reglamento fue el origen y fuente de los Códigos posteriores y, aunque ahora nos pueda parecer demasiado elemental, se consideraba suficiente para las necesidades de la época. Prevenía que todos los órganos del vehículo estuvieran dispuestos de forma «que no produzcan gran ruido, a fin de evitar el espanto de las caballerías». Deberían llevar los automóviles «bocina o campana de timbre sonoro y, en su frente, faroles de colores». La velocidad máxima permitida era de 28 kilómetros por hora y en las travesías por los pueblos había de reducirse a 12. Establecía también el permiso de conducción.

El 27 de julio de 1918 se aprueba un nuevo Reglamento sobre circulación de automóviles, más amplio que el anterior, en el que se distinguían cuatro tipos de vehículos, según el número de ruedas, peso, cilindrada, y como novedad importante presentaba la supresión del límite de velocidad —ya el automóvil no causaba el espanto en los pueblos y empezaba a dejarse de considerar máquina infernal—, salvo en trayectos estrechos o frecuentados por el público, cruce de caminos y proximidad de caballerías.

Principalmente era la Guardia Civil la encargada de velar por el cumplimiento de las normas de este Reglamento y formular las denuncias por infracciones, pero ha de admitirse que la misión no era ni fácil, ni cómoda, pues por cada denuncia había que redactar el correspondiente atestado, que, siguiendo inveterada costumbre, había de ser extenso y detallado. Fácil resulta suponer la tortura a la que se sometía a los impacientes y deportistas automovilistas de la época aguardando al margen de la carretera a que el guardia encargado de pareja redactase, con su pluma, tinta y papel de barba, el documento y se lo presentase a la firma. Tenemos a la vista un formulario de atestados de la época sobre infracción de circulación que contiene más de 500 palabras, es decir, más de dos folios manuscritos.

El siguiente texto legal en el orden cronológico fue el Reglamento de Conservación y Policía de Carreteras de 29 de octubre de 1920.

Siguió un nuevo «Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico», aprobado por Real Decreto de 16 de junio de 1926, que modificaba ligeramente el anterior y establecía ya tres definidas categorías de vehículos: motocicletas; automóviles de más de tres ruedas, y camiones y ómnibus.



«Auxilio en el camino». Cuadro de Alvarez. (Museo de la Dirección General de la Guardia Civil)

Ocho años después, por fin, se promulga en España el primer Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934; extenso texto con 304 artículos —los Reglamentos anteriores tenían una treintena— que constituye ya un cuerpo legal regulador de todo lo concerniente al tráfico rodado.

Creemos que fue éste el momento en el que la Guardia Civil se quedó rezagada en el servicio de vigilancia y control de la circulación. Podría decirse que la carretera le venía grande. No se la dotó de medios para seguir cumpliendo su secular misión de atender a la seguridad de las vías de comunicación y de su tráfico rodado, cada día más mecanizado. Por otra parte, se había creado el Cuerpo de Vigilante de Caminos, como organismo especializado en circulación vial, y, además, gravitaba sobre nuestro Cuerpo un esfuerzo profesional sin precedentes. Eran tiempos de una conflictividad política y social que reclamaba todas las energías. La guerra civil llamaba a la puerta de la Historia.

Los Vigilantes de Caminos.

Nacieron estos vigilantes como consecuencia de un Decreto de fecha 22 de febrero de 1929, que creaba la Inspección de Transportes en el Ministerio de Obras Públicas. Sus misiones eran amplias e importantes, pero fue un Cuerpo que nunca llegaría a consolidarse por deficiencias legislativas y falta de medios. Su existencia fue recogida por el Código de la Circulación de 25 de septiembre de 1934, en uno de cuyos artículos decía que las denuncias eran obligatorias para «la Guardia Civil, Vigilantes de Caminos y Capataces y Peones Gamineros». Para cuestiones de Orden Público, los Vigilantes de Caminos quedaban supeditados a la Guardia Civil, que ejercía las funciones de inspección y disciplina, según aclaraba el Decreto de 16 de septiembre de 1935. Había ya comenzado el cuerpo de vigilantes a adquirir categoría, potenciado por su Reglamento de 12 de marzo del mismo año, un texto realmente ambicioso y que hubiera posibilitado la creación de una auténtica Policía de carretera de no sobrevenir la guerra civil.

Los Vigilantes de Caminos dependían del Ministerio de Obras Públicas y estaban afectos a la Dirección General de Caminos. Sus funciones consistían en cuidar el cumplimiento de las disposiciones que regulaba la circulación, transporte y policía de carretera y sus zonas anejas. Su cuadro de mandos estaba formado por un «Jefe del Cuerpo», cargo que recaía en un Jefe del Ejército; por Jefes de Secciones que habían de ser Oficiales del Ejército, y Jefes de Grupo, procedentes de los propios Vigilantes de Caminos y que residían en las capitales de provincia. El ingreso en el Cuerpo se efectuaba mediante oposición y los aspirantes habían de reunir aptitudes «iguales o superiores a las exigidas por el Código de la Circulación a los conductores de primera clase especial». Los exámenes versaban sobre temas de cultura general, Reglamentos y Códigos, manejo y reparación de motocicletas, redacción de denuncias y curas de urgencia en caso de accidente. Según el artículo 12, los Vigilantes de Caminos eran agentes de la autoridad y, en su instrucción, disciplina y régimen interno, se regirían por normas militares. Habían de vestir uniforme en actos de servicio y usar pistola. Su sueldo anual era de 3.600 pesetas, superior al de los guardias civiles de la época.

La Policía Armada y de Tráfico.

La Ley de 8 de marzo de 1941 establecía que los servicios de Vigilancia y Seguridad del Estado quedarían integrados, aparte de por el Cuerpo General de Policía y Guardia Civil, por un nuevo Cuerpo que se denominaría Policía Armada y de Tráfico, a cuyo fin se suprimía, entre otros, el de Vigilantes de Caminos.

Según el artículo 16 de la Ley, el Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico quedaría constituido por las clases de individuos del de Seguridad y Asalto y por «los Jefes de Grupo y Vigilantes de Caminos del Cuerpo de este nombre».

Un Decreto de 31 de diciembre de 1941, que desarrollaba la anterior Ley, determinaba que el Cuerpo de la Policía Armada estuviese formado por la Policía Armada propiamente dicha y por «fuerzas de Policía de Tráfico». Todo el Cuerpo se estructuraba en ocho circunscripciones, tantas como Regiones Militares, y a cada una de ellas quedaba adscrita una Compañía de Policía de Tráfico, «con misiones específicas dimanantes de la Jefatura de Tráfico y mandadas por un Teniente Coronel, quien ostentaría la Jefatura de las Fuerzas de la Policía de Tráfico, con un Comandante como segundo Jefe de las mismas».

Los servicios a cargo de esta Policía de Tráfico eran los heredados del extinguido Cuerpo de Vigilantes de Caminos y, si bien estuvo el nuevo organismo provisto de motocicletas y medios más abundantes que aquéllos, nunca llegaron a estar suficientemente dotados ni en plantilla, ni en material.

Al llegar aquí, el lector se preguntará sobre las causas por las que el Cuerpo de Vigilantes Jurados no fue absorbido por el de la Guardia Civil. No se trataba de un servicio de carácter urbano ni se armonizaba lógicamente con los cometidos que en general se encomendaban a la Policía Armada. Por el contrario, aquellos Vigilantes practicaban un servicio que tradicionalmente había correspondido a la Guardia Civil, la cual, además, los compartía, aparte de que se movía y actuaba en las zonas rurales y carreteras de la nación.

Para comprender aquella medida habría que retrotraerse a la época en que se produjo, de precipitada legislación postbélica. Había que suprimir organismos, crear otros nuevos y reestructurar los que no se podían disolver, todo con arreglo a criterios muy especiales sobre la construcción de un Estado nuevo, con originales sistemas que buscaban como valor principal la unidad y la centralización. Se pensaba que sólo debían existir dos Cuerpos de Seguridad con categoría estatal: el Cuerpo General de Policía y la Guardia Civil. Y en esta última se integraba nada menos que el importante y nutrido Cuerpo de Carabineros, con todos sus cometidos específicos y plantilla. Sin duda, se pensó que añadir la absorción, además, del Cuerpo de Vigilantes de Caminos sería demasiado. Esta es una razón simplista, si se quiere, sin base, pero no encontramos otra. De cualquier forma no era irracional en el momento político en que se produjo. Había de construirse rápidamente una nueva nación después de los estragos de una guerra.

Cuando, en la década de los cincuenta, se inició en España el «boom» automovilístico y nuestras carreteras comenzaron a adquirir nivel europeo se vio la necesidad de disponer de fuerzas más nutridas, preparadas y equipadas para atender a las exigencias de una circulación vial creciente y cada día más complicada a causa de la masiva penetración del turismo internacional y la progresiva industrialización del país. Había llegado el momento histórico de la creación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

CREACION DE LA AGRUPACION DE TRAFICO

Una vez finalizada nuestra guerra civil, comienza la recomposición del aparato estatal y la reconstrucción, en todos los campos, del desolado territorio nacional. Según la prioridad de necesidades, así se irán creando los organismos encargados de canalizar, hacia vías de normalidad, los distintos problemas que se presentan, entre ellos el de la circulación vial, aunque a decir verdad no será en estos primeros años de funcionamiento cuando salgan a la luz pública defectos y limitaciones que condicionarán, negativamente, el futuro del tráfico en España.

No se olvide que son años de postguerra, hambre y todo tipo de penurias, lo que impide que un escaso parque de vehículos pueda ocasionar problemas que obliguen a replanteamientos de la cuestión. Será a partir de finales de los cuarenta cuando las Autoridades comiencen a preocuparse por un tema que, hasta entonces, había estado hibernado, plasmándose esa preocupación en disposiciones que trataban de poner coto al naciente desorden de nuestras vías circulatorias (1).

Sin embargo, esta situación de caos —llegó a decirse que la anarquía era la característica principal de nuestras carreteras— no era consecuencia de una sola circunstancia, sino que fue la suma y coincidencia, en el tiempo, de muchas de ellas, tales como la elevación progresiva de nuestro nivel de vida, el avance y cambios importantes en la técnica y mecánica de los medios de transporte, del tráfico internacional de España, carencia de una adecuada red de carreteras y falta de espíritu de ciudadanía en todas las capas sociales.

Como posible causa explicativa de lo anterior, aunque nunca justificativa, cabría citar la convicción existente en muchos conductores de que las sanciones que pudieran corresponderles por infracciones cometidas no llegaban a surtir efecto, al ser letra muerta, si se contaba con amistades o parientes en organismos oficiales. La consecuencia de esta situación afectaba, igualmente, a la falta de estímulo de los Agentes de Tráfico al saber que su celo en el trabajo era estéril.

Era necesario unificar la estructura administrativa en un solo organismo que centralizase las diversas competencias y había que dotar al Cuerpo encargado de la vigilancia de las carreteras de los medios humanos y materiales necesarios, con la exigencia de una urgente especialización de esos Agentes al objeto de neutralizar la evidente falta de eficacia de los mismos, sobre todo en zonas rurales, pues rara vez se encontraba a los motoristas en carretera abierta y cuando se les veía era siempre en sitios fijos y próximos a las poblaciones.

(1) Son buena prueba de lo dicho la Ley 9-V-50 (BOE. núm. 130) y Decreto 7-IX-51 (BOE. núm. 272).

Ante tan sombrío panorama no era de extrañar que los sucesivos Gobiernos de la época incluyesen entre sus problemas preferentes el de la seguridad del tráfico en las carreteras, aspecto en el que España comienza, desgraciadamente, a ponerse a la cola de toda Europa.

En el fondo, lo que se planteaba no era más que la necesidad de que existiese, dentro del marco administrativo estatal, un solo Cuerpo técnico de Policía capaz de abarcar la diversa problemática que un tema tan complejo pudiese presentar; en definitiva, como muy bien plantea Morales Villanueva (2), una Policía que abarque dos campos distintos, pero relacionados íntimamente entre sí: Policía directiva y Policía ejecutiva. La primera de ellas —directiva—, encargada de los órganos que dictan, interpretan y sancionan las normas, en tanto que la ejecutiva exigiría el cumplimiento de esas normas en la doble vertiente de prevención y represión; misión que, dada su trascendencia pública —se le encarga tratar directamente con los usuarios—, exige de los mandos una selección escrupulosa de su personal.

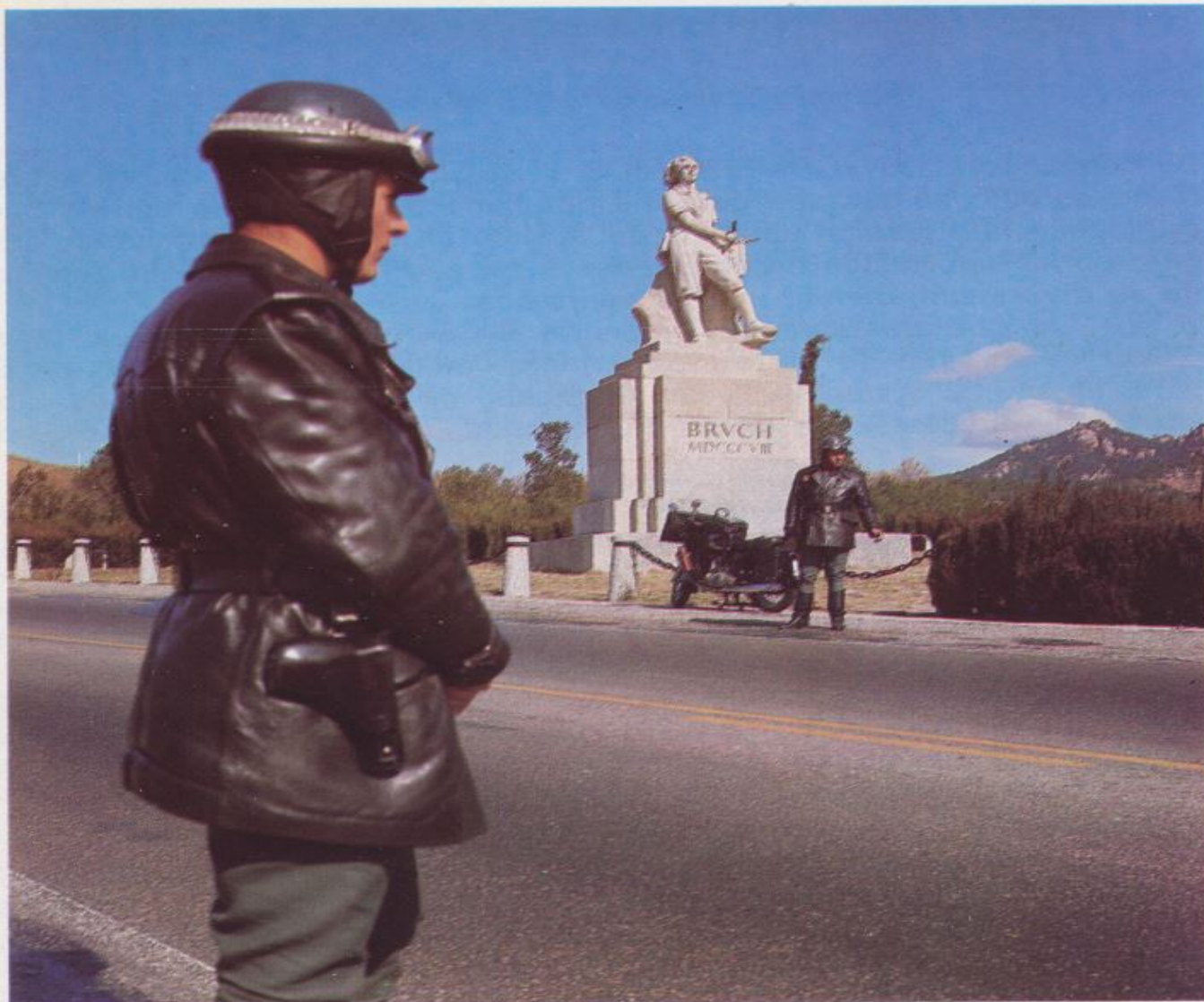
Siguiendo esa línea, compartimos la idea de que en el moderno concepto de Policía de Tráfico tiene que existir una preponderancia de las labores preventivas y de auxilio, en perjuicio de la simple actuación represiva. Asimismo, el carácter de intervención aislada, que generalmente se presenta en esta modalidad de servicio, favorece el que sus componentes deban de prestarlo uniformados y armados (Cuerpo militar o militarizado) pues así será mayor su protección ante el usuario de la vía; de la misma manera, la responsabilidad del que lo desempeña es casi individual, lo que exige mayor disciplina y, al mismo tiempo, decisión para resolver; virtudes todas que inclinan las propuestas de creación hacia Cuerpos militares, capaces de aprovechar para esta especialidad al personal reclutado anteriormente y luego preparado para esa función.

La búsqueda de una solución para la situación española se justificaba, además, por un aumento más considerable de vehículos y tráfico que no permitió una adaptación paralela de los servicios encargados de tales competencias, así como en el intento de evitar duplicidades y coincidencias en las vías públicas de Agentes de distintos Cuerpos. Con todas estas razones no es de extrañar que desde la Guardia Civil se siguiesen con interés y atención el desarrollo de estudios, proyectos y planes que tratasen de dar una respuesta válida y moderna a la circulación y tráfico en España.

La primera noticia que en torno a estos proyectos trasciende a la opinión pública se produce en 1953, por boca del Ministro de Obras Públicas (3) cuando, al referirse a la necesidad de llevar a cabo una reordenación del tráfico por carretera, decía: «...no tanto en cuanto a la vigilancia y seguridad que ya hay un proyecto en marcha...»; premonición que se verifica días después, el 23 de marzo, al encomendársele a la Dirección General de la Guardia Civil el estudio de todo el problema, quien lo plasma en unos «COMENTARIOS Y SUGERENCIAS RELATIVOS AL TRAFICO POR LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS Y POSIBLES SOLUCIONES», que simultáneamente se vio acompañado de una inten-

(2) R. E. H. G. C. número 27, Madrid, 1982, páginas 29 y s. s.

(3) Discurso pronunciado por el Conde de Vellellano, el 26-11-1953, en el Palacio de las Cortes.



A Cataluña llegó la Guardia Civil de Tráfico en febrero de 1961. Pareja de motoristas junto al monumento al Tambor del Bruch (Foto Hortigüela)

sificación de la vigilancia en las carreteras por parte de todas las fuerzas del Cuerpo. Este estudio puede considerarse, sin ningún género de dudas, como el primer paso dado por la Guardia Civil con vistas a una futura asunción de competencias en materia de tráfico.

La ya comentada ausencia de la Policía de Tráfico en las zonas rurales, unido a un trágico suceso ocurrido por aquellas fechas, dejarán al descubierto las graves deficiencias del servicio de vigilancia de carreteras. Un matrimonio inglés que viajaba en un automóvil por la zona pirenaica fue asaltado por una partida de malhechores que por allí operaban, a resultas de lo cual perdió la vida uno de los cónyuges. Ante la gravedad del asunto, con el más que lógico desprestigio que para el Cuerpo podía derivarse, fue necesario montar un servicio motorizado de vigilancia por aquellas carreteras, lo que obligó al Ministro del Ejército a facilitar los vehículos necesarios para cubrir el mismo, toda vez que la Guardia Civil no contaba con material móvil. A consecuencia de lo sucedido, estos servicios motorizados se extendieron más tarde a otras provincias del Oeste, Sur y Centro de España, con unos resultados más que aceptables, pero forzosamente provisionales al existir la servidumbre de la propiedad del material, por ser preciso devolverlo al Ejército en el momento que le fuese necesario.

Volviendo a los «COMENTARIOS Y SUGERENCIAS...», diremos que dicho estudio comenzaba con una detallada exposición de causas que originaban la situación anómala del tráfico en España, continuando con una teórica aportación de soluciones a tal anomalía que, en función de su diversidad, dividía en dos apartados:

a) Las que afectaban directamente al Cuerpo, encaminadas a intensificar el servicio de carreteras y lograr un mayor rendimiento en él para, en última instancia, crear un órgano de vigilancia adecuado a la situación y necesidades de un tráfico mucho más moderno y desarrollado.

El primer paso en ese sentido había sido la intensificación ya citada (4), a pesar de que sus resultados no podrían pasar de modestos al carecer la clásica pareja de guardias de los medios materiales necesarios para que su acción se hiciese sentir de manera eficaz. Era, por tanto, imprescindible dedicar con cierta frecuencia vehículos de las Comandancias (tipo «Jeep» y «Land-Rover») a patrullar las carreteras, especialmente las de tráfico más intenso, y dotar a los Puestos de radioteléfonos para poder combinar los servicios de una misma ruta y evitar la fuga de infractores sin tener que recurrir a medios violentos, así como de linternas y discos fluorescentes para su empleo en servicios nocturnos.

La posibilidad de crear en el Cuerpo la especialidad de motoristas para su empleo en el medio rural, como complemento del dispositivo de la Policía Armada y de Tráfico, se descartó desde el primer momento, ya que la dualidad de mando y responsabilidades producirían interferencias, creando roces y dificultades que perjudicarían la finalidad del servicio.

b) Sugerencias a las autoridades competentes, especialmente al Ministerio de Obras Públicas, para la rápida puesta en vigor de algunas disposiciones ya dictadas y promulgación de otras encaminadas a dar mayor seguridad a los automóviles, facilitando la acción de los Agentes y aplicando un sistema de sanciones que imposibilite, o por lo menos dificulte, la impunidad de las infracciones denunciadas. Entre estas sugerencias figuraban la de marcar con pintura fluorescente el eje de las carreteras en curvas y cambios de resante, y señalar adecuadamente los tramos peligrosos; instalación de espejo retrovisor y, en los vehículos de tercera categoría, una lámpara verde, en la parte posterior para indicar la cesión del paso. Asimismo, se sugería la obligación de llevar todos los automóviles unas placas de matrícula fluorescente, ya que resultaba muy difícil en horas nocturnas tomar la numeración exacta de los que hacían caso omiso de las señales de alto.

En este orden de ideas, y en relación con la situación de impunidad de algunos conductores a la hora de hacer efectivas las sanciones por infracciones al Código, se proponía al Ministerio de Obras Públicas el establecimiento de un Registro Central de Denuncias, a donde irían a parar todas las copias de las denuncias formuladas, lo que permitiría controlar el estado y trámite de las mismas, sugiriendo además algo

(4) Escrito Circular de la Dirección General de la Guardia Civil de 17-11-1953.

que ha sido aspiración todavía no conseguida, cual era la obligación de que tal Registro comunicara al denunciante la resolución del expediente. Se trataba también el tema del castigo de conductores reincidentes, a los que, además de la sanción, se les privaría del carnet de conducir.

En cuanto a mejoras en la aplicación de algunos preceptos del Código se señalaba la conveniencia de que por los Centros de enseñanza se impartiesen conocimientos sobre las reglas elementales de circulación y exigencia de pruebas psicotécnicas para el carnet de segunda categoría.

La principal consecuencia de todos estos estudios fue el informe que nuestro Director General elevó ese mismo año al Ministerio de la Gobernación, en el que, recogiendo la mayoría de esas sugerencias, se concluía con una propuesta en la que se consideraba como solución más práctica la de que la Guardia Civil asumiera la total responsabilidad de la vigilancia del tráfico en todo el territorio nacional, comprometiéndose a solucionar el problema en un plazo tan breve como la urgencia del caso lo requiriera. Para ello sería necesario que «la Policía Armada de Tráfico pasase a formar parte del Cuerpo de la Guardia Civil», pues teniendo este Instituto la misión encomendada, con estructura y distribución a nivel nacional, solamente necesitaba los útiles o medios necesarios para cumplirla. Las ventajas que esta organización presentaba se podían sintetizar en: la mayor diseminación de la fuerza, sin que supusiera aumento de nuevas Unidades; la mayor permanencia de la misma en las rutas principales, al tener su origen sobre las mismas y ver disminuido su radio de acción, lo que aumentaba la densidad del servicio, y en un control constante y directo de los Jefes inmediatos.

Este informe no llegó a surtir efectos positivos, pero sirvió para iniciar un camino que, seis años más tarde, se plasmaría en la creación de esa Unidad que entonces solamente se vislumbraba. Sirvió, además, para que la Guardia Civil se tomase mucho más en serio la problemática del tráfico, concretándose en la intensificación de servicios de carretera, llegándose a montar algunos especiales que utilizaban vehículos todo terreno, muy especialmente por miembros de la Comandancia Móvil de Madrid, auténticos pioneros del moderno servicio.

Primeros ensayos (5).

A la Comandancia Móvil de Madrid, entre los años 1953 y 1958, se encomendó la vigilancia y control del tráfico en ciertos tramos de carreteras nacionales próximos a Madrid —de una longitud aproximada a los 100 kms.—, implantando una modalidad de servicio que pretendía sustituir a los antiguos y rutinarios métodos que hasta entonces se venían empleando.

Esta fuerza gozaba de independencia o autonomía con respecto a las Unidades territoriales del Cuerpo, con una dependencia directa del Director General y debidamente coordinados con el resto de los servicios del Cuerpo. Era mandada y dirigida por los Oficiales de cada

(5) Para el estudio de esta época seguimos básicamente, a Ruiz Ayúcar, R. E. H. G. C. número 1, Madrid, 1968, páginas 65 y ss.



Primeros vehículos de Auxilio en Carretera. Pronto se ganaría esta especialidad las simpatías de los automovilistas, seguros de una mayor protección (Foto Hortigüela)

Compañía Móvil que prestaban ese servicio, dependiendo a todos los efectos de su Jefe de Unidad. Eran estos mismos Oficiales los que se encargaban de vigilar los servicios, fijándose para cada día el servicio de una Compañía distinta, con dedicación exclusiva al mismo. El personal era escrupulosamente seleccionado, en razón a sus conocimientos especiales, tanto teóricos como prácticos. Para lograr esta especialización, su instrucción se encomendaba a un Oficial por Compañía, previamente preparado en la materia, el cual impartía clases diarias que trataban de temas referidos a esa problemática: denuncias, felicitaciones, incidentes y quejas, pliegos de descargo, etc. Se utilizaban para el servicio vehículos tipo «Land-Rover», cedidos temporalmente por el Parque de Automovilismo, cuya dotación la componían: un Sargento o un Cabo, jefe de patrulla; un guardia conductor y un guardia auxiliar. También los Oficiales contaban con esos vehículos para efectuar sus vigilancias.

Se dividieron las carreteras asignadas en cuatro Sectores (6), cada uno al mando de un Teniente. El primer Sector comprendía la carretera de La Coruña y sus ramales de El Escorial y Navacerrada; del segundo dependían las carreteras de Irún y Barcelona; las de Valencia y Andalucía

(6) Ruiz Ayúcar solamente distingue dos Sectores, aunque incluye casi todas las carreteras citadas.

lo eran del tercero; mientras el último (cuarto) alcanzaba las de Toledo, Extremadura y San Martín de Valdeiglesias (7).

Salían diariamente cuatro patrullas motorizadas, una por cada uno de los Sectores, siendo la eficacia de estos servicios, al parecer, altamente satisfactorios, lo que suponía un argumento más a la hora de avalar los estudios que en pos de la competencia única seguían elaborándose. En efecto, el Ministerio de la Gobernación ordenó, a mediados de 1957, a la Dirección General de la Guardia Civil que actualizara los proyectos y estudios anteriores. Así se hizo y, con fecha 5 de noviembre de ese mismo año, fue remitido un informe detallado.

Tras un breve paréntesis que va hasta el 25 de junio de 1958, en el que no se conocen nuevas iniciativas sobre el tema, se le presenta al Ministro un estudio sobre el «Plan» que sería necesario para seguir la organización de la Unidad que se pretende crear. Entre las directrices que en dicho «Plan» se señalaban llama la atención, por lo que de innovación representa, la que se refiere a la conveniencia de que, previamente a la entrada en funcionamiento, se estudiaran organizaciones similares de países europeos, así como los principales problemas de tráfico que los mismos tenían planteados. Con objeto de llevar a cabo esos estudios, ese mismo verano recorre Francia, Italia, Suiza y Alemania una comisión formada por el Comandante Torroba, Jefe de la 3.ª Sección de Estado Mayor y futuro Primer Jefe Central de Tráfico, y los Capitanes Díez Quijada y Hernández Moreno, de la Guardia Civil, que llevaban tiempo trabajando en el proyecto.

Una vez que regresan los comisionados tras dos meses de estancia, elaboran y presentan —ya en el mes de septiembre— una Memoria del citado viaje (el llamado Documento núm. VIII), en el que fundamentalmente se exponía la necesidad de que el organismo encargado de la vigilancia y regulación de la circulación fuese independiente, única forma de lograr la eficacia deseable. Vista esta Memoria, el Ministro de la Gobernación ordena que se eleve un proyecto definitivo que, en las conversaciones que se suceden con los altos cargos del Departamento, centra su interés en la creación de una especialidad en el Cuerpo, con independencia del destino futuro que se pueda dar a la actual Policía de Tráfico.

Unidad Piloto.

Los buenos resultados de los primeros ensayos que dentro de la Guardia Civil venía llevando a cabo el Móvil de Madrid animan a los responsables de Gobernación a profundizar en esa vía de traspaso de funciones. De esta manera, durante todo el mes de octubre, al tiempo que se sigue trabajando en los estudios ya citados, se plantean las diversas alternativas capaces de implicar de forma más directa la participación de nuestro Cuerpo en las competencias de la vigilancia del tráfico por carretera. Fruto de estas pretensiones sería la creación, el 7 de noviembre de 1958, a instancias de la Dirección General de Seguridad, de la Unidad experimental que se conocerá con el nombre de Unidad Piloto.

(7) A partir de julio del 58 se dejó de prestar servicio en la de Toledo. En la de San Martín ya se había hecho anteriormente.

En realidad era un híbrido que trataba de recoger lo mejor de lo hasta entonces realizado. Su adscripción orgánica es el Móvil de Madrid, aunque bajo la dependencia directa de la 3.ª Sección de Estado Mayor, asignándosele para su servicio la carretera de Extremadura, pero solamente desde el km. 6 al 117, este último en las proximidades de Talavera de la Reina (Toledo). Se puso al frente de la misma en principio el Teniente Pina, destinado en la 3.ª Sección de Estado Mayor, para luego hacerse cargo del mando el Capitán Hernández, llegando a incluirse en su plantilla a un Comandante primer Jefe. El resto del personal fue seleccionado de entre los que ya habían prestado anteriormente este tipo de servicios, tanto los que pertenecían a la Comandancia Móvil como los agregados del Parque de Automovilismo, en razón de sus conocimientos mecánicos o de conducción de motocicletas, formando una plantilla que la componían (8):

- 1 Comandante Jefe.
- 1 Capitán 2.º Jefe.
- 1 Teniente y 1 Sargento, auxiliares del Mando.
- 6 Cabos y 6 Guardias, procedentes del Móvil de Madrid.
- 12 Conductores, procedentes del Parque de Automovilismo.
- 30 Motoristas, seleccionados entre el personal del Móvil y Parque de Automovilismo.

En cuanto a material móvil se refiere, contaban con:

- 2 Coches de Mando (Seat 1400).
- 2 Coches Patrulla (Seat 1400).
- 2 Coches de Auxilio (tipo Land-Rover).
- 30 Motocicletas (Sanglas).

Desde principios de ese mes de noviembre se había comenzado con la instrucción y formación del personal de la Unidad, dedicando especial atención al estudio del Código de la Circulación y demás materias complementarias relacionadas con el tráfico, así como las imprescindibles prácticas de conducción, muy especialmente de motocicletas.

De esta manera, el mismo día de la entrada en servicio de la Unidad, el 7 de noviembre, se realiza el primer servicio, que consiste en dar protección al paso del Jefe del Estado, quien regresaba a Madrid tras un viaje a la provincia de Cáceres. La Unidad Piloto relevó a los hombres de la Policía Armada de Tráfico en el tramo de carretera asignado (Talavera-Madrid), habiéndose llevado a cabo el servicio sin ninguna novedad. Desde luego, no cabía mayor preferencia y responsabilidad en el primer día de la Unidad.

A partir de ese momento se empezó a prestar en dicho tramo el servicio ordinario, que esquemáticamente estaba constituido por tres parejas de motoristas, dos coches patrulla y uno de auxilio; todos ellos distribuidos y coordinados a lo largo de los kilómetros asignados. Mientras la dotación de los «Seat» patrulla era idéntica a la que se venía utilizando, Cabo, conductor y auxiliar, la verdadera revolución en materia de circulación y tráfico la constituía la incorporación de coches de auxilio en carretera —nada extraño, por otra parte, en un Cuerpo

(8) Ruiz Ayúcar. Op. cit.



Revista del Coronel de la Agrupación en el Tercio Móvil. Año 1964

que se dice Benemérito—, cuya dotación la formaban un guardia conductor-mecánico y otro practicante, tal como se montarían posteriormente en la definitiva Agrupación.

Sin duda alguna, esta Unidad Piloto fue el verdadero banco de pruebas que sirvió para experimentar con nuevas modalidades de servicio en un Cuerpo tan antiguo y tradicional como el de la Guardia Civil. De su práctica diaria saldría el nuevo personal, material y, sobre todo, fundamentos teóricos que avalarían su posterior ampliación a todo el

territorio nacional. Dicha Unidad estuvo funcionando hasta el día 1 de julio de 1959, momento en que ya se entró de lleno en la preparación y puesta a punto del personal y material que, un mes más tarde, inauguraría los servicios de la Agrupación de Tráfico.

Estudio y anteproyecto de organización de la especialidad.

Durante el tiempo que funciona la Unidad Piloto, la 3.ª Sección de Estado Mayor no sólo no olvida el tema, sino que procede a intensificar los trabajos, de entre los cuales destaca, por su alto grado de concreción, el que se titulará como el presente epígrafe. Aunque no se ha podido determinar la fecha exacta del mismo, puede estar en torno a los comienzos de 1959.

Siguen siendo pretensiones permanentes las de abarcar todo el territorio nacional y que sea un solo Cuerpo el encargado del tráfico, que tuviese además una cierta independencia del resto de Unidades de la Guardia Civil. En base a estas exigencias previas, era necesario crear una Inspección Central, como escalón intermedio entre la Dirección General y las Unidades Territoriales de la especialidad (Sectores), a través de un «Negociado de Tráfico» de la 3.ª Sección de Estado Mayor. Para el mando de esta Inspección se barajaron distintas posibilidades —desde que fuese un Teniente Coronel, la primera, a que la dirigiese un General—, quedando asignado finalmente a un Coronel.

En este anteproyecto se trataba todo lo concerniente a organización, misiones, dependencia, reclutamiento, destinos, traslados, ascensos, situación del personal, haberes, dietas, gratificaciones, vestuario, armamento, plantilla de personal y material.

Este anteproyecto era tan completo y puntualizado que puede afirmarse que no se dejó margen a la improvisación. Se proponía la división en Sectores, los Negociados de la Jefatura de la Unidad, la administración a cargo de los Tercios, la dependencia de los Jefes de Unidades Territoriales a efectos de disciplina, las edades y condiciones del personal, traslados y destinos, uniformidad y material móvil y de oficina.

Se proponían tres fases de desarrollo. En la primera, al ser la del montaje inicial, serían necesarios todos los medios auxiliares del mando, por lo que se proponía la inclusión en la misma de todo el personal burocrático. Por otra parte, al ser más conflictivo el tráfico en las proximidades de las poblaciones, habría que constituir todos los Destacamentos en las cabeceras de Sección, desde donde se irradiaría el servicio a toda la provincia. En esta fase se creaban los Destacamentos Especiales de Madrid y Barcelona.

En cuanto al material que se fijó de antemano, al ser de nueva fabricación y elevado coste, obligaba a prescindir de parte del mismo: de todas las «D. K. W.» de atestados y de gran parte de los «Seat 1400» (quedaban sólo 40).

En la segunda fase, del total de Destacamentos que restaban por crearse se montarían la mitad, los de mayor importancia. En cuanto a material, se completaban los «Seat» y la primera mitad de «D. K. W.», y en la tercera fase se completaba el 50 por 100 restante de Destacamentos y la otra mitad de furgonetas de atestados.

ATESTADOS - INFORMES



Otra especialidad que recién nacida comenzó a dar buenos frutos fue la de Atestados e Informes. Interior de uno de los primeros coches (Foto Hortigüela)

Presupuesto extraordinario de puesta en marcha.

Para la puesta en marcha de la nueva Unidad se elaboró un proyecto extraordinario, dividido en dos partes: una referida a gastos de compra de material y otra a entretenimiento. En la primera figuraba adaptación de Cuarteles, armamento, material de oficina, motocicletas, automóviles, furgonetas, Estaciones radiotelegráficas, radioteléfonos, cámaras fotográficas, botiquines de urgencia, sirenas para vehículos, regloscopios, dinamómetros, sonómetros, equipos de bloqueo y otros muchos medios para el servicio que pronto se harían familiares. En cuanto a uniformidad, se proponía que todo el vestuario y accesorios, dado su elevado coste, lo proporcionara el Estado (más de 10,8 millones). A precios de mercado todas las prendas, llama la atención la adquisición de material reflectante (cintas de casco, brazaletes y polainas), así como los cascos (400 ptas./unidad), que todavía no eran de material metálico, por lo que tuvieron que ser muy pronto sustituidos.

El presupuesto total de la Unidad sobrepasaba así los 151.000.000, del que deducido el importe del armamento quedaban 144.994.942 pesetas, cantidad que, a pesar de la distancia en el tiempo, no nos parece excesiva, lo cual favoreció su aprobación posterior. No olvidemos que estaba muy próxima la elaboración del Plan de Estabilización y los consiguientes Planes de Desarrollo.

Selección del personal.

Tan avanzados se encontraban los planes de creación de la Unidad de Tráfico que, con el fin de conseguir personal debidamente instruido y especializado, se hace necesidad urgente la de seleccionar, de entre los componentes del Cuerpo, los candidatos a ocupar las primeras plazas disponibles. En aquellos momentos iniciales se contaba, casi exclusivamente, con el personal de la Unidad Piloto y voluntarios del Parque de Automovilismo; sin embargo, lo más perentorio era la elección de los primeros Jefes y Oficiales, así como mandos intermedios, que serían los encargados de poner en marcha la Unidad. De ahí que a primeros de 1959 se convoque el I Curso de Tráfico para Oficiales y Suboficiales, a desarrollar en el Centro de Instrucción entre el día 2 de febrero y el 7 de marzo de ese mismo año. Al de Oficiales asisten 10 Capitanes y 23 Tenientes, mientras que al de Suboficiales se presentan 19, y las materias que se imparten son fundamentalmente Código de la Circulación y legislación complementaria, en la parte teórica; mientras que las prácticas inciden básicamente en la conducción de motocicletas, motivo principal de bajas forzosas entre los aspirantes.

Simultáneamente se trabaja en la selección del resto del personal, para lo cual se convoca, en febrero de ese mismo año, el II Curso de Circulación y Tráfico (1.º de Tropa), al que asistirán 466 hombres: 16 Sargentos, 98 Cabos, 330 guardias y 22 practicantes (Cabos o guardias), y en el que se impartirán prácticas de todas las especialidades: Motoristas, Atestados, Traffipax, Conductores, Mecánicos, Practicantes y Oficinas; llamando la atención el detalle de que en la misma instancia de solicitud del Curso, se elegía ya el destino posible a ocupar en la Especialidad. El lugar elegido para su desarrollo fue la Academia Regional de El Escorial, siendo el profesorado del mismo los Oficiales y Suboficiales que lo habían realizado anteriormente; se contaba para el aprendizaje y entrenamiento de los alumnos, además del necesario material de enseñanza, con 32 motocicletas marca «Lube» y 20 «Sanglas».

Se cierra este inicial ciclo de enseñanza y selección con la convocatoria, en septiembre de ese año, del III Curso de Vigilancia de Carretera, para el que se anuncian 350 vacantes. Se impartirá en los terrenos del Campamento Militar de Colmenar Viejo entre el 1 de noviembre y el 31 de enero del 60, y este nuevo cambio de emplazamiento —prueba evidente de la carencia de instalaciones fijas y adecuadas— no era óbice para la rapidez que se quería imprimir al proceso.

La Ley de creación.

Como se ha podido comprobar por lo dicho hasta ahora, casi todos los detalles que exigía la creación de esa nueva Unidad se habían previsto adecuadamente. Es un síntoma más de esa previsión el que se desprende del cruce de correspondencia oficial entre la Dirección General y las Comandancias de Madrid (Rural y Móvil) durante el mes de julio del 59 para buscar soluciones al problema del alojamiento para el personal de Tráfico. En ese sentido, el caso de El Molar, aun no

siendo paradigmático, es expresivo de las dificultades que en un momento determinado podían surgir, ya que, al no existir pabellones suficientes, era prácticamente imposible encontrar viviendas adecuadas de habitabilidad y precio, al ser época de vacaciones y estar todas ocupadas por veraneantes. Más suerte, relativamente, tuvo el personal soltero de Madrid, al ser alojado en la 1.ª Comandancia Móvil.

Lo cierto es que las condiciones externas al Cuerpo favorecían también ese traspaso de funciones, pues, por desgracia, España se había situado a la cabeza de Europa en número de accidentes en proporción al parque automovilístico. Las cifras de 1958 ya nos daban 25.430 accidentes de tráfico, con el resultado de 1.226 muertos y 22.883 heridos, y en el mes de julio de 1959 habían sido 748 accidentes, con 55 muertos y 789 heridos; todo ello debido, en parte, a que el parque había pasado de 320.000 vehículos en 1955 a 577.000 en 1958, de éstos 360.000 de cuatro ruedas y el resto motocicletas, lo que da una cifra de 91 habitantes/automóvil; si contamos con que España, en ese momento, tenía 127.105 kms. de red vial, nos resulta un índice de 4,53 vehículos/kms.—cifra realmente baja si contamos que muchos vehículos eran de dos ruedas—, mientras Inglaterra tenía de índice 16; Francia, 14,4, y Alemania, 13,6 (en nuestro país, el índice se había multiplicado por 10 desde 1941) (9). Otros datos que avalaban esa preocupación trascendían diariamente a la Prensa, destacando la situación de caos y peligro en Barcelona, ciudad y provincia, al ser la que a nivel nacional más accidentes de tráfico registraba, por lo que se pedía que «se amplíe y refuerce el servicio de vigilancia en la misma» (10), o el dato contabilizado en la carretera de La Coruña: «300 coches cada cinco minutos» en la salida de Madrid hacia la sierra los sábados por la tarde (11). La anómala situación, extensible al resto del territorio nacional, obligó al Ministro de la Gobernación, don Camilo Alonso Vega —principal valedor e impulsor de la nueva Unidad—, a optar por la presentación inmediata de la correspondiente ley a las Cortes.

Es el miércoles 29 de julio la fecha en que se debate en el Pleno de las Cortes (curiosamente se debatía también la importante Ley de Orden Público) la Ley que iba a regular las competencias en materia de tráfico en todo el territorio nacional. El General Alonso Vega, al presentarla en un discurso de más de una hora de duración, reconocía que «no es de hoy la preocupación del Gobierno (...), pero la plena incorporación de España al concierto internacional, la intensificación del turismo y, muy especialmente, la elevación del nivel de vida de los españoles (...) requería una mayor eficacia de los servicios de vigilancia». De su exposición de motivos se desprendían los criterios que inspiraban el proyecto: «Evitar gastos... Conexión con la seguridad general... Potestad sancionadora del Gobernador Civil... Actuación coordinada y simplificación de trámites administrativos».

(9) Son los datos facilitados por el Ministerio de Obras Públicas y recogidos por la prensa de la época.

(10) «Informaciones»: 3-VII-1959. De su correspondencia en Barcelona.

(11) «Informaciones»: 17-VII-1959.

Recuerda después el Ministro la creación y primeros años de la Policía Armada y de Tráfico como algo positivo, que vio quebrada esa línea de trabajo al encomendársele colaboraciones y ayudas de todo tipo: fiscales, control de documentación y vehículos, tutela de usuarios, etc., toda vez que esa situación demandaba ampliación de plantillas y de medios para no ser desbordados por el progresivo aumento del parque (aporta datos y estadísticas similares a las ya expuestas). Añade una relación de caídos en actos de servicio y, como Jefe de ellos, «testimonia ante la Cámara su recuerdo emocionado y ratifica el agradecimiento de la Patria para quienes la sirven de tal modo».

Tras el merecido homenaje a dicho Cuerpo, pasa a plantear lo que considera la solución menos costosa en lo referente a personal, ya que la Guardia Civil, «que no ve aumentada su plantilla, aprovecha la diseminación de su despliegue, con Cuarteles sobre las rutas que le dan permanencia al servicio, del control de sus Jefes inmediatos y del resto del Cuerpo y de la homogeneidad de los Agentes de vigilancia», teniendo en cuenta que, para evitar gastos, molestias o confusiones derivados de la superposición de Agentes, «la Guardia Civil atenderá las solicitudes de apoyo y colaboración de otros Departamentos».

Termina su intervención con el deseo de «desvanecer la impresión de que el proyecto responde a una arbitraria distribución de competencias», toda vez que los criterios que se han seguido «no son originalidad oportunista, sino que tienen antecedentes tanto en nuestra legislación como en la de otros países europeos» (12).

La Ley se aprueba, lógicamente, sin ninguna dificultad y al día siguiente la firma el Jefe del Estado (13), convirtiéndose en el instrumento que posibilitará la definitiva transferencia de funciones en beneficio del Cuerpo de la Guardia Civil. Aunque no nos corresponde el estudio detallado de la normativa legal, se hace necesario destacar algunos aspectos que llaman poderosamente la atención. En ese sentido, además de recordar las razones que exponía el Ministro (preámbulo de la Ley), es importante señalar cómo el Ministro de la Gobernación, y en su nombre los Gobernadores Civiles, pasaban a ser las Autoridades competentes en la materia, en perjuicio fundamentalmente del de Obras Públicas. Es notoria la falta de referencias a la «Agrupación de Tráfico» como tal, toda vez que, en su artículo 3.º, 2, se le encomiendan a la Guardia Civil dichas funciones, por lo que, con arreglo al artículo 6.º «procederá a reorganizar las Unidades del Cuerpo encargadas de la vigilancia, protección y auxilio a los usuarios de las vías públicas con personal especialmente instruido y dotado de los medios técnicos necesarios...», debiendo presentar programa de necesidades y dotaciones a completar.

Nótese cómo, más bien, parece que este texto se adapta a lo ya realizado por nuestra Dirección General —preparación y selección de personal, distribución de Unidades, programa de necesidades, etc.— y no a algo que todavía estuviese por crear. Otros acontecimientos por venir nos ratificarán en esta misma teoría.

(12) Recogidas y transcritas de la prensa del día 30-VII-1959.

(13) Ley número 47/1959 de la Jefatura del Estado de 30 de julio (BOE. núm. 182).

Además de algunas posibles contradicciones respecto al futuro papel de la Jefatura Central de Tráfico, órgano también de nueva creación, nos interesa subrayar la forma en que se va a producir el cese de la Policía Armada y de Tráfico. Según el artículo 7.º, 2: «A medida que se haga efectiva la entrada en servicio del Cuerpo de la Guardia Civil, el personal a extinguir pasará a prestar sus servicios en el Cuerpo de la Policía Armada, en servicios acordes con sus conocimientos y aptitudes: Banderas Móviles, Batallón de Conductores, Enlaces motorizados, etcétera, o en la Jefatura Central de Tráfico».

Lo cierto es que, para acabar de confirmar las sospechas de que todo estaba ya decidido, la misma tarde del día 30 de julio el Ministro Alonso Vega, acompañado por su Subsecretario, señor Rodríguez de Miguel; del Director General de Seguridad, señor Arias Navarro, y del futuro Jefe Central de Tráfico, Comandante Torroba (14), inspecciona al personal que iba a componer la plantilla del I Sector (Madrid). Les recibió el Director General del Cuerpo, Teniente General Alcubilla Pérez, y el Subdirector del Cuerpo, General Marzal Albarrán.

En su alocución, el Ministro dice que no habla como tal, sino como Coronel Honorario del Cuerpo; recuerda su paso por el mismo y las virtudes de sus componentes, resaltando la importancia de la nueva misión, por la que espera tengan solución y se resuelvan los graves problemas y desórdenes que el tráfico planteaba. Le contestó el Director General del Cuerpo, quien, tras agradecerle su presencia al inicio de esta andadura, recordó a los nuevos especialistas la responsabilidad que contraían, esperando que «fuesen fieles a la verdad de los hechos» y supiesen «aunar la indulgencia con la justicia más estricta», finalizando con un «llevad siempre la imagen del tricornio en vuestras mentes»; dicho no como figura meramente retórica, sino como plasmación de una evidencia, toda vez que en un principio, salvo los motoristas, todo el resto del personal usaría en los servicios dicha prenda de cabeza (15).

Por su parte, la Prensa también recoge este acto de inspección, con titulares como: «La Guardia Civil presenta su nueva Policía de Tráfico. Cuatrocientos hombres bien adiestrados y un material modernísimo» (16). Se comenta el hecho de que veinticuatro horas después de ser aprobada la Ley se presente tan rápidamente la Unidad, lo que «nos hace pensar en que se abre una nueva etapa en la regulación del tráfico en España», así como la dotación de medios tan modernos: radioteléfonos, coches de auxilio y atestados, material reflectante y, sobre todo, el traffipax, que se convertirá en la «vedette» de la nueva especialidad.

El mismo diario recoge una breve conversación, mantenida al final de la inspección, en la que el Ministro dice: «Bien, y ahora pregunto yo: ¿están dispuestos ya para iniciar su labor?», a lo que el General Alcubilla responde: «Hay 402 hombres espléndidamente adiestrados que pueden empezar a trabajar mañana mismo».

(14) Sería nombrado para el cargo en el Consejo de Ministros del 23 de agosto, public. BOE. 10-IX.

(15) Lo referente a la revista del Ministro se recogió de la Revista «Guardia Civil» núm. 184.

(16) «Informaciones»: 31-VII-1959.



La imagen del Guardia Civil atento a la circulación pronto se haría familiar en las carreteras españolas
(Foto Hortigüela)

La iniciación del servicio.

Es de justicia resaltar, a pesar de haberse producido alguna situación embarazosa, la gran caballerosidad con que los componentes de la Policía Armada y de Tráfico supieron afrontar aquellos momentos difíciles, gracias a lo cual se pudo hacer el relevo en los servicios de una forma airosa para ambas partes. El General Inspector de la Policía Armada, con fecha 3 de agosto, remite a nuestro Director General la Orden Particular número 1, relativa a la entrega de los servicios de tráfico que, hasta entonces, venían prestando. En la misma se fijan los lugares en los que se establecerán los contactos con la Guardia Civil para efectuar los relevos, puntos que coinciden con las sedes de los distintos Gobiernos Civiles de cada provincia (en todos los casos a las 9,00 horas), salvo en la provincia de Madrid, en la que simbólicamente se señala la Puerta de Hierro, 9,00 horas del 6 de agosto, como punto de relevo.

Dicho día, como los anteriores, amanece Madrid en medio de otra intensa tormenta, que descarga lluvia y gran aparato eléctrico sobre la capital (17), lo que no impide que en dicho punto y a la referida hora se encuentren ambas fuerzas para llevar a cabo la transferencia de competencias, plasmada en la entrega, por parte de la Policía Armada, de sus correspondientes papeletas de servicio. Participaron como Jefes de sus fuerzas respectivas los Capitanes Albizu, por parte de la Policía Armada, y Hernández, por la Guardia Civil, como Jefe del I Sector, regresando los primeros, tras el intercambio, a su base del Cuartel de la Dehesa de la Villa, próximo a dicho lugar. Desde ese instante la Guardia Civil tomaba posesión efectiva del nuevo servicio.

La Prensa sigue haciéndose eco de la sustitución: «La Guardia Civil ya está en las carreteras», titula en portada un diario madrileño (18), informando que desde la noche del día 5 al 6 ya se ven patrullas motorizadas en las proximidades de Madrid, al tiempo que se alaba el moderno material que posee —en portada van dos fotos sucesivas de una infracción captada por el traffipax— y se da cuenta del primer servicio de auxilio prestado, que sirvió para salvar la vida a una niña, gravemente enferma, a la que se le abrió pasapor el centro de Madrid hasta ser ingresada en una clínica de la ciudad.

El mismo periódico dedica el día siguiente la última página, íntegramente, a un reportaje sobre la nueva especialidad, destacando, además de la concentración de funciones, cómo «el Cuerpo encargado de este servicio garantiza la bondad del mismo», al ser su personal rigurosamente seleccionado (habla de un 30 por 100 de aspirantes rechazados).

El corresponsal de «A B C» en Guadalajara, provincia que efectuó su relevo el día 7 de agosto, comenta la creación de cinco Destacamentos en la provincia (19), elogiando la nueva distribución territorial, dada la configuración de la provincia, en contraposición con la organización anterior. Ahora se ocupan los dos extremos de la N-II, en donde ocurren el 80 por 100 de accidentes de la provincia, así como los demás puntos de interés circulatorio. Finaliza diciendo: «Es de esperar que, con la vigilancia efectiva (...) y el saludable respeto que la Guardia Civil inspira, peatones, carreros, ciclistas, conductores de ganado y automovilistas tengan más cordura y, por consiguiente, disminuirá el número de accidentes».

El «A B C» del día 18, en su página 31, editorializa bajo el título de «El orden de la carretera empieza a ser efectivo», analizando la situación de nuestras carreteras, para lo que aporta cifras y datos, describiendo las causas que favorecen ese caos —«indisciplina generalizada de los usuarios que en muchos casos no recibían la merecida sanción, sin que pueda culparse de ello a la Policía Armada de Tráfico, toda vez que su carencia de medios y efectivos era muy considerable»—, exigiendo la adopción de medidas adecuadas a las nuevas necesidades. Se habla de las distintas fases de implantación de la

(17) La portada de «A B C» del día siguiente aparecía con la estación del metro de «Banco», parcialmente inundada. Hubo interrupciones en los transportes y en el suministro de fluido eléctrico. Los bomberos realizaron doscientas salidas.

(18) «Informaciones»: 7-VIII-1959.

(19) «A B C»: 7-VIII-1959, página 37.



Coronel don Luis Gil Delgado y Crestar, primer Jefe de la Agrupación de Tráfico (15-5-59 a 13-12-61)

Agrupación y del triángulo inicial Madrid-Avila-Segovia, así como de los primeros frutos ya cosechados, porque «el miedo guarda la viña y, ante el sano temor de la vigilancia, la disciplina empieza a manifestarse». Termina con una alabanza a las permanentes virtudes de la Guardia Civil, como garantía del buen orden en las carreteras.

El mismo diario, en el dominical de esa semana (20), presenta un reportaje, a doble página y fotografías, titulado: «La Guardia Civil de Tráfico sanciona realidades», clara alusión al ya famoso traffipax, aparato que "hará desaparecer las supuestas ilegalidades", sujetas siempre a discusiones enojosas». Luego de constatar la imprudencia e indisciplina del conductor español, exige hacer tabla rasa de lo anterior, por lo que, encomendada esa misión a la Guardia Civil, «un aire de alivio se extendió entre quienes suspiraban por el orden total en la circulación española».

(20) Suplemento dominical. «A B C»: 9-VIII-1959.

El lunes día 10 de agosto se efectúa el relevo en Toledo, incorporándose al servicio efectivo. Con tal motivo, el corresponsal de «A B C» en dicha provincia daba la bienvenida a las nuevas fuerzas de tráfico (21), al tiempo que recordaba cómo entre los principios de la Guardia Civil había primado siempre la labor preventiva. Habla de la creación de cinco Destacamentos en la provincia, con especial atención a las carreteras de Andalucía y Extremadura (la Policía Armada tenía Destacamento en Quintanar de a Orden y la Guardia Civil, en principio, no lo montó en esa localidad). La provincia de Ciudad Real hará el relevo el 11 de agosto, Avila lo efectuará el 12, Segovia el 13 y, con Cuenca el día 14 de agosto, queda completado el traspaso de servicios del I Sector.

Que el complejo problema de la circulación podía ser resuelto era una esperanza de muchos españoles, «porque la sola presencia de los guardias civiles ya es suficiente para que la gente estimule su prudencia y porque no se ha de escapar, en la mayoría de los casos, ningún infractor» (22). El margen de confianza dado al Cuerpo, aumentado en su ya larga historia, suponía en estos momentos iniciales una gran ventaja, pero también un importante compromiso, del que era necesario salir airoso

Hacia la consolidación.

Al fundarse la Agrupación de Tráfico (23), a pesar de ser progresiva la creación de Unidades, cuenta desde el principio con los órganos directores y de mando: un Coronel Jefe —el primero fue Gil Delgado—, Plana Mayor de Mando y cuatro Jefaturas: Administración, Enseñanza e Instrucción, Material y Servicios y Estadística, con sus Negociados correspondientes; el resto de Unidades seguirán, para su instalación, unas fases previamente establecidas. Se cuenta con crear 10 Sectores, cuya preferencia se estimará en función de la importancia del tráfico en las vías de comunicación de la demarcación asignada, así como una Sección por provincia (24), que comprenda un número variable de Destacamentos (incluidos los Especiales de Madrid y Barcelona).

En Madrid, desde el primer momento, funciona el I Sector, al mando del Capitán Hernández; la Sección de Madrid, al mando del Teniente Hortigüela, con dos Destacamentos: el de Madrid, mandado por el Teniente Orea, y el de El Molar. Asimismo se crea el Destacamento Especial de Madrid, al mando del Teniente Merino, compuesto sólo por motoristas y al que se le encarga preferentemente el servicio del Jefe del Estado y carretera de El Pardo, adjudicándosele además la carretera de La Coruña y las de El Escorial y Navacerrada, al no crearse aún el Destacamento de Villalba.

Es curioso señalar cómo, a pesar de estar desde principios de año dedicados a la puesta en marcha de la Agrupación, el personal que inicia el servicio no es destinado a la misma hasta el mes de octubre

(21) «A B C»: 15-VIII-1959, páginas 27 y 28.

(22) Adolfo Linares Rivas en «Informaciones»: 11-VIII-1959.

(23) Su creación legal no llega hasta que se dicta la O. G. número 32 de 26-VIII-1959 (BOC. núm. 17).

(24) En julio de 1961 se le cambiará la denominación por la de Subsectores.

de ese año y efectos administrativos del mes de noviembre (25), ocurriendo lo mismo con los Suboficiales (orden del día siguiente) y Tropa (en fechas posteriores). La gratificación que se fija «en concepto de mayores gastos y atenciones que exige el servicio de la especialidad» es, en principio, lineal para empleos y especialidades —1.000 pesetas mensuales y dos pagas extraordinarias de igual cuantía— jerarquizándose y especializándose a partir de 1963, criterio que rige en la actualidad. Obsérvese cómo el valor relativo de esa gratificación, respecto del sueldo, ha ido evolucionando en sentido negativo hasta nuestro inmediato presente.



Auxilio y evacuación de un herido en accidente (Foto Hortigüela)

Uno de los problemas más graves que tuvo que resolver la Agrupación en sus primeros momentos fue el de la ubicación e instalación de Unidades en Madrid al no contar con acuartelamientos asignados específicamente a las mismas. A pesar de que al personal soltero se le pudo alojar en el Móvil —solución eventual, dada la lejanía al punto de origen de servicio—, no fue tan fácil encontrar un lugar adecuado para las dependencias oficiales, ya que incluso la propia Jefatura de la Agrupación tuvo que efectuar varios traslados; así la Plana Mayor, al depender directamente de la 3.ª de Estado Mayor, tuvo sede en la propia Direc-

(25) Orden de 14-X-1959 (D. O. núm. 233).

ción General (actual edificio de la Jefatura de Armamento), en el Colegio Infanta María Teresa y, ya posteriormente, en las actuales dependencias de la calle Sotomayor, mientras el resto de las Unidades operativas: Sector, Sección y Destacamentos, vivieron a caballo del antiguo edificio del Parque de Automovilismo, del Colegio Infanta (en el ala de la enfermería) y, finalmente, la nueva sede del Parque de Automovilismo; todos ellos dentro de la finca «Las Cuarenta Fanegas», en la calle Príncipe de Vergara.

En la Orden General que crea la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil —bautismo legal de la Unidad al ser la primera vez que así se le denomina—, además de señalársele sus misiones, se fija la obligación de elaborar unas «Normas para la Organización y Funcionamiento de la Agrupación de Tráfico», que verán la luz, en forma de proyecto, en julio de 1960, cuando aún no se había montado más que la mitad de los Sectores. Se trataba de una completa y meritoria labor de previsión y sistematización, incidiendo en aspectos tan interesantes como el de «prestar colaboración desinteresada a todos los usuarios (...), auxiliando hasta el límite de sus posibilidades a todos los que tengan la desgracia de sufrir accidente o contratiempo», o en el de prevenir posibles disidencias entre miembros del Cuerpo, ya que «el hecho de pertenecer a esta especialidad no les hará olvidar su condición de guardias civiles, por lo que colaborarán sin reservas con las restantes Unidades...». Esta creación interna del Cuerpo se ve ratificada por el Ministerio de la Gobernación en el mes de octubre (26), al crear la Jefatura Central de Tráfico y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, tratando de regular las relaciones entre ambos organismos y dándole a este último total independencia a la hora de disponer de los medios personales y materiales propios. Para que esa interrelación no fuese papel mojado se crea la figura del Enlace, cargo que desempeñará en la Jefatura Central de Tráfico un Jefe u Oficial de la Agrupación, y que recayó en el Capitán Hernández, hasta aquel momento Jefe del I Sector. La Orden finalizaba con una disposición transitoria, en la que se establecía la coordinación entre la Agrupación de Tráfico y la Policía Armada de Tráfico, en tanto la primera no hubiese asumido la totalidad del territorio nacional, a fin de evitar duplicidades e interferencias. No se observan todavía colisiones a la hora de interpretar los preceptos que asignan facultades a unos y a otros, pero que el lector tendrá ocasión de descubrir en el contenido de otros capítulos de este trabajo (27).

La Revista del Cuerpo, como no podía por menos de suceder, va recogiendo, aunque con algún retraso, la actualidad de la nueva Unidad y la resonancia pública de los primeros servicios, destacando en ese sentido el número del mes de octubre del 59, en el que se recogen algunos datos interesantes. Contiene, entre otros, un artículo para uso interno del Cuerpo, ya que se refiere a la unidad de acción y pensamiento que debe presidir entre todos los guardias civiles, pero además recoge, y reproduce íntegramente, dos elogiosos artículos publicados

[26] Orden de 5 de octubre de 1959 (BOE. núm. 243) sobre organización y competencias de la Jefatura Central de Tráfico.

[27] El más importante se producirá con la publicación del Decreto 1966/1960, de 21 de julio.

en la Prensa especializada (28), uno de los cuales titula: «Una luz de esperanza brilla en las carreteras de España», y en el que, después de una descripción de la situación anterior y del nuevo material a utilizar, reconoce cómo ya empiezan a aflorar los nuevos resultados gracias a la «figura arrogante y erguida del guardia civil, capaz de imponer respeto por ese solo hecho».

Detalles aislados, que resaltan si cabe mucho más el interés que se ponía en esa nueva aventura, sirven para orientar al observador actual en una hipotética valoración que se pretendiese realizar. Sirva como ejemplo de lo dicho el contenido de uno de los escritos del Coronel Jefe de la Agrupación (29), quien, ante la proximidad de las fechas navideñas, recuerda la prohibición absoluta que tiene la Guardia Civil de recibir cualquier clase de regalos. Si se trataba de cuidar esa imagen desde un principio, lógico tenía que ser que un tema como el de la uniformidad fuese rápidamente abordado, pues no en balde se considera el aspecto externo como uno de los más importantes en el servicio de carreteras (30). Lo más destacado de esa disposición residía, quizá, en la supresión del tricornio para el servicio, quedando sólo para paseo, al ser sustituido por el gorro montañero; se previene también sobre la obligación de usar las prendas reflexivas en las horas nocturnas, así como el empleo de la metralleta «Z-45» en todos los coches de servicio.

Anteriormente, en el mes de noviembre, ya se había ordenado al Sector de Salamanca la retirada de la Jefatura de Material de 73 motocicletas «Sanglas» (3,5 H. P.), cinco de ellas con sidecar, al objeto de dotar al personal que por esas fechas se hacía cargo del servicio. Recordemos cómo se inicia el día 16 en Salamanca, en Cáceres el 17, el 18 en Badajoz, Valladolid lo hace el 19 y, cerrando la transferencia de todo el Sector, en Zamora el día 20; actos que se realizaron todos ellos en las sedes de los respectivos Gobiernos Civiles.

La Agrupación de Tráfico seguía extendiéndose por todo el territorio nacional, mientras el pueblo español, con su comprensión, consciente de la dificultad del empeño, animaba y estimulaba la labor diaria de aquellos pioneros que, con su dedicación y sacrificio, supieron poner las primeras piedras de una obra que años más tarde se convertiría en un sólido entramado, y cuya mayor recompensa fue la de conseguir el fin que se habían propuesto: la seguridad y el orden en la circulación y el tráfico de España.

(28) Revista «Motor Mundial», de Madrid, en su número 181. Septiembre de 1959.

(29) De fecha 27-XI-1959. Circular a todas las Unidades.

(30) I. G. número 9 de 11-XII-1959. Uniformidad del personal de la Agrupación de Tráfico (BOC número 24).

COMPETENCIAS Y DEPENDENCIAS DE LA AGRUPACION DE TRAFICO

La Administración es el medio del que se vale el Estado para el cumplimiento de sus fines. Estos cada día son mayores y, por lo tanto, su complejidad y actividad van en aumento. Dentro de esta última vertiente hemos de distinguir un aspecto jurídico y otro técnico. Es decir, que la Administración tiene —o debe tener— un importante contenido técnico. No podemos reducirla a un conjunto de órganos y personas que desarrollan su actividad dentro de un marco jurídico, pero sin obedecer a unos criterios de eficacia y rendimiento. Y no nos referimos al simplemente económico, pues precisamente no es el fundamental en la prestación de los servicios públicos, aunque obviamente hemos de tenerlo muy en cuenta.

Lo primero que hay que hacer, con todos los medios humanos y materiales, es organizarlos convenientemente, dirigiéndolos a la consecución de los fines que se nos han marcado. Mas, ¿de qué manera? Surge, por lo tanto, el primer problema: el de la organización (1). La consideramos como el antecedente obligado de la acción y sin ella no se pueden satisfacer las demandas sociales. Ahora bien, las técnicas organizativas han ido cambiando, de acuerdo con la evolución económica, jurídica, social, etc. No son los mismos los principios que hoy le sirven de base que los de la época medieval. Por otra parte, hemos de tener presente que, en algunos Estados, estos principios han sido constitucionalizados. Así ocurre con la Constitución española, que en su artículo 103 establece que «la Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho».

La doctrina no está de acuerdo con establecer unos mismos principios, si bien cita los de competencia, jerarquía, coordinación, unidad, descentralización, etc. No podemos olvidar, por otra parte, las competencias que los artículos 148 y 150 conceden a las Autonomías, y que han sido recogidos por los estatutos de las mismas.

En este caso sólo nos ocuparemos de lo referente a la competencia y dependencia, dejando para otros trabajos los demás, si bien adelantamos que, al tratarse de una organización eminentemente jerarquizada, su estudio no lo consideramos fundamental.

(1) Sobre este tema vid. Morales Villanueva, Antonio: Las Fuerzas de Orden Público, Editorial San Martín. Madrid, 1980, pág. 159 ss. con amplia bibliografía.

Competencias (2).

Etimológicamente procede del latín «competentia», significando disputa, lucha, contienda, etc., acción o derecho de pedir con otro o al mismo tiempo que él. Supone, por lo tanto, una singularidad en cuanto a la cosa solicitada y una pluralidad de solicitantes. En economía lleva generalmente implícita una lucha, bien sea en la oferta o en la demanda.

En el campo de la Administración, su necesidad viene impuesta por la división del trabajo y por las garantías que el ciudadano encuentra en la protección de sus derechos. De esta forma sabremos qué funcionario ha de resolver nuestro problema y ante quién debemos recurrir. De aquí que, de una manera general, podíamos considerarla como la facultad de una Autoridad para entender en un asunto determinado. Más completa es la definición de Entrena Cuesta (3), que la considera como «el conjunto de funciones cuya titularidad se atribuye por el Ordenamiento jurídico a un ente o un órgano administrativo con preferencia a los demás».

Una interpretación amplia de este principio nos llevaría a incluir en el mismo los de jerarquía y coordinación. Evidentemente, al existir una jerarquización clara y definida de los órganos administrativos y al ser la competencia irrenunciable (exceptúanse los casos de delegación, sustitución o abocación), no habría necesidad de coordinar (4). Para la delimitación de estas competencias se pueden seguir distintos criterios. En unos casos será el jerárquico (vertical) por el que se le concede a un órgano preferencia sobre los superiores o inferiores. El criterio «horizontal», es decir, respecto a los órganos que tienen el mismo nivel jerárquico, puede tener un carácter objetivo, por razón de la materia, o territorial, según donde se producen los hechos que dan origen a la intervención de la Administración. En la concesión de los permisos al personal de la Agrupación se sigue un criterio jerárquico, pues está en función de la categoría del mando. La facultad de sancionar una infracción de tráfico —de manera general— corresponde al lugar en que se produce: vía urbana o interurbana. Por razón del objeto, las infracciones al Reglamento de transportes las sancionará un órgano autonómico, y las del Código de Circulación, las Jefaturas Provinciales de Tráfico (exceptúase el País Vasco).

La asignación de esta competencia puede tener un carácter exclusivo, de forma que ese órgano sea el único facultado para intervenir. Así ocurre con el control de armas y explosivos, que corresponde a la Guardia Civil. En otros casos lo tiene preferente, que puede basarse en razones cronológicas, territoriales, etc. El mantenimiento del orden

(2) Vid. Morales Villanueva, o. c., pág. 193 ss. Bibliografía citada por dicho autor.

— Entrena Cuesta, Rafael: Curso de Derecho Administrativo. V-1/2, 7.ª ed. Madrid, 1982.

— Garrido Falla, Baena del Alcázar y Entrena Cuesta: «La administración en la Constitución». Madrid, 1980.

(3) O. c., página 61.

(4) Artículo 4. L. P. A.: La competencia es irrenunciable y se ejercerá precisamente por los órganos administrativos que la tengan atribuida como propia, salvo los casos de delegación, sustitución o avocación previstos por las leyes.

En este mismo sentido la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, artículos 22, 32 y 36.

público le corresponde a la Policía en las poblaciones superiores a 20.000 habitantes y a la Guardia Civil en el resto. Ello no impide la actuación de un Cuerpo en la demarcación del otro cuando se ha encontrado primeramente con dicha alteración.

La competencia se asigna de forma indistinta cuando el ordenamiento jurídico le encomiende una misión sin distinción alguna. El artículo 104 de la Constitución les encomienda a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado el garantizar la seguridad ciudadana.

A la luz de las anteriores consideraciones doctrinales vamos a analizar las competencias de la Agrupación, tanto al crearse como actualmente. Lo primero que hemos de dejar sentado es que estas funciones fueron desarrolladas por el Cuerpo de la Guardia Civil —desde el momento de su creación— y que la Agrupación lo único que hizo fue darle



Los Ministros de Defensa e Interior revistando fuerzas de la Agrupación de Tráfico en el patio de la Dirección General (Foto Hortigüela)

un mayor protagonismo y eficacia. Por otra parte, hemos de dejar constancia de la intervención existente entre el orden público y la circulación. Ambas ideas fueron expuestas en esta Revista (5) y constituyen el pórtico de nuestro análisis. Fueron igualmente recogidas por la Ley 47 de 3 de julio de 1959, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional. En su preámbulo se afirmaba que «la principal finalidad que se persigue entra de lleno en la competencia del Ministerio de la Gobernación (Interior) por asumir tradicionalmente «la misión de velar por el orden público» y contar, previa la oportuna adaptación, con los órganos adecuados para garantizar la disciplina del tráfico y transporte por carretera». Por esta razón se le encomendaría su responsabilidad, a nivel nacional, al titular de dicho Departamento y, en cada provincia, a los Gobernadores Civiles, que eran igualmente, y de acuerdo con la Ley de Orden Público, los responsables de dicha misión y los que ejercerían el mando de las Fuerzas de Seguridad.

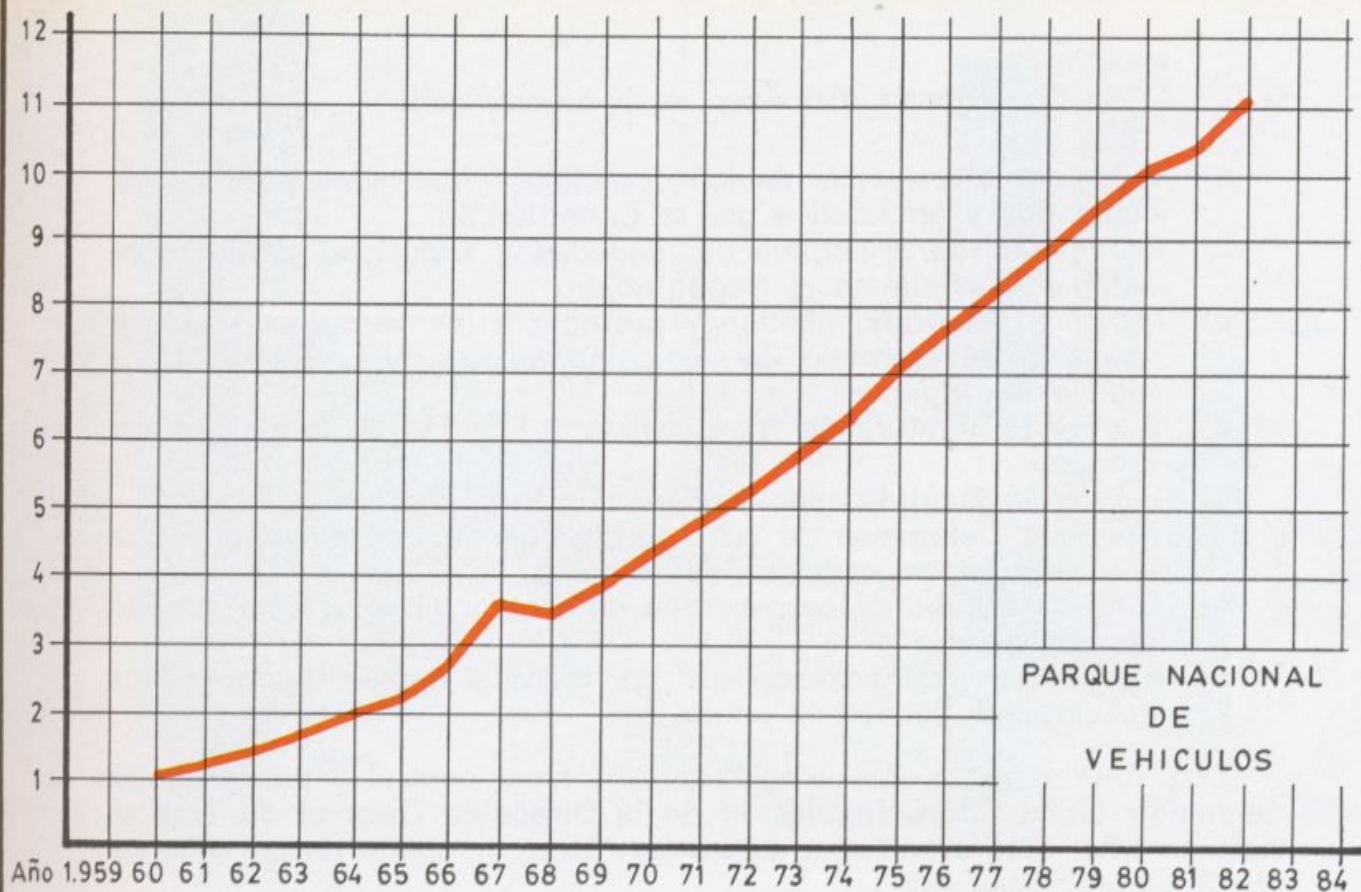
Esta es la razón por la que la Ley anteriormente mencionada encomendase a la Guardia Civil —en su totalidad— «la misión de vigilancia, protección y auxilio a los usuarios de las vías públicas» y crease la Jefatura Central de Tráfico, «como órgano de dirección inmediata, ordenación y coordinación», y la «Comisión Delegada de los Servicios Técnicos», como órgano colegiado y presidido por el Gobernador Civil.

Sin embargo, el Decreto 1.666 de 21 de julio de 1960, que desarrolló la anterior Ley, no recogió con claridad la delimitación de competencias y encomendó a la Jefatura Central de Tráfico el «mantener la disciplina en el uso de las vías públicas», comentándose en la «adecuada distribución y control de los servicios de vigilancia, fijando al efecto las directrices oportunas», así como la «constitución y funcionamiento de los servicios de auxilio en carretera». Como fácilmente podemos colegir, se extralimitó en sus competencias, y ello produjo una falta de claridad que repercutió en la organización de los servicios. Vino, por otra parte, a romper un esquema, más que centenario, por el que todos los servicios eran requeridos por el máximo responsable del orden público, es decir, por el Gobernador Civil. La delegación de facultades por parte de dicha Autoridad provincial quizá estaba justificada por las numerosas facultades que en todas las áreas de la Administración debería de ejercer.

Esta desviación de los principios de la Ley de 1959 produjo algunas complicaciones que, gracias a la comprensión y buena voluntad de los titulares de ambos órganos, fueron superadas, pues todos anteponían la prestación del mejor servicio a los usuarios de las vías públicas.

Dando un salto en el tiempo hemos de encuadrar nuestra misión dentro del nuevo marco jurídico. Con ello continuamos siendo unos celosos cumplidores de la Ley y que, por medio del artículo 104 de la Constitución, nos encomienda la «misión de proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades, y garantizar la seguridad ciudadana». Ambas cosas se materializan en el artículo 19, por el que «los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional.

(5) Vid. del mismo autor: «La Guardia Civil y la circulación vial». Revista de Estudios Históricos número 27, 1982, pág. 7-40.



Asimismo, tienen derecho a entrar y salir libremente de España en los términos que la Ley establezca. Este derecho no podrá ser limitado por motivos políticos o ideológicos».

Recientemente, y por Ley de 16 de agosto de 1983, se ha aprobado la «organización de la Administración Central del Estado», y con anterioridad, y por Decreto de 24 de julio de 1981, se reformó igualmente la Administración periférica. Ello, unido a las transferencias realizadas a las Autonomías, nos plantea un nuevo enfoque de las competencias de los órganos creados por la Ley de 1959.

Actualmente, el Ministerio del Interior se compone de la Subsecretaría; Dirección de la Seguridad del Estado, con rango de Subsecretaría y de la que dependen las Direcciones Generales de la Guardia Civil y de Policía; Direcciones Generales de Política Interior, Tráfico y Protección Civil (6).

Como vemos, sus competencias han sido reducidas drásticamente y otro tanto ha ocurrido a nivel provincial. La figura del Gobernador Civil aparece «como representante permanente del Gobierno de la Nación en la provincia y eje de todos los servicios civiles periféricos en el territorio de su jurisdicción» (7). Los antiguos Delegados ministeriales se convierten en Directores provinciales, creándose al mismo tiempo la Comisión Provincial, como «órgano deliberante de coordinación inmediata», y asumiendo el Gobernador Civil, en cada provincia, las siguientes funciones:

(6) En el Decreto de 5 de abril de 1974 dependían de este Ministerio: Subsecretaría; Direcciones Generales de Administración Local, Asistencia Social, Correos y Telecomunicación, Guardia Civil, Política Interior, Sanidad, Seguridad y Tráfico.

(7) Decreto de 22 de diciembre de 1980 por el que se aprueba el «Estatuto de los Gobernadores Civiles y el de 24 de julio de 1981 de reforma de la Administración periférica del Estado».

- a) Velar por el ejercicio de los derechos y libertades públicas reconocidos y amparados por la Constitución.
- b) Garantizar los principios de legalidad y seguridad jurídica que establece asimismo la Constitución.
- c) Mantener el orden público y proteger a las personas y bienes mediante el ejercicio de las competencias que le atribuye la legislación vigente.
- d) Ejercer la Jefatura de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.
- e) Ejercer la facultad sancionadora que le confieren las leyes.
- f) Nombrar Delegados de su autoridad que lo representen en casos específicos y zonas determinadas.
- g) Dirigir y coordinar los servicios de protección civil en el ámbito de la provincia.
- h) Ejercer las atribuciones que las leyes y demás disposiciones de carácter general le confieren.

Esta limitación de las competencias a nivel central y periférico ha de incidir en la futura regulación de la Dirección General de Tráfico. Actualmente, este organismo autónomo (8) se compone de las siguientes Subdirecciones (9):

- Circulación y Seguridad Vial.
- Estudios e Informática.
- Servicios.

La organización periférica está constituida por 50 Jefaturas Provinciales de Tráfico, con sede en cada una de las capitales de provincia, y las locales de Ceuta y Melilla.

Respecto a la parte que nos interesa y en la misma disposición, se establecía que «la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil constituirá, a efectos funcionales, una Unidad que ejercerá como actividad específica, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 47 de 30 de julio de 1959 y en la Ley 55 de 4 de diciembre de 1978 (de Policía), la vigilancia del tráfico, circulación y transporte por las vías públicas, misiones de protección y auxilio a los usuarios de las mismas, la custodia de las vías de comunicación interurbanas y de los tramos urbanos de carreteras generales, y la ejecución de las normas de regulación de tráfico».

Como vemos, las competencias de la Agrupación continúan siendo las mismas que al crearse la especialidad, si bien falta la referencia a la función de Policía judicial que de siempre viene realizando, aunque no es recogida explícitamente en algunas disposiciones legales.

Por otra parte, hemos de constatar que, como consecuencia del crecimiento vertiginoso de la delincuencia y del contrabando, las funciones de los miembros de la Agrupación no quedan sólo reducidas a las concretas de su especialidad, sino que colaboran de manera esti-

(8) Fue clasificado como tal Decreto 1.348 de 14 de junio de 1962.

(9) Decreto de 23 de julio de 1982 por el que se le da nueva redacción al artículo 11 del Decreto 986 de 5 de abril de 1974.



Visita del Príncipe don Juan Carlos a las instalaciones del I Sector. S. A. manifestó gran interés por conocer el funcionamiento de una Unidad que había adquirido tanto prestigio en tan poco tiempo

mable en las demás misiones que el Cuerpo tiene encomendadas (10). Al mismo tiempo y al haberse incrementado la circulación por vías secundarias y zonas rurales, cada vez es mayor la colaboración que toda la Guardia Civil presta a la fluidez y flexibilidad del tráfico por esas zonas. En todo ello también ha influido que en estos veinticinco años son muchos los miembros del Cuerpo que han obtenido la especialidad de Tráfico, y ello ha producido una mayor concienciación por el problema circulatorio, a la par que una simbiosis perfecta que redunde en un mejor servicio a la sociedad. Podríamos decir que todo el Cuerpo se ha beneficiado de la flexibilidad, eficacia, adaptabilidad y modernidad de la Agrupación, a la vez que sus miembros han mantenido y actualizado los principios que el Duque de Ahumada nos legara a través de su Cartilla.

Dependencias.

Las relaciones entre los distintos órganos de la Administración pueden basarse en los principios de jerarquía o coordinación. El primero intenta reducir a unidad la multiplicidad, y lo podemos definir como «aquella especial estructuración que se efectúa de los distintos órganos de un mismo ramo de la Administración dotados de competencia propia mediante su ordenación escalonada, en virtud de la cual los

(10) Sobre su cuantificación vid. artículo citado, pág. 39.

superiores podrán dirigir y fiscalizar la conducta de los inferiores, resolviendo, en su caso, los conflictos entre los mismos al objeto de conseguir la unidad en la actuación de todos ellos» (11). Como vemos, este concepto lleva implícito, por parte del superior, unas facultades de mando, sancionadoras, fiscalizadoras, etc. Por lo tanto, difícilmente se podrá ejercer entre órganos que no tengan una dependencia jerárquica, como consecuencia de haberseles asignado distintas competencias. Respecto a la coordinación (12), nos dice Entrena Cuesta: «Puesto que la jerarquía administrativa se da sólo entre los órganos *de un mismo ramo de la Administración* (lo subrayado es del citado autor), es evidente que por sí sola resulta insuficiente para conseguir la realización práctica del principio básico de la organización administrativa que, como sabemos, es de la unidad en la actuación de todos sus órganos. De aquí la necesidad, en todo momento sentida, de instrumentar unas técnicas que sirvan de complemento de las ya expuestas anteriormente. Necesidad tanto más apremiante en nuestros días como consecuencia del intervencionismo administrativo, que lleva aparejada la multiplicación de los órganos y entes en que la Administración se descompone y la preocupación por la eficacia de la gestión de todos ellos». Por ello la Constitución considera a la jerarquía (que nosotros identificamos con dependencia) y a la coordinación como principios básicos del funcionamiento de la Administración Pública (art. 103). En este mismo sentido van encaminadas las últimas disposiciones que, a la vez que reconocen las competencias autonómicas, quieren optimizar las de carácter estatal (13).

A la luz de esta corriente legislativa vamos a comentar las dependencias de la Agrupación de Tráfico. Hemos de tener presente que dicha Unidad es una especialidad del Cuerpo y, por tanto, sus análisis han de ir precedidos del de las dependencias de la Guardia Civil. Este tema fue ampliamente tratado por esta Revista (14) y, de acuerdo con el artículo 38 de la Ley Orgánica de 1 de julio de 1980 sobre criterios básicos de la Defensa Nacional y Organización Militar, «en tiempo de paz, el Cuerpo de la Guardia Civil dependerá del Ministro de Defensa en el cumplimiento de las misiones de carácter militar que por su naturaleza se le encomienden, y del Ministro del Interior en el desempeño de las funciones relativas al orden y la seguridad pública, en los términos que establezca la Ley Orgánica prevista en el artículo 104 de la Constitución.

El Reglamento Orgánico del Cuerpo de la Guardia Civil será aprobado por el Gobierno, a propuesta de los Ministros de Defensa y del Interior, y regulará, de acuerdo con la Ley, su organización, funciones, armamento y el régimen de personal y de disciplina». En este mismo

(11) Entrena Cuesta: o. c., pág. 69.

(12) Vid. Antonio Morales Villanueva: Las Fuerzas de Orden Público. Editorial San Martín. Madrid, 1980, página 221 ss.

(13) Decreto de 22 de diciembre de 1980, regulador del Estatuto de los Gobernadores Civiles; Decreto de 24 de julio de 1981 sobre reforma de la Administración Periférica del Estado; ley de 16 de agosto de 1983 de organización de la Administración Central del Estado.

(14) Antonio Morales Villanueva: La Guardia Civil: Un Cuerpo Militar, núm. 26, 1981.

sentido, y de acuerdo con la norma anterior, el artículo 16 del Decreto de 25 de enero del presente año (1984), por el que se reestructura el Ministerio de Defensa, viene a ratificar la anterior dependencia, a la vez que establece que «el cargo de Director General de la Guardia Civil será conferido por Real Decreto de la Presidencia del Gobierno, a propuesta conjunta del Ministro de Defensa y del de Interior».



Desfile en la Dirección General del Cuerpo con motivo de la toma de posesión del Director General don Carlos Iniesta Cano (Foto Hortigüela)

Como vemos, la dependencia de la Guardia Civil, a efectos de orden y seguridad pública, lo es del Ministro del Interior. Ya hemos dicho anteriormente que la vigilancia del tráfico la incluimos dentro de la anterior acepción, luego la Agrupación depende en su misión específica del Ministro del Interior, y ello a través del Director General del Cuerpo. Hemos de aclarar que todas las anteriores normas hacen referencia al titular del órgano y no a éste. Aunque ello pueda considerarse

una disquisición eminentemente jurídica, en nuestra opinión tiene unas importantes consecuencias prácticas. La Guardia Civil y, por tanto, todos sus miembros y especialidades, dependen del Ministro del Interior y no de ningún otro órgano del Departamento. Ello, con las peculiaridades que exija el desarrollo del artículo 126 de la Constitución en su función de Policía judicial, así como el artículo 104 del mencionado texto. Otro tanto podríamos decir de su función como Policía fiscal y de su pertenencia al Resguardo del Estado. Mientras que no se legisle en otro sentido, la Guardia Civil sólo depende de los Ministros anteriormente citados.

Por ello consideramos que la Orden de 16 de abril de 1980, por la que se regulan las relaciones de la Dirección General de Tráfico con la Agrupación, está totalmente derogada —por lo que no nos detenemos en su análisis—, y respecto al Decreto de 23 de julio de 1982, que modificó el artículo 11 del de 5 de abril de 1974, incurre en el grave error de confundir Ministerio con Ministro (15), a la vez que reitera las dependencias de la Agrupación en materias que ya lo hace al formar parte del todo. Es decir, en acuartelamiento —por ejemplo—, dicha especialidad la hace depender de la Dirección General de la Guardia Civil, cuando al formar parte del Cuerpo ya depende del Ministro y, por lo tanto, es innecesaria esta insistencia.

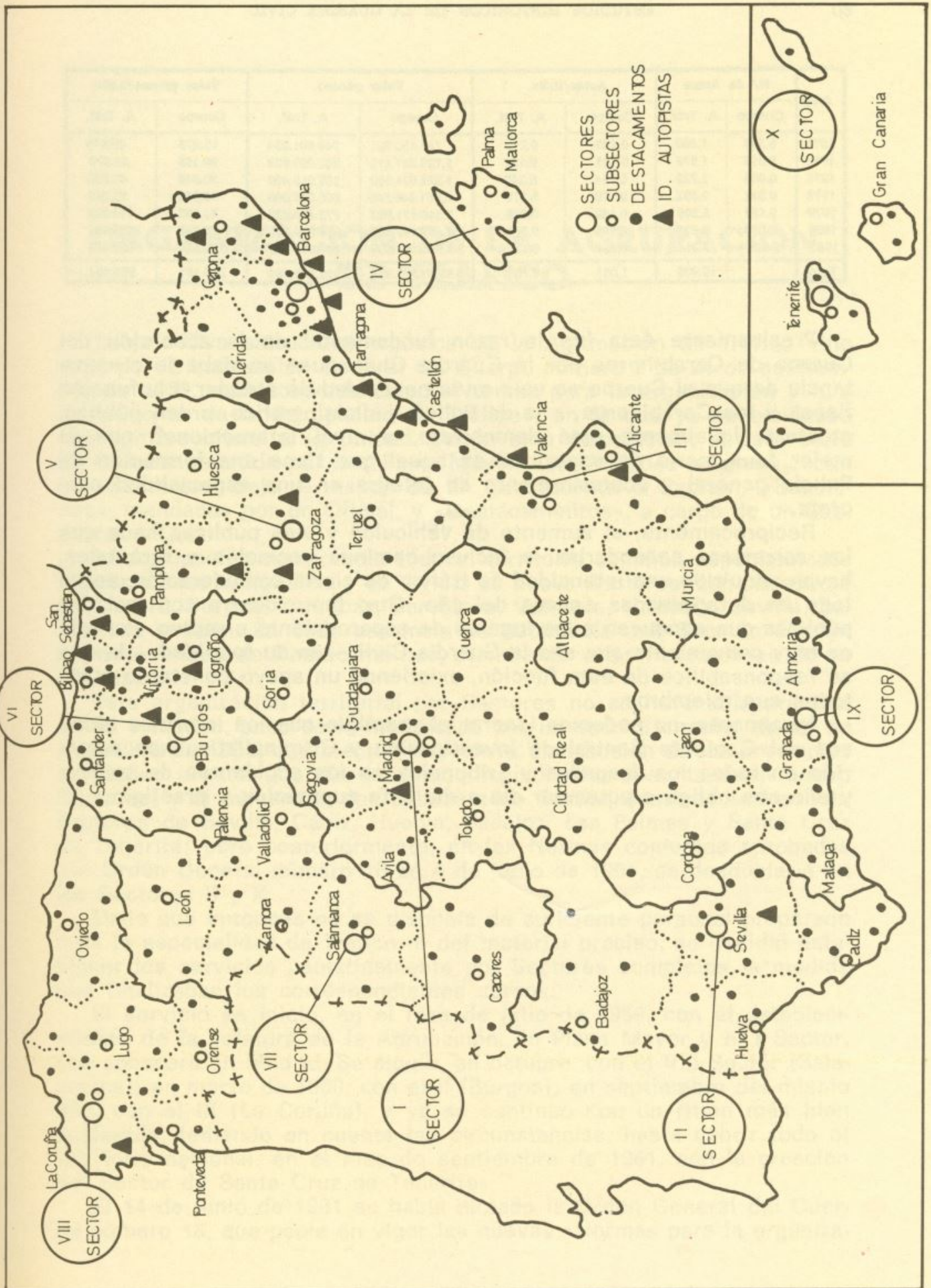
Conclusión.

Para terminar, quisiéramos hacer algunas reflexiones sobre los epígrafes de este artículo, pero desde un punto de vista totalmente técnico y pensando en el futuro.

No podemos olvidar, en primer lugar, la estrecha relación que la seguridad ciudadana tiene con la circulación. Por ello nos resulta imposible deslindar la función de vigilancia del tráfico de la más general de orden público. Los funcionarios que atiendan a esta misión han de pertenecer y conocer las que corresponden a un Cuerpo de carácter general. Técnicamente ha quedado demostrado que las especialidades compartimentadas son ineficaces ante la postura doctrinal que patrocina una especialidad concreta, apoyada en una generalidad. Se consigue una visión del conjunto, así como una mayor preparación y eficacia. Esta tesis es fácilmente constatable en el siguiente cuadro, que publicamos a título de ejemplo con resultados de los años 1975-1981 y en el que podemos comprobar cómo la Especialidad de Tráfico es compatible con cualquier otra del Cuerpo. ¿Por dónde se desplazan los terroristas, delincuentes, contrabandistas, etc.?

[15] La Agrupación de Tráfico dependerá: Para el cumplimiento de las actividades a que se refiere el párrafo anterior (competencias) y a efectos del material y funciones especialmente relacionados con las mismas, de la Dirección General de Tráfico, la cual ejercerá las facultades que al respecto encomienda la legislación vigente al Ministerio del Interior.

De la Dirección General de la Guardia Civil en cuanto al desempeño de los demás servicios y asimismo en cuanto a personal, disciplina, armamento, material que no sea específico de la función de tráfico, instrucción, acuartelamiento y haberes.



AÑO	N.º de Actas		Actas/indiv.		Valor género		Valor género/indiv.	
	Cuerpo	A. Tráf.	Cuerpo	A. Tráf.	Cuerpo	A. Tráf.	Cuerpo	A. Tráf.
1975	8.320	1.490	0,148	0,212	743.450.221	248.991.234	13.275	35.570
1976	8.014	1.276	0,143	0,182	1.129.257.172	300.093.828	20.165	42.870
1977	8.066	1.722	0,144	0,246	1.822.621.900	283.919.400	32.546	40.559
1978	9.563	2.592	0,170	0,370	2.691.840.500	505.838.000	48.068	72.262
1979	9.433	3.209	0,168	0,458	2.310.171.963	772.466.237	41.253	110.352
1980	8.203	2.732	0,146	0,390	4.457.197.000	876.289.810	79.592	125.184
1981	8.527	3.014	0,152	0,430	5.614.158.605	924.944.955	100.252	132.134
Total		16.035	1,051	1,788	18.768.697.361	3.912.543.464	336.151	558.931

Precisamente ésta fue la razón fundamental de la absorción del Cuerpo de Carabineros por la Guardia Civil, pues se daba la circunstancia de que el Cuerpo se veía en la necesidad de atender a la función fiscal, y los Carabineros, a la de Policía judicial, tráfico, orden público, etcétera. Igualmente está demostrado, a nivel internacional, que el mejor funcionario de seguridad es aquel que tiene una formación de Policía general y posteriormente se integra en una especialidad concreta.

Recíprocamente, el aumento de vehículos y vías públicas hace que las carreteras secundarias, e incluso caminos vecinales o forestales, hayan adquirido una intensidad de tráfico de cierta consideración, sobre todo en determinadas épocas del año. Otro tanto ocurre con las vías públicas que conducen a los lugares de esparcimiento o recreo. Por ello es muy conveniente que sea la Guardia Civil —en su totalidad— la que se responsabilice de esta función, existiendo un apoyo constante entre todos sus miembros.

Igualmente, no podemos ignorar el prestigio que los informes técnicos del Gabinete Central de Investigación y Criminalística han adquirido en todos los Juzgados y Tribunales en los accidentes de tráfico, y ello nos obliga a potenciar día a día esta superación y prestigio.

ORGANIZACION DE LA AGRUPACION DE TRAFICO

La primitiva estructura orgánica de la Agrupación de Tráfico vino dada por la Instrucción General del Cuerpo número 7 de 21 de septiembre de 1959, más conocida como «Normas para la organización y funcionamiento de la Agrupación de Tráfico», en la que ya se bautizaba con nombre oficial a la Unidad. Según esta disposición, el Jefe sería un Coronel, asistido por una Plana Mayor. Las Unidades se clasificaban en «Sectores», bajo el mando de un Comandante o Capitán; «Secciones», mandadas por un Oficial, y «Destacamentos», a cargo de un Suboficial o Cabo.

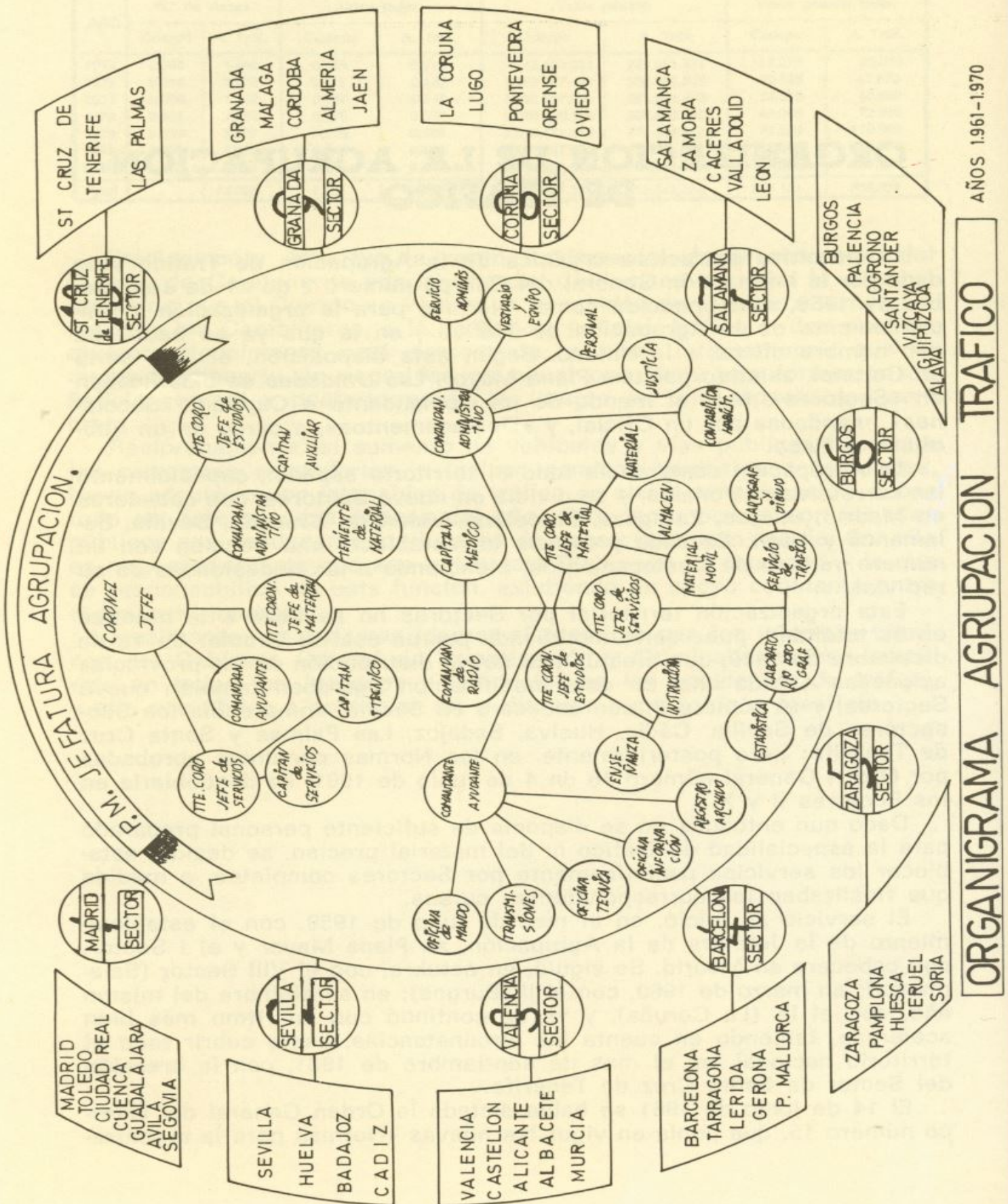
La Agrupación comprendía todo el territorio español, especialmente las carreteras nacionales, y se dividía en nueve Sectores, con cabeceras en Madrid, Burgos, Zaragoza, Barcelona, Valencia, Granada, Sevilla, Salamanca y León. En cada provincia se establecía una Sección con un número variado de Destacamentos, atendiendo a las necesidades de su red vial.

Esta organización territorial por Sectores no se llevó a la práctica en su totalidad, pues sería modificada por un escrito circular de 1.º de diciembre de 1959, que efectúa una nueva distribución de las provincias asignadas a cada uno. En esta modificación figuraban también nueve Sectores, y el número 2, con cabecera en Sevilla, comprendía los Subsectores de Sevilla, Cádiz, Huelva, Badajoz, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife; pero posteriormente, en las Normas conjuntas aprobadas por Orden General número 16 de 4 de junio de 1961, se desdobló en los Sectores II y X.

Dado que entonces no se disponía de suficiente personal preparado para la especialidad de Tráfico ni del material preciso, se decidió establecer los servicios paulatinamente por Sectores completos, a medida que finalizaban los correspondientes cursos.

El servicio se inició, en el mes de julio de 1959, con el establecimiento de la Jefatura de la Agrupación, su Plana Mayor y el I Sector, con cabecera en Madrid. Se siguió, en octubre, con el VIII Sector (Salamanca); en marzo de 1960, con el II (Burgos); en septiembre del mismo año, con el IX (La Coruña), y ya se continuó con un ritmo más bien acelerado, teniendo en cuenta las circunstancias, hasta cubrir todo el territorio nacional, en el mes de septiembre de 1961, con la creación del Sector de Santa Cruz de Tenerife.

El 14 de junio de 1961 se había dictado la Orden General del Cuerpo número 16, que ponía en vigor las nuevas «Normas para la organiza-



ORGANIGRAMA AGRUPACION TRAFICO

AÑOS 1961-1970

ción y funcionamiento de la Agrupación de Tráfico», en la que se da la siguiente organización a la Jefatura de la Unidad:

Plana Mayor de Mando: Oficina de Mando, Oficina Técnica, Servicio de Información, Transmisiones y Registro y Archivo.

Jefatura Administrativa: Personal, Contabilidad y Habilitación, Servicios Administrativos, Justicia, Vestuario y Equipo.

Jefatura de Enseñanza e Instrucción: Enseñanza e Instrucción.

Jefatura de Servicios y Estadística: Servicios de Tráfico, Estadística, Cartografía y Dibujo y Gabinete Fotográfico.

Jefatura de Material: Material móvil, Carburantes, Material diverso.

Desaparece en esta nueva organización el nombre de «Sección», que se cambia por el de «Subsector», como consecuencia de que el primero implicaba, por tradición militar, ser mandado por un Teniente, y estas Unidades provinciales de nueva creación iban a ser mandadas indistintamente por los de tal empleo y por Capitanes. Las Planas Mayores de los Sectores quedaban constituidas por Oficina de Mando y Grupo de Información, y la de los Subsectores se componían de Oficina, Equipo de Estadística, Equipo de Servicios de Tráfico y Material, Equipo de Transmisiones y Laboratorio Fotográfico.

En 1970 se publican unas nuevas «Normas conjuntas para la organización y funcionamiento de la Agrupación de Tráfico», que introducen algunas modificaciones, quedando la Jefatura con la siguiente composición:

Plana Mayor de Mando: Oficina de Mando, Oficina Técnica, Servicio de Información y Registro y Archivo.

Jefatura Administrativa: Personal, Justicia, Contabilidad y Habilitación y Servicios Administrativos.

Jefatura de Servicios y Estadística: Servicios de Tráfico, Transmisiones, Estadística y Cartografía y Dibujo.

Jefatura de Material: Material móvil, Carburantes, Material diverso y Vestuario y Equipo.

En cuanto a personal, se comenzó con los 58 famosos hombres de la Unidad Piloto, auténticos pioneros de la especialidad, y se ha llegado a los 7.787, con que cuenta en la actualidad. La evolución de la plantilla se refleja en el siguiente cuadro:

Empleos	1961	1962	1966	1970	1971	1972	1973	1974	1977	1983	1984
Coroneles	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ttes. Coroneles	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	7
Comandantes	5	11	11	11	15	15	15	15	15	15	14
Capitanes	25	25	25	48	67	67	67	67	67	67	49
Tenientes	52	59	59	67	74	80	86	86	86	86	70
Ttes. Médicos											2
Subtenientes		4	4	4	9	14	14	14	14	14	13
Brigadas		20	20	20	30	40	40	40	40	40	41
Sargentos		82	84	209	230	252	259	259	332	332	331
Suboficiales	115										
Cabos	535	673	722	766	863	959	1.055	1.151	1.066	1.066	737
Guardias	3.035	3.052	3.178	3.807	4.145	4.508	4.896	5.364	5.364	5.364	5.567
Guardias Auxiliares										244	955
TOTAL	3.770	3.930	4.107	4.936	5.437	5.939	6.436	7.000	6.988	7.232	7.787



«La pareja». Unidad de servicio inventada por la Guardia Civil, que en la Agrupación adquiere una fisonomía inconfundible (Foto J. A. Núñez)

El órgano rector e inspector de toda la actividad de la Agrupación es su Jefatura, mando ejercido por un Coronel. Durante estos veinticinco años ha estado a cargo de los siguientes Coroneles:

Fechas	Nombres
15-05-1959 a 13-12-1961	D. LUIS GIL DELGADO Y CRESTAR
14-12-1961 a 24-05-1965	D. RODRIGO ARELLANO REQUENA
02-10-1965 a 18-04-1967	D. GUILLERMO GUTIERREZ GARCIA
11-05-1967 a 16-02-1971	D. ANGEL RUIZ AYUCAR
18-03-1971 a 29-09-1978	D. ANTONIO LASC ARROYO
07-11-1978 a 08-11-1979	D. MANUEL GONZALEZ LOPEZ
26-12-1979 a 04-03-1981	D. CARLOS VILLANUEVA RETUERTA
04-03-1981 a 31-07-1982	D. TEODORO CASTRO CANO
02-08-1982 a 10-07-1983	D. RAMON RODRIGUEZ MEDEL CARMONA
19-07-1983 a	D. MANUEL FERNANDEZ ROMERO

La Plana Mayor está encomendada a un Comandante y se compone de los Negociados ya indicados, entre los que se consideran más peculiares el del Servicio de Información, que más que una dependencia constituye una unidad de servicio, y la Oficina Técnica, cuya misión consiste en recopilar y llevar al día toda la legislación y órdenes internas referentes a carreteras, circulación y vehículos en general.

Jefatura Administrativa.

Funciona a cargo de un Comandante, asistido de un Capitán auxiliar. Constituye esta Jefatura una importante dependencia donde se tramitan todos los asuntos de personal, justicia y la administración general de la Agrupación.

En otros apartados hablaremos de las Jefaturas de Material y Servicios, así como de los Sectores y sus Unidades subordinadas, que constituyen realmente la estructura orgánica de la Agrupación de Tráfico. Pero ahora, al hablar de la Jefatura Administrativa, no podemos olvidar la cuestión de la gratificación del servicio, con la que desde un principio se quiso recompensar el mayor esfuerzo y preparación del personal destinado en Tráfico, y cuya evolución cuantitativa no deja de presentar cierto interés por la incidencia que siempre ha tenido en el reclutamiento de los miembros de la Unidad.

Esta gratificación comenzó a abonarse en el año 1959 a las primeras unidades organizadas, en una cuantía uniforme, sin distinción de empleos ni especialidades, de 1.000 pesetas líquidas mensuales, más dos extraordinarias coincidentes con las pagas de igual carácter, justificándose por el concepto de «mayores gastos y atenciones que exige el servicio de la especialidad», lo cual puede interpretarse como una doble compensación: una económica, como consecuencia de los gastos originados, principalmente por deterioro de uniformidad y abono de alquiler de vivienda, al organizarse Unidades por necesidades del servicio donde no existía suficiente acuartelamiento del Cuerpo, y otra moral, por la mayor atención y dedicación que por su propio carácter exigía el servicio de Tráfico.

Su cuantía supuso un significativo porcentaje en relación con el total de haberes en aquellos momentos. Concretamente, para el guardia suponía un 63 por 100 del total del resto de retribuciones, descendiendo en el período 1961-1962 al 54 por 100, al modificarse los devengos del Cuerpo y permanecer inalterable la gratificación.

El primer aumento se produjo en 1963. La experiencia adquirida durante la primera etapa aconsejó modificar la gratificación, y se establecieron cuantías diferentes en función de empleos y especialidades. Se fijaba para Jefes y Oficiales una cantidad comprendida entre 3.000 pesetas el Coronel y 2.300 el Teniente, y en cuanto a las especialidades, la base fue de 1.750 pesetas para el motorista, 1.200 para los que prestaban servicio en coche y 1.000 para el personal de Oficinas y similares. Dentro de cada especialidad tenía un incremento de 250 pesetas para los Suboficiales en la de motorista y de 150 en las restantes.

Las nuevas asignaciones, que empezaron a abonarse desde el mes de julio, experimentaron los siguientes incrementos:

Empleos	Especialidades	Cuantías	% incremento
Coronel	—	3.000	200
Tte. Coronel . .	—	2.600	160
Comandante . .	—	2.450	145
Capitán	—	2.300	130
Teniente	—	2.300	130
	Motorista y mecánico radio	2.000	100
Suboficial . . .	Servicio en coche	1.350	35
	Otras	1.150	15
	Motorista y mecánico radio	1.750	75
Clase de Tropa .	Servicio en coche	1.200	20
	Otras	1.000	0

Como se podrá observar, se mantenía la misma cuantía anterior para las Clases de Tropa de otras especialidades, como Oficinas, Laboratorio y Radioteléfonos, y no se establecían diferencias por empleos dentro del Cuerpo de Suboficiales y de las Clases de Tropa, sino solamente por especialidades.

En relación con el total del resto de retribuciones, que sufrieron muy pequeño incremento durante este año, y tomando como modelo el guardia motorista, alcanzó un porcentaje del 75 por 100 aproximadamente. Para los guardias de servicio en coche y Oficinas suponía un 52 por 100 y 43 por 100, respectivamente.

Consecuencia inmediata de esta política fue el gran número de solicitudes de ingreso en la Agrupación, que facilitó una rigurosa y adecuada selección para acoger en sus Unidades las mejores fuerzas del Cuerpo.

Hasta el año 1967, la reclamación y justificación las efectuaba directamente a la Jefatura Central de Tráfico la Agrupación, y por ésta se hacía el libramiento a los Subsectores por medio de transferencia a las Unidades Territoriales en similitud con el resto de gastos.

En el año 1967, con la entrada en vigor de la Ley 95/1966 de 28 de diciembre, sobre retribuciones del personal del Cuerpo de la Guardia Civil, se produce un cambio en el concepto de la gratificación, no así en la cuantía, ante la exigencia de adecuar su percepción al contenido de la Ley, la cual decía en su artículo 2.º: «El personal que, con arreglo al artículo 1.º de esta Ley, queda incluido en el ámbito de la misma por



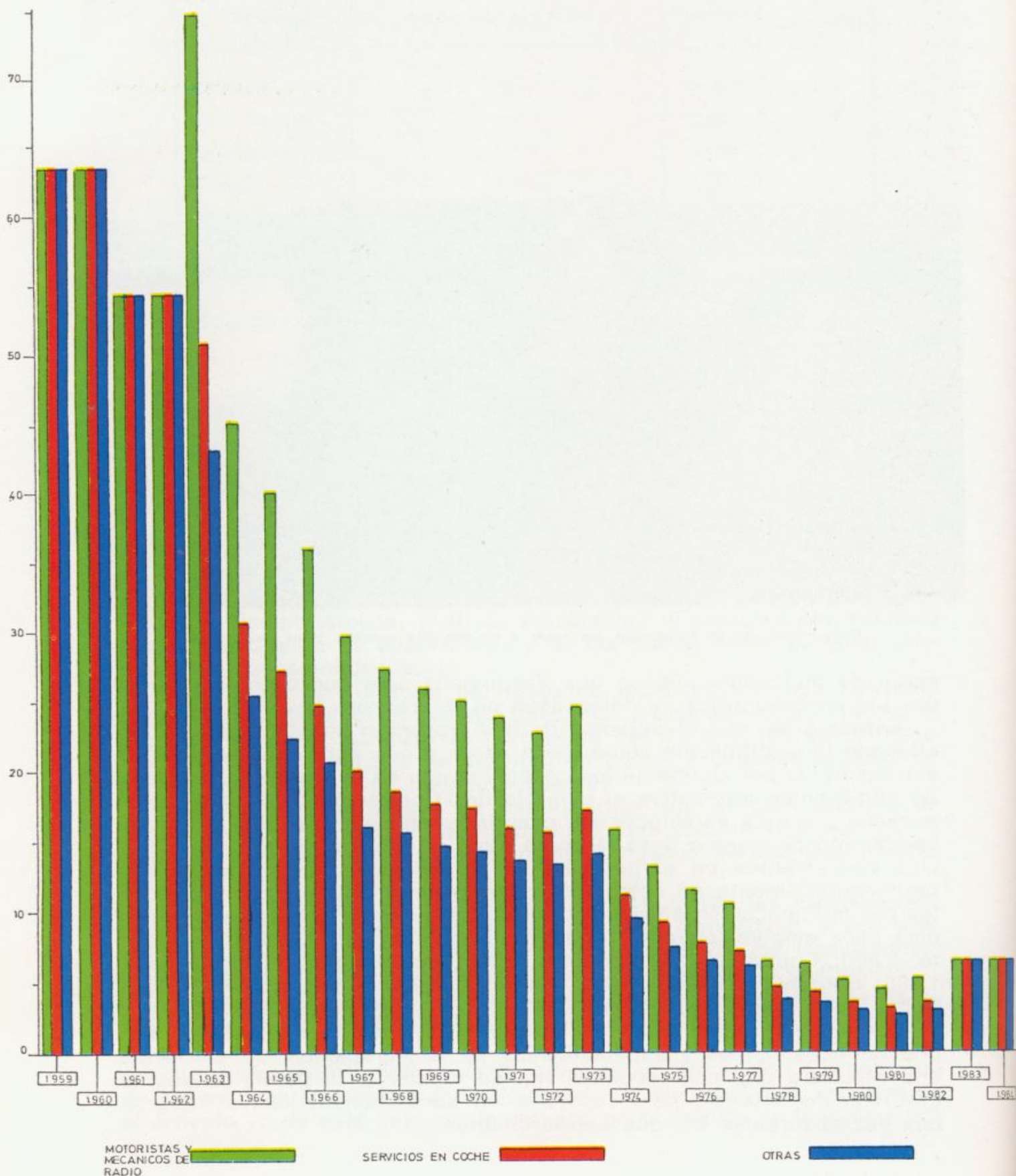
Componentes de la Agrupación auxiliando a un vehículo averiado (Foto Hortigüela)

razón de la función pública que desempeña sólo podrá ser retribuido por los preceptos que se determinan en la presente Ley».

Estaba claro que el personal de la Agrupación no podía seguir percibiendo la gratificación como hasta ahora y que para legalizarla debía ser absorbida por alguno de los conceptos que en la Ley se establecían. Se eligió como alternativa el epígrafe de «Complemento de dedicación especial», y para establecer las cuantías mensuales se adoptó el procedimiento de asignar unos factores fijos, en función de las circunstancias concurrentes en el personal de la Unidad o destino en la que reglamentariamente se estableciera su derecho a percibirlo, y aplicarlos por multiplicación a los módulos-base siguientes que se establecían para cada empleo: Coronel, 4.000; Teniente Coronel, 3.600; Comandante, 3.100; Capitán, 2.600; Teniente, 2.300; Subteniente, 1.800; Brigada, 1.600; Sargento primero, 1.400; Sargento, 1.200; Cabo primero, 1.150; Cabo, 1.000, y guardia, 780 pesetas.

Consecuentemente hubo que asignar los factores a aplicar a cada uno de los empleos y especialidades de la Agrupación, de tal forma que resultara una cuantía anual líquida similar a la percibida con la gratificación anterior, pero repartida en doce mensualidades íntegras una vez absorbidas las dos extraordinarias.

GRAFICO DE PORCENTAJES DE LA GRATIFICACION DE TRAFICO DE UN GUARDIA EN RELACION AL TOTAL DE DEVENGOS EN UNIDAD RURAL.



La reclamación y distribución pasaban a ser competencia de las Unidades administrativas del Cuerpo, con la financiación de la Jefatura Central de Tráfico, al establecer el Decreto 131/1967 que los organismos autónomos en los que prestan servicio personal militar ingresarían en el Tesoro el importe de las retribuciones que aquél devengara por razón de destino, cargo o colaboraciones derivadas de su condición militar y que estos ingresos acrecerán el crédito global que se asigne al Ministerio de la Gobernación para el pago de estos complementos.

Al haber permanecido estable desde la subida del año 1963 su porcentaje en relación con el resto de retribuciones, que fueron paulatinamente aumentando, decreció de año en año y quedó en el 1967 en un 29 por 100 para el guardia motorista, un 20 por 100 para los servicios en coche y un 17 por 100 para Oficinas, que fueron los más bajos desde que se creó la gratificación.

El segundo aumento se produjo en virtud de la Ley 30/1970 de la Jefatura del Estado, que fijó la plantilla de la Agrupación en 7.000 hombres, lo que suponía un aumento de 2.000 hombres en un período de cuatro años, de forma escalonada a razón de 500 hombres por año a partir de 1971. El hecho de tener que incrementar las plantillas en tan alto porcentaje, en una época en que los incentivos de ingreso en la Unidad habían disminuido considerablemente respecto a su creación, constituía una labor que, de seguir las mismas circunstancias, estaba condenada al fracaso.

Ante esta perspectiva, en el mes de abril de 1971 se gestionó un aumento de la gratificación en un 50 por 100; pero el expediente de suplemento de crédito fue denegado por el Ministerio de Hacienda al final de año, con el razonamiento de «que todo el personal de la Guardia Civil ha de ver incrementadas sus retribuciones en cantidad superior a la que se señala en la propuesta».

En el año 1972 se volvió a insistir, esta vez con éxito, y por acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de octubre se aprobaron las nuevas cuantías, que empiezan a abonarse con efectos económicos de 1.º de octubre y que suponen los siguientes porcentajes de aumento:

E M P L E O	%
Coronel	96
Teniente Coronel	67
Comandante	51
Capitán	44
Teniente	29
Suboficial	50
Clases de Tropa	50

A continuación se produjo un largo estancamiento de diez años por impedimentos legales; pero en el año 1982, para compensar las pérdidas que suponían este retraso, el Ministro de Hacienda autorizó un incremento del 21 por 100 con efectos económicos de primero de año.

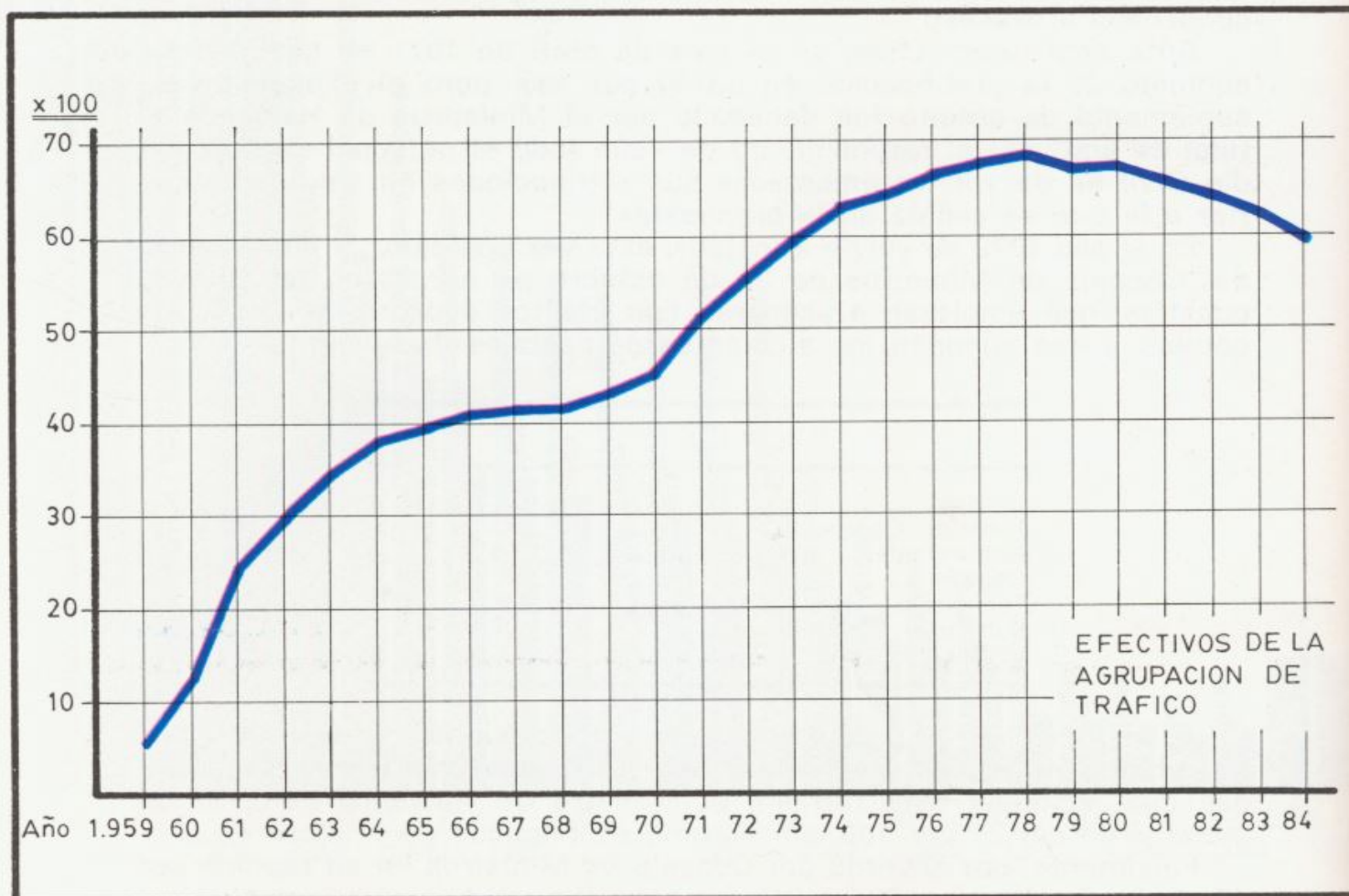
Finalmente, por acuerdo del Consejo de Ministros en su reunión del día 3 de agosto de 1983 se incrementan las retribuciones complemen-

tarias del Cuerpo, fijándose las especialidades que deben ser incentivadas, entre las que figura Tráfico, cuya gratificación se incluye dentro del concepto de «servicios extraordinarios» y subconcepto de «incentivación de determinados puestos de trabajo».

Las nuevas cuantías se establecen exclusivamente en función del empleo, con lo que se adopta un criterio intermedio entre el primitivo de fijar cuantía única para todos los empleos y el hasta ahora en vigor, que las asignaba distintas, según empleos y especialidades.

Entran en vigor con carácter retroactivo de primero de año y son sufragadas por la Dirección General de Tráfico, en las cuantías del anterior complemento de dedicación especial, incrementadas en el 9 por 100 autorizado con carácter general en el Presupuesto de 1983, y por la Dirección General de la Guardia Civil en el resto hasta completar las nuevas. De esta forma, el importe total del año fue financiado por ambas Direcciones Generales en un porcentaje aproximado del 70 por 100 y 30 por 100, respectivamente.

Actualmente se está percibiendo con el incremento del 6,5 por 100 autorizado para el año 1984, lo que concretamente para el empleo de guardia supone alcanzar un porcentaje aproximado del 7 por 100 en relación con el total de retribuciones.



EVOLUCION DE LA GRATIFICACION DE LA ESPECIALIDAD DE TRAFICO

Empleos	Especialidades	IMPORTE MENSUAL DESDE:						
		1-7 1959	1-7 1963	1-1 1967	1-10 1972	1-1 1982	1-1 1983	1-1 1984
Coronel	—	1.000	3.000	4.080	8.000	9.680	10.000	10.650
Tte. Coronel	—	1.000	2.600	3.600	6.000	7.260	8.000	8.520
Comandante	—	1.000	2.450	3.317	5.000	6.050	7.000	7.455
Capitán	—	1.000	2.300	3.120	4.500	5.445	6.750	7.189
Teniente	—	1.000	2.300	3.105	4.000	4.840	6.500	6.923
Subteniente	Motorista y mecánico radio	1.000	2.000	2.340	3.510	4.250	6.250	6.656
	Otras	1.000	1.150	1.350	2.025	2.450	6.250	6.656
Brigada	Motorista y mecánico radio	1.000	2.000	2.320	3.480	4.210	6.000	6.390
	Servicio en coche	1.000	1.350	1.600	2.400	2.905	6.000	6.390
	Otras	1.000	1.150	1.344	2.016	2.440	6.000	6.390
Sargento 1.º	Motorista y mecánico radio	1.000	2.000	2.324	3.486	4.220	5.750	6.124
	Servicio en coche	1.000	1.350	1.582	2.373	2.875	5.750	6.124
	Otras	1.000	1.150	1.344	2.016	2.440	5.750	6.124
Sargento	Motorista y mecánico radio	1.000	2.000	2.328	3.492	4.225	5.500	5.858
	Servicio en coche	1.000	1.350	1.572	2.358	2.855	5.500	5.858
	Otras	1.000	1.150	1.344	2.016	2.440	5.500	5.858
Cabo 1.º	Motorista y mecánico radio	1.000	1.750	2.047	3.071	3.715	5.250	5.591
	Servicio en coche	1.000	1.200	1.403	2.106	2.550	5.250	5.591
	Otras	1.000	1.000	1.173	1.760	2.130	5.250	5.591
Cabo	Motorista y mecánico radio	1.000	1.750	2.040	3.071	3.715	5.250	5.591
	Servicio en coche	1.000	1.200	1.400	2.106	2.550	5.250	5.591
	Otras	1.000	1.000	1.160	1.760	2.130	5.250	5.591
Guardia	Motorista y mecánico radio	1.000	1.750	2.036	3.054	3.695	5.100	5.432
	Servicio en coche	1.000	1.200	1.404	2.106	2.550	5.100	5.432
	Otras	1.000	1.000	1.170	1.755	2.125	5.100	5.432



Coronel don Rodrigo Arellano Requena, segundo Jefe de la Agrupación (14-12-61 a 24-5-65)

Creemos que con la última intervención de la Dirección General del Cuerpo en su regulación, que cristalizó en la modificación del año 1983, se ha emprendido el camino correcto, dejando atrás una continua situación de contenciosos de la gratificación, fruto de una normativa poco clarificadora y de falta de la adecuada coordinación entre las dos Direcciones Generales. Esperamos que ello sirva para que en un futuro próximo suponga el suficiente incentivo para cubrir en un nivel aceptable la plantilla de la Agrupación.

LA JEFATURA DE SERVICIOS

De su encuadramiento en la Plana Mayor de la Agrupación se deriva su misión fundamental de dirigir, impulsar y vigilar el cumplimiento de las órdenes del Mando y las normas establecidas por la legislación general y particular sobre las actividades de la Unidad. Está a cargo de un Teniente Coronel, asistido de un Comandante segundo jefe y un Oficial. Se divide en los siguientes Negociados: Servicios, Transmisiones, Estadística, Vehículos Sustraídos y Cartografía y Dibujo; todo a cargo de un Suboficial, excepto el de Transmisiones, cuyo jefe es un Teniente.

Las directrices del servicio están marcadas en las «Normas Conjuntas para la Organización y Funcionamiento de la Agrupación de Tráfico», en las que se exige el exacto cumplimiento de los Reglamentos y Ordenes vigentes en cada momento, y prestar colaboración desinteresada a todos los usuarios de las vías públicas, facilitándoles la reparación de sus averías y, muy especialmente, auxiliando hasta el límite de las posibilidades a todos los que tengan la desgracia de sufrir un accidente o contratiempo.

Además del compendio de disposiciones y órdenes específicas de tráfico que contienen estas Normas, se incluyen máximas de ética profesional, que no son otra cosa que las virtudes que deben adornar a cualquier guardia civil, ya recogidas en nuestro Reglamento. Así en lo relativo al aspecto personal y corrección se dice:

«Lo que más ayudará al Guardia Civil de Tráfico a cumplir su misión, independientemente de su preparación técnica, será su irreprochable aspecto personal, logrado a base de una esmerada policía de su persona y vestuario y de una perfecta presentación de su armamento y material.

Será extremadamente correcto demostrando gran educación y delicadeza, pensando que los infractores no son delincuentes y que la firmeza en el cumplimiento de la Ley no es incompatible con un trato correcto y cortés.

Contribuirá a crear un clima de afecto entre las fuerzas y usuarios de la carretera, siendo además una fórmula de cortesía el corresponder en todo momento a los saludos que como prueba de simpatía efectúen al cruzarse en la marcha con nuestras fuerzas de servicio.

Desempeñará las funciones propias de esta Agrupación con dignidad, prudencia y firmeza, serenidad en el peligro, no usando nunca de vejaciones, malas palabras, malos modos o acciones bruscas, anteponiendo en todo momento la persuasión y la fuerza moral, tan vinculadas en la historia del Cuerpo».

El guardia civil de Tráfico no debe extender ninguna denuncia si no tiene absoluta seguridad de que la infracción ha sido cometida. Ante la duda, es preferible que se haga una simple advertencia al usuario para tratar de evitar tales infracciones, y no debe fijarse por ningún concepto un determinado número de denuncias ni se entablarán competencias en tal sentido por los miembros de la Agrupación, no persiguiendo las infracciones más allá de los términos naturales.

Es constante preocupación de la Jefatura de la Agrupación la disminución del número de accidentes, y a este efecto se dan continuas instrucciones a los Jefes de Subsector a fin de que, a la vista de los puntos negros existentes en los suyos respectivos y teniendo en cuenta los horarios en que es más frecuente que se produzcan, oriente con más asiduidad los estacionamientos de la fuerza en servicio hacia esos lugares.

Evolución de los servicios.

Desde la creación de la Agrupación de Tráfico se establecieron las especialidades de Motoristas, Auxilio en Carretera, Traffipax (hoy Radar-Fotocontrol) y Oficinas, adaptándose para la realización de los servicios a los medios de que entonces se disponía, precarios y en algunos casos en deficiente estado.

Esto dio lugar a que en demarcación de algunas Secciones —esta denominación recibían entonces los actuales Subsectores— se hiciese necesario el que los motoristas, perfectamente uniformados como tales, prestasen el servicio a pie y en otras ocasiones utilizando alguno de los escasos vehículos de que entonces disponían las Comandancias, siempre, naturalmente, supeditado a la realización por parte de éstas de otros servicios preferentes.

Como aclaración diremos que la denominación de Sección estaba en consonancia con el empleo —Teniente— que ostentaba el mando de la Unidad. Posteriormente, al pasar estas Unidades a ser mandadas por Capitanes, recibieron la denominación actual de Subsector.

A veces, en carreteras nevadas, nuestros motoristas, con una abnegación y un espíritu de sacrificio dignos de todo encomio, conducían las motocicletas en sus desplazamientos aprovechando las rodadas que en su transitar dejaban los vehículos de gran tonelaje, no permitiendo de esta manera que faltase a ningún usuario necesitado el auxilio ni en los momentos más difíciles.

La característica del servicio de los motoristas en esos primeros tiempos era su constante patrullar en motocicleta sin tener en cuenta las condiciones climatológicas, dada la carencia de vehículos de cuatro ruedas (en las Secciones, como se recordará, sólo se disponía, y no siempre, de un turismo —Traffipax—, un «Land-Rover» de Auxilio y otro de Atestados, que estaban ubicados en las cabeceras). Como contrapunto, la entrada en servicio de los vehículos Traffipax supuso para el usuario una novedad espectacular por su modernidad.

Paulatinamente se fueron entregando a la Agrupación distintos medios técnicos que obligaron al personal de servicio a especializarse en

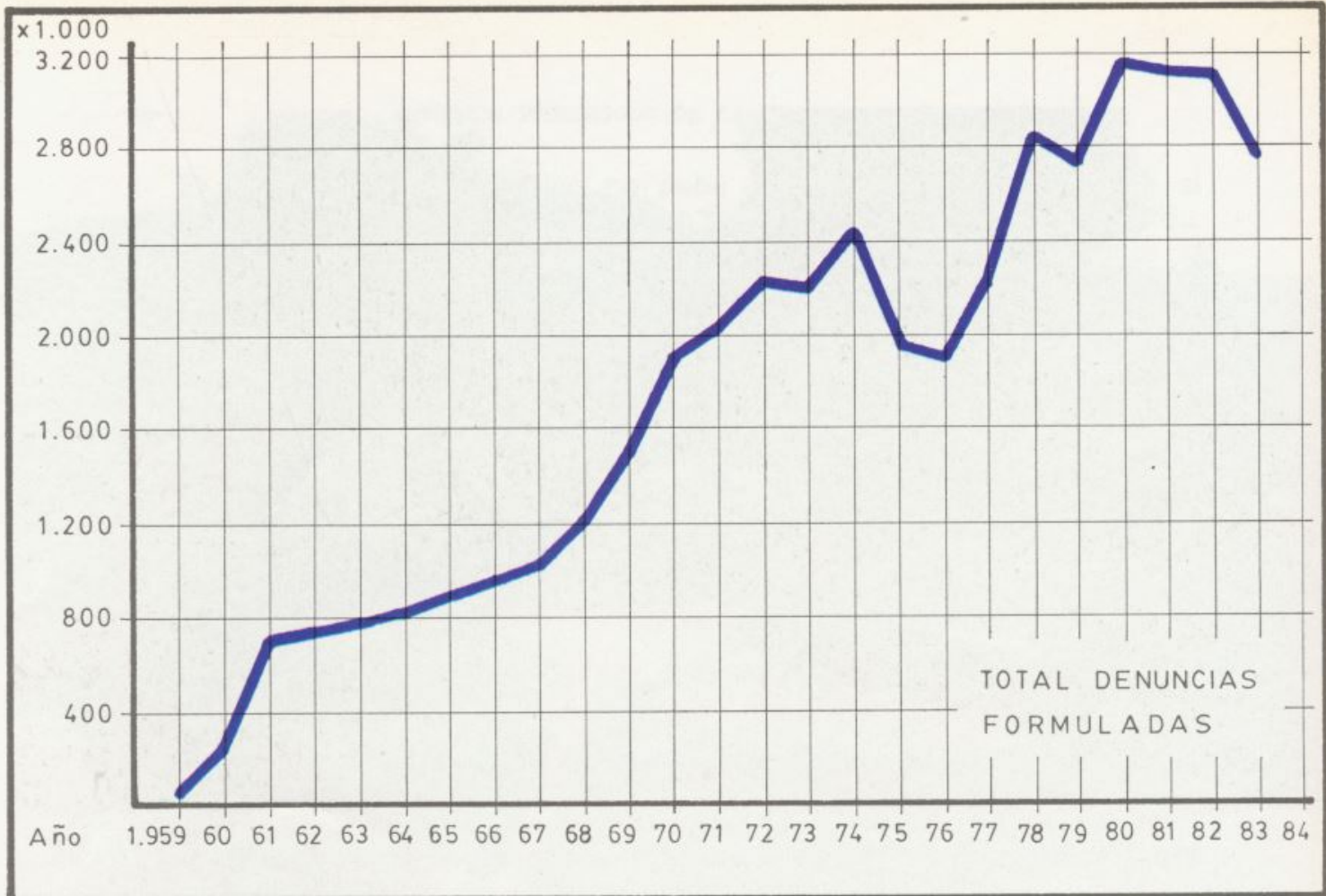


Desde la Jefatura de Servicio se dirigen y coordinan las escoltas de los transportes pesados, de gran conflictividad vial

el mayor número de funciones, así como a conocer la normativa que para cada nuevo instrumento se iba legislando.

La precariedad de medios alcanzó también en sus comienzos a las transmisiones; no existían en la Agrupación. Esto daba lugar a que los estacionamientos de las parejas de servicio, fuese cual fuese su especialidad, se orientasen a lugares próximos en donde hubiese teléfono (Puestos de la Guardia Civil, etc.), a donde se les pasaba comunicación desde las Unidades cuando interesaba que alguna incidencia del servicio fuese conocida por los mismos. Esta situación empezó a mejorar con la adjudicación a la Agrupación en el año 1961 de diverso material de transmisiones. Entonces apareció la especialidad de Operador de Radio, hoy radiotelefonista; especialidad que al propio tiempo vino a resolver de alguna manera el problema de los componentes de la Agrupación que habían sufrido algún tipo de accidente o enfermedad en acto de servicio o, como consecuencia de él, mermadas sus facultades para seguir ocupando destino de su especialidad y reuniendo las condiciones que se requerían para ocupar este tipo de destino, continuaron en la Unidad prestando un importante servicio.

Los mecánicos de radio de las Comandancias actuaron como colaboradores de una forma eficaz en la reparación de las averías que surgían, pero ante el aumento del material de transmisiones en los Subsectores se procedió, en el año 1965, a establecer en la Agrupación una nueva especialidad que se denominó Mecánico de Radio.



Hasta 1963, los trabajos fotográficos de los Subsectores eran realizados por laboratorios particulares, y a partir de este año, para atender estas necesidades, se establece en la Agrupación de Tráfico la que se denomina Especialidad de Laboratorio.

En 1963 se recibieron los primeros fonómetros y medidores de humo, y en 1964 los regloscopios (reguladores de alumbrado).

En 1965, ante el aumento de vehículos adjudicados a la Agrupación, se destina a los Subsectores personal especializado con la denominación de Auxiliar de Automovilismo.

En relación con los pesajes de vehículos, en 1966 se adjudicaron las siete primeras básculas móviles para en 1970 completar el resto de los Subsectores. En 1981 se retiraron del servicio todas estas básculas por su poca efectividad. Pero no por eso se abandonaron los pesajes, sino que se continuaron usando las básculas fijas de otros organismos estatales, que ya con anterioridad se estaban utilizando en combinación con las básculas móviles. Así, en 1970, se autorizó el pesaje en las básculas fijas del Servicio Nacional de Cereales, autorización que fue cancelada en 1973. Por otra parte, el Ministerio de Obras Públicas autorizó el uso de las suyas en 1974 con un plan piloto, que se inició en Talavera y Ocaña (Toledo). En el año 1976 se haría extensivo a todos los Subsectores.

El aumento de la delincuencia en materia de tráfico dio lugar a que se creasen los S. I. G. C., y así, en el año 1969, entró en funcionamiento el de la Plana Mayor de la Agrupación, y en el año 1973 los de las Planas Mayores de Sector y Subsector; todos ellos compuestos por personal de la especialidad de motorista.

La incidencia del exceso de velocidad en los accidentes de circulación hizo que las autoridades competentes dotasen a la Agrupación de Tráfico de un instrumento capaz de detectar este tipo de infracciones y posibilitar su posterior sanción, para de esta forma inculcar al usuario la necesidad de respetar las limitaciones de velocidad establecidas en su propio beneficio.

Después de haber sido probada la eficacia de distintos aparatos en diversos países, en 1968 se adjudicaron en la Agrupación equipos de radar, que venían a reformar las posibilidades de trabajo de ésta en la misión característica que le había sido encomendada por la legislación vigente. Estas posibilidades y esta sofisticación de los medios a utilizar llevaron consigo una mayor especialización del personal encargado de su uso, debido a su elevado coste y a las dificultades de reparación de sus averías.

Por Orden de la Presidencia del Gobierno de fecha 26 de abril de 1977 se aprueba el prototipo de cinemómetro (Radar de Tráfico), el cual lleva acoplado una instalación fotográfica Traffipax que permite actuar al aparato bien como radar (medidor de velocidad) o bien como fotocontrol.



Primeras diligencias en la investigación de un accidente (Foto Hortigüela)



Helicóptero del Cuerpo realizando evacuación de heridos en accidente de circulación
(Foto Hortigüela)

Otra de las variables que incidían significativamente en los accidentes de tráfico era el grado de impregnación alcohólica de los conductores, y por ello una Orden de la Presidencia del Gobierno de 17 de enero de 1974 regulaba y limitaba la actuación de la fuerza a la investigación en esta materia en caso de accidentes o infracciones al artículo 289-I del Código de la Circulación. Posteriormente, en 1981, se extienden estas pruebas a los controles preventivos.

Por Real Decreto de la Presidencia del Gobierno de 30 de octubre de 1981 se establece la obligatoriedad del uso de los tacógrafos en determinados vehículos automóviles de transporte de personas y mercancías, pretendiendo con ello controlar los períodos de actividad e inactividad del conductor, a fin de comprobar si se respetan o no las normas dictadas al respecto para evitar los accidentes en carretera por cansancio o somnolencia del conductor. Asimismo permite verificar si el conductor respeta los límites de velocidad impuestos, tanto al vehículo como a la vía.

La publicación de esta normativa supuso para la Agrupación designar un guardia por Subsector para realizar un curso, quien a su vez instruiría al resto de la fuerza de su Unidad, así como al resto de las Unidades de la Guardia Civil.

Finalmente cabe señalar que, desde la década de los años sesenta, los distintos mandos de la Agrupación comenzaron a realizar algunos servicios en el helicóptero que para ello ponía a su disposición la Dirección General de Tráfico. Actualmente se continúan realizando, a la vez que en ocasiones se emplean los de la Dirección General del Cuerpo.

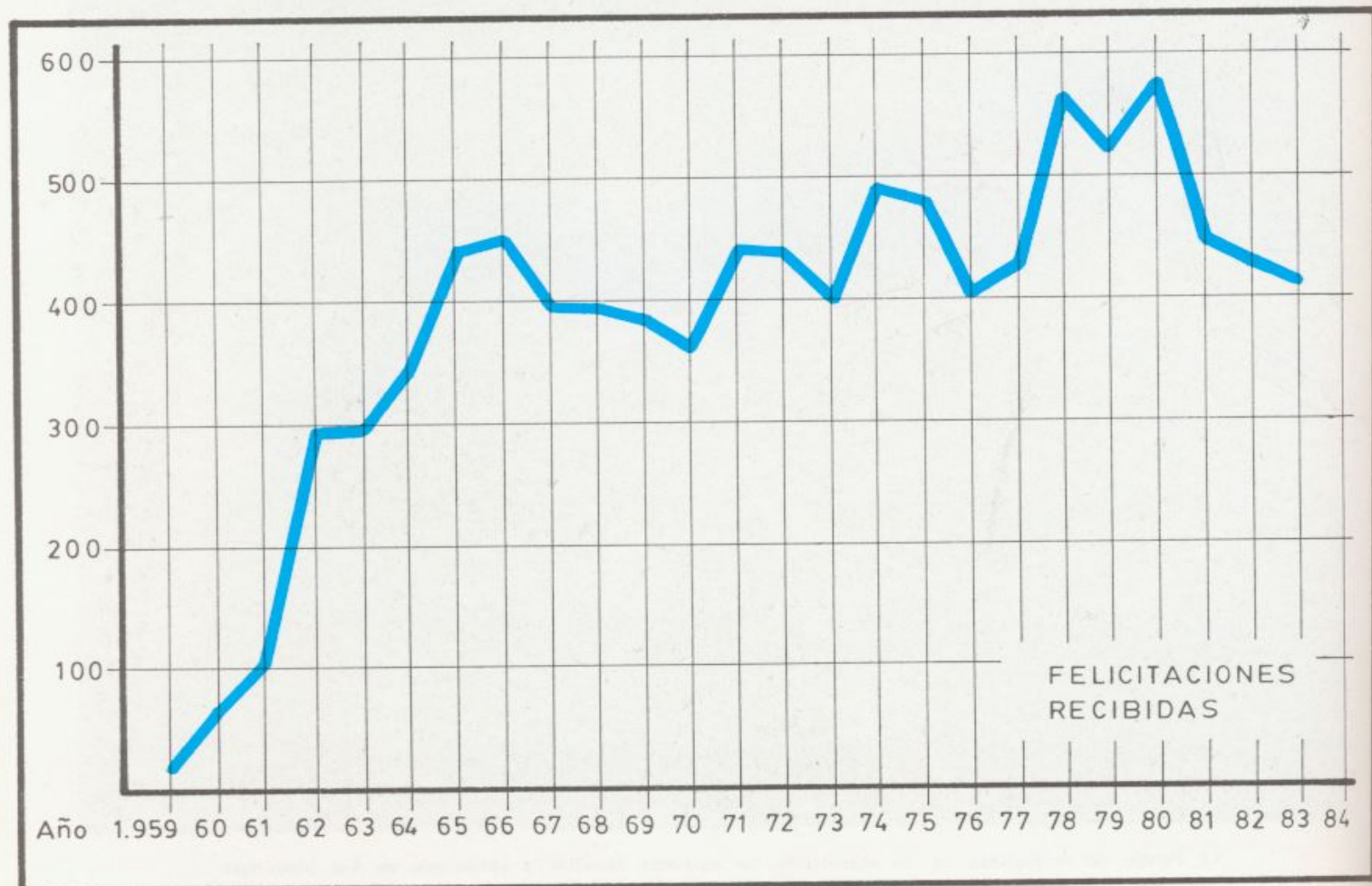
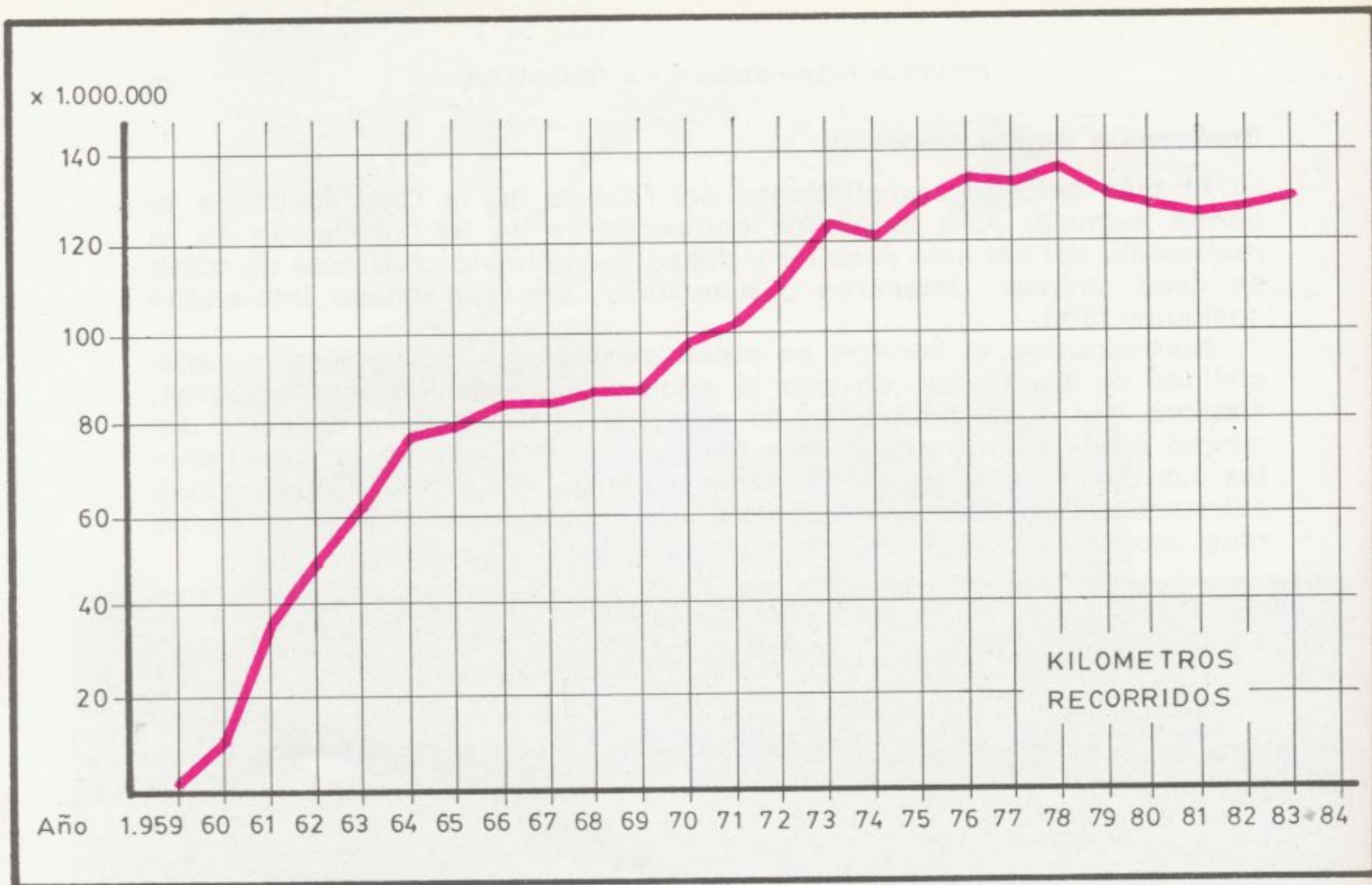
Realización de los servicios.

El más estricto cumplimiento del Código de la Circulación es la norma esencial para todos los componentes de la Agrupación en la realización del servicio peculiar y deben ser ejemplo constante de cómo se debe circular, detenerse o estacionar, considerándose intolerable cualquier falta.

Normalmente, el servicio se presta por parejas, excepto en la especialidad de Atestados, en que el equipo lo componen tres hombres, siempre que la disponibilidad de personal lo permita. La duración del mismo es de ocho horas diarias (excepto Atestados), no sobrepasando las cuarenta y ocho horas de media semanal. Ahora bien, en servicios extraordinarios pueden prolongarse hasta doce horas y sólo en casos muy excepcionales puede sobrepasarse ese tiempo.



La Pareja de motoristas se ha convertido en estampa familiar y respetada en las modernas carreteras españolas (Foto Hortigüela)



Según sean las condiciones climatológicas, los Jefes de Subsector pueden disminuir la duración normal de los servicios a prestar en motocicleta.

Si cuando se instalaron los parabrisas en las motocicletas desaparecieron en parte los periódicos que los motoristas se colocaban en el pecho para protegerse del frío, podemos decir que la adjudicación paulatina de vehículos de cuatro ruedas con destino a los Destacamentos de motoristas supuso una humanización del servicio en circunstancias adversas, pero al mismo tiempo se limitó su uso a condiciones determinadas, toda vez que el motorista, como su nombre indica, es hombre de moto y que además en circunstancias normales, por su agilidad, el vehículo de dos ruedas tiene ventajas sobre el de cuatro. De esta forma apareció el término «Motorista-Conductor», que es aquel que, además de su aptitud como motorista, está capacitado para conducir vehículos de cuatro ruedas. El uso de estos coches-patrulla se limita a los casos en que las circunstancias climatológicas así lo aconsejen, y preferentemente de noche y cuando la urgencia o características del servicio así lo exijan. De manera general podría añadirse otra limitación de estos vehículos, cual es la de tratar de no perder, por abuso en su utilización, la imagen preventiva que el motorista da en carretera.

Independientemente de los servicios peculiares y de los asignados a cada especialidad, como Auxilio en Carretera, Atestados, Aparatos especiales, etc., de los que se hablará en otro lugar, la Agrupación de Tráfico presta otros a petición de diversos organismos como pueden ser pruebas deportivas, escolta a personalidades, transportes especiales, etc., además de los que son ordenados por la Dirección General del Cuerpo o Jefes de Comandancias, apoyando o reforzando el de las Unidades Territoriales.

Resumiendo, podemos decir que los servicios a realizar por la Agrupación pueden ser de las siguientes clases:

Servicios ordinarios	}	Fijos	}	Puestos de vigilancia
	}	Móviles	}	Patrullas móviles
				Rondas de control
				Control de los servicios
Servicios extraordinarios	}	Vigilancia en vías de comunicación por paso	}	De personalidades
		Escolta y acompañamiento	}	
	De transportes especiales			
		Concentraciones, competiciones deportivas.		



La Guardia Civil de Tráfico proporciona confianza y seguridad en la circulación (Foto Hortigüela)

Creación de nuevas Unidades.

El desarrollo industrial de España, con el consiguiente aumento constante y espectacular del Parque de Automóviles, así como las nuevas construcciones de redes viarias, obligaron a la Agrupación a ir modificando su estructura fundacional para acoplarse a las necesidades de los nuevos tiempos. De esta forma, si antes de 1970 había 50 Subsectores y 216 Destacamentos, el 1.º de marzo de 1983 había 50 Subsectores y 264 Destacamentos, si bien en la actualidad quedan 47 Subsectores y 253 Destacamentos, debido a pasar las provincias vascongadas en materia de tráfico a la competencia del Gobierno autónomo.

La aparición en la red de carreteras españolas de la figura de las autopistas de peaje también llevó consigo la creación de Destacamentos para la vigilancia de las mismas, pero con rasgos diferenciales en la prestación del servicio con los restantes Destacamentos.

La Orden General número 14, de fecha 8 de julio de 1970, de la Dirección General de la Guardia Civil y anexo dan unas instrucciones provisionales conjuntas para el servicio en las autopistas de peaje, dictadas de acuerdo con la Dirección General de Tráfico, que en términos generales vienen a decir que estas Unidades Especiales dependen a efectos del servicio del Sector cuya demarcación comprenda el respectivo tramo de autopistas. Para ello, y dependiente del Jefe del Sector, existe un Centro Operativo de Autopistas (C. O. A.) al mando de un Oficial, cuando el número de estos Destacamentos Especiales sea tal que la actuación de los mismos exija un mando común para su mejor coordinación o la longitud y circunstancias geográficas del tramo general así lo aconsejen.

La dependencia jerárquica del C. O. A. lo es del mando del Sector, en las mismas condiciones que el personal de la Plana Mayor de éste si está ubicado en demarcación de la misma provincia. Si esta ubica-

ción es en otra provincia, depende del Jefe del Sector a efectos del servicio peculiar de autopistas y del Jefe del Subsector en lo demás (disciplinarios, administrativos, etc.), en iguales condiciones que los restantes Destacamentos.

En síntesis, las misiones del C. O. A. son las de organizar, controlar y vigilar los servicios, informar al Jefe del Sector de cualquier vicisitud ocurrida en su demarcación, mantener enlace permanente con la Dirección correspondiente de la autopista y comunicar a los Jefes de Subsector las novedades que les afecten, enlazando con los mismos para la coordinación o refuerzo de los servicios que sean precisos. Esto incluye la intervención de los equipos de Atestados del Subsector en los accidentes que ocurran en las autopistas.

En esas vías en que no se haya establecido el C. O. A. será el Destacamento o Destacamentos existentes los que, por yuxtaposición con los servicios de la Sociedad de Autopistas, enlacen con éstos y pasen directamente al Subsector las situaciones que no puedan resolver por sí mismos.

En cuanto a la organización del servicio, lo desarrollan estos Destacamentos de forma que el tramo de autopista que tienen adjudicado se halle vigilado las veinticuatro horas normalmente en cuatro tramos, además de mantener un retén de veinticuatro horas de servicio por veinticuatro horas de descanso, marcándoseles una velocidad máxima de patrullaje de 90 kms./hora y mínima de 75 kms./hora.

Si se tiene en cuenta que la plantilla de la Agrupación de Tráfico no ha sufrido modificación desde el año 1970 —nunca ha estado al completo—, el aumento del Parque Nacional de Automóviles, así como el incremento de los diferentes servicios, se puede deducir fácilmente el esfuerzo realizado por todo el personal para atender las múltiples misiones encomendadas.

En el cuadro siguiente se refleja la relación de guardias civiles de Tráfico por cada 1.000 vehículos del Parque Nacional, tomando como base la fuerza presente a finales de cada uno de los años señalados:

AÑO	Número de vehículos Parque Nacional	Fuerza presente	Relación 1.000 vh. G. C. T.
1970	4.392.214	4.844	1,10
1971	4.831.365	5.261	1,08
1972	5.334.633	5.745	1,07
1973	5.936.819	6.066	1,02
1974	6.487.113	6.290	0,96
1975	7.018.906	6.424	0,91
1976	7.600.532	6.529	0,86
1977	8.269.311	6.613	0,80
1978	8.952.628	6.660	0,74
1979	9.586.802	6.612	0,69
1980	10.192.743	6.636	0,65
1981	10.666.714	6.501	0,60
1982	11.170.404	6.434	0,57



Coronel don Guillermo Gutiérrez García, tercer Jefe de la Agrupación (2-10-65 a 18-4-67)

La eficacia demostrada por la Agrupación de Tráfico desde su creación, no sólo en cuanto a la realización de auxilios y servicios humanitarios prestados, sino también referida a la confección de atestados e informes técnicos y pliegos de descargos emitidos, así como el número de denuncias formuladas y total de kilómetros recorridos por los vehículos de que dispone la Agrupación, es conocida de todos los españoles, muchos de los cuales han expresado durante estos veinticinco años y actualmente expresan su agradecimiento, tanto en cartas elogiosas como por otros medios de comunicación social.

No obstante las dificultades que entraña toda Unidad de nueva creación, se puede asegurar que no ha quedado misión por cumplir, servicio que realizar, auxilio a prestar, y todo ello con un profundo sentido del cumplimiento del deber y siempre con un gesto o palabra amable para el usuario, intentando que la imagen del guardia civil de Tráfico en carretera contribuya a consolidar, y si cabe aumentar, el prestigio que a la Guardia Civil le ha concedido la sociedad española en justo homenaje a su leal y abnegado servicio.

LA JEFATURA DE MATERIAL

Al crearse la Agrupación de Tráfico se puso en funcionamiento, dentro de su Plana Mayor, una Unidad que tuviera como misión el estudio, coordinación y consecución de los medios necesarios para la realización de los servicios.

En principio estuvo encomendado este cometido a un equipo, compuesto por un Jefe del Cuerpo y cuatro hombres más.

Todo lo concerniente a vehículos y su reparación estaba a cargo del Parque de Automovilismo del Cuerpo, que también facilitaba los repuestos necesarios para dichos vehículos.

Aparatos Especiales y Vestuario se llevaba directamente por dicho equipo, de acuerdo con las previsiones presupuestarias de la también recién creada Jefatura Central de Tráfico (hoy Dirección General de Tráfico).

La coordinación de esta primitiva Jefatura de Material de la Agrupación, tanto con el Parque de Automovilismo como con la Jefatura Central de Tráfico, se realizaba directamente por el indicado Jefe del Cuerpo, auxiliado por ese pequeño equipo.

Como puede suponerse, los medios eran escasos y precarios, hasta el punto de que hubo de solucionarse el problema con el traspaso a la Agrupación de parte del material móvil que venía utilizando la entonces Policía Armada y de Tráfico; material que se iba adjudicando a las Unidades a medida que se hacía cargo del servicio de Tráfico en las distintas provincias españolas, realizándose su distribución por el Parque de Automovilismo.

Huelga decir que este material no solucionó el problema, dado su precario estado general y su escasa o nula eficacia, motivo por el cual hubo de ser recogido de las Unidades a las que se adjudicó y dado de baja al poco tiempo.

Era tal la falta de material móvil que se puede asegurar, sin miedo a equivocarse, que como término medio en cada provincia existía para el servicio un «Land-Rover» o furgoneta para la realización del servicio de Atestados; un «Land-Rover» para el servicio de Auxilio; un vehículo ligero con un equipo de traffipax (hoy fotocontrol, que por cierto causó sensación entre todos los usuarios de las carreteras por no haberse utilizado hasta entonces este sistema de control de infracciones), y una motocicleta por cada dos motoristas (en algunas ocasiones por cada tres).

Los Jefes de Sección —hoy Subsector— dispusieron para el servicio de una motocicleta con sidecar; su uso resultó muy problemático debido a que no era apropiado para largas distancias, pues, al ser el campo de acción de estos mandos de ámbito provincial, su utilidad era poca y su seguridad escasa.

En cuanto a vestuario, el resultado fue más favorable al facilitarse las siguientes prendas: chaquetón de cuero (aún en uso), impermeable (de resultados muy poco efectivos), casco y manoplas. Esto, que no representaba gran cosa, pareció de una importancia tremenda, pero el impacto moral hizo más mella de lo que la realidad proporcionaba.

Sin embargo, con esta pobreza de medios se prestaron los servicios con una eficacia digna de la mayor consideración por el rendimiento tan elevado obtenido, merced, sin duda, a las cualidades profesionales,



Detalle Interior de los nuevos coches de atestados (Foto Hortigüela)

morales, humanas, espíritu de sacrificio y elevada moral, de las que siempre hizo extraordinaria gala la Guardia Civil.

Aquella primitiva Jefatura de Material tuvo que trabajar intensamente para lograr previo estudio de los medios utilizados por las Policías de Tráfico de otras naciones, las disponibilidades presupuestarias y selección de los más apropiados para nuestra orografía peninsular e isleña, estado de nuestras vías de comunicación y parque nacional de vehículos.

Obtenidas las primeras conclusiones, se dio comienzo a un orden de prioridad, cuyos resultados empezaron a verse, aunque en un porcentaje muy reducido, en el año 1960, en que ya causó baja casi total el material móvil procedente de la Policía Armada y de Tráfico; se adquirieron algunas motocicletas y vehículos de cuatro ruedas nuevos

y se iniciaron las Transmisiones. Poco se había conseguido aún, pero se abrieron las puertas a nuevas perspectivas, que sirvieron como banco de prueba para acoplar a sus resultados la dotación de las nuevas unidades en servicio que se iban poniendo y que abarcarían en 1961 a todo el ámbito nacional.

En este último año se podría decir que se inició, de una forma ya perfilada, el funcionamiento de la Jefatura de Material.

Funcionando ya la Agrupación en todo el territorio nacional, había que lograr la dotación de todo tipo de material y medios, tanto a las unidades como al personal, y, a pesar de no existir todavía las plantillas propias de la especialidad, sí se disponía de datos más concretos para conocimiento de las necesidades.

Se crearon negociados dentro de la Jefatura de Material y se seleccionó al personal idóneo con cursos técnicos, y así se logró disponer de un equipo que, en aquellas fechas, se podría considerar suficientemente preparado para resolver la grave papeleta que se presentaba y que gracias a estas previsiones logró superar con bastante efectividad, a pesar de las precarias disponibilidades económicas.

Se continuó en contacto permanente con Policías de Tráfico de otras naciones; se estudiaba constantemente el nuevo equipo y sistemas que la industria nacional y extranjera producían, dado las continuas mejoras y perfeccionamiento que el avance industrial, especialmente en lo electrónico, conseguía; se recogían, recopilaban y estudiaban



ALCOMETER BENCH, con botella de calibración

minuciosamente cuanta propaganda, folletos, revistas, ilustraciones, etcétera, se editaban para conseguir lo mejor que se pudiera para la realización de los servicios; se asistió a Ferias y Exposiciones tanto nacionales como extranjeras, que de material, medios y nuevas técnicas se presentaron al público y pudieran interesar a la Agrupación; en fin, se empezó, y se continúa en la actualidad, con este sistema para lograr que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil no quedara jamás desfasada en comparación con otros Cuerpos similares del resto del mundo y, a poder ser, situarla entre los mejores.

A este respecto cabe la satisfacción de señalar que ya existen Policías de Tráfico de algunas naciones que estudian y observan la Agrupación para tratar de imitarla.

Así, pues, se consiguió ir perfeccionando los medios y técnicas a utilizar en el servicio, como fue: ampliar las transmisiones, hasta lograr que todos los vehículos y Unidades dispusieran de medios propios (radioteléfonos de todo tipo) para transmitir cualquier novedad casi instantáneamente; que en todas las Unidades hubiera suficiente número de alcoholímetros (control de alcohol en sangre por medio de la espiración de los conductores dudosos); que todas las provincias poseyeran equipos de radar y fotocontrol sobre los vehículos suficientes para su cometido; que en Laboratorios propios se efectuasen los revelados de fotografías sin tener que recurrir a empresas privadas, como sucedía en un principio; que se dispusiese de equipos de Atestados, Auxilio e Informes, y, finalmente que cada motorista tuviese una motocicleta adjudicada y que en todas las Unidades según su entidad, hubiese suficiente número de vehículos de cuatro ruedas para la realización de cualquier tipo de servicio.

De este modo, paso a paso y luchando con los inconvenientes de cortos presupuestos y los que conllevan la organización de toda obra de nueva planta, se llegó a lo que hoy es la Jefatura de Material, dependencia encuadrada en la Plana Mayor de la Agrupación, cuyo lema de trabajo es el siguiente: «Que el material esté supeditado a los servicios y que jamás los servicios estén supeditados al material».

Las misiones encomendadas a esta Jefatura, sin que ninguna se pueda considerar preferente, ya que todas están relacionadas entre sí, son numerosas y variadas. Entre ellas se pueden destacar:

Conocimiento del mercado nacional y extranjero de aparatos útiles al servicio y de los medios que utilizan las Policías de Tráfico de otras naciones y su eficacia. Estudio de las características, funcionamiento y eficacia de estos medios, y conseguir muestras o prototipos para su experimentación, tanto en la Jefatura de Material como en las Unidades de servicio de la Agrupación. Recepción del material adquirido y distribución a las Unidades. Inspección periódica de dichas Unidades para comprobar que se hace un correcto uso del material y conocer posibles deficiencias o fallos. Reparación de averías y proponer o autorizar la baja definitiva del material inútil, aparatos especiales, medios de transmisión, vestuario y equipo que por agotamiento o por circunstancias especiales no cumplan sus funciones. Conocimiento de los problemas de acuartelamiento, tanto en lo referente a viviendas del personal como

a oficinas, dependencias y garajes, para proponer a la Dirección General de Tráfico, según corresponda, su resolución. Tramitación de cuantos expedientes o informaciones por los accidentes ocurridos al personal de la Agrupación en la realización de los servicios, tanto en lo que afecta a la responsabilidad penal como civil, para que se reclame o abone, según proceda, las indemnizaciones correspondientes. Administración, distribución y controles de carburantes y lubricantes necesarios para la utilización en el servicio del material móvil, y todo lo referente a los vehículos de la Agrupación.

La Jefatura de Material dispone actualmente de dos locales: uno alquilado a la Asociación de Huérfanos del Cuerpo y otro propiedad de la Dirección General de Tráfico. En el segundo están ubicadas todas las dependencias de que consta la Jefatura, a excepción del Negociado de Aparatos Especiales, que se encuentra en el mismo. Las zonas libres, muy escasas, se utilizan para almacén de repuestos, almacén de vestuario, equipar y montar en los vehículos los medios que les falta al ser recibidos de fábrica, por no corresponder a la misma su instalación, reparación de aparatos especiales y otros de menos importancia.

Como en estos locales no hay espacio suficiente para recepcionar o depositar el material, especialmente el móvil, que se reciba, la Dirección General de Tráfico facilita una nave y parte de un garaje público, que todavía resultan insuficientes. Los aparatos y medios de transmisiones se encuentran en un local de la Jefatura de la Agrupación de Tráfico, próximo a la Dirección General del Cuerpo.

Para eliminar o paliar en lo posible la grave situación por la que atraviesa la Jefatura de Material al tener tan diseminados sus locales de actuación, se están construyendo actualmente por la Dirección General de Tráfico varios inmuebles, teniéndose previsto destinar uno de ellos para ubicar en él todas las Oficinas, dependencias y garajes que necesita la Jefatura de Material.

Para la realización de las misiones encomendadas podría decirse que el factor humano es el medio del que en exclusiva se dispone y, aunque reducido por el campo de acción que hay que abarcar, su especialización (la mayoría con cursos nacionales y hasta en el extranjero, especialmente para transmisiones, equipos de radar y fotocontrol, alcoholímetros y, en general, todo lo relacionado con la electrónica) y plena dedicación hacen que se cumplan las funciones encomendadas, pues si fallara uno solo de los engranajes sería motivo de que todo el servicio de la Agrupación se resintiera, pudiéndose llegar casi hasta la paralización.

Desde hace pocos meses se dispone de un ordenador que, en su día, servirá para realizar y proporcionar una serie de datos imprescindibles para las previsiones, adquisiciones, reparaciones y gastos no sólo del material móvil con sus reparaciones y repuestos, sino del acuartelamiento, vestuario, equipo, transmisiones, aparatos especiales, combustibles, etc., que son necesarios tener al día y actualmente se tienen que obtener manualmente.



Coronel don Angel Ruiz Ayúcar, cuarto Jefe de la Agrupación (11-5-67 a 16-2-71)

Hasta el momento solamente se están introduciendo datos y todavía es prácticamente nula su utilidad pero se confía en que dentro de dos o tres años se consiga una eficacia plena. Actualmente, la Agrupación dispone de 4.148 motocicletas y 2.004 vehículos de cuatro ruedas; 2.265 radioteléfonos de coche, 4.665 de motocicletas y 400 aparatos de radio portátiles. Cuenta además con numerosos equipos fijos de radio, repetidores y terminales, que por su complejidad, igual que ocurre con los aparatos especiales de que dispone la Agrupación, se tratan por separado.

LOS SECTORES

El origen de los Sectores estaba gestándose ya en el momento de encomendarse a la Dirección General del Cuerpo el estudio de la problemática del tráfico en las carreteras españolas. Ya entonces se entiende la necesidad de abarcar todo el territorio nacional como método más eficaz de realizar el servicio con éxito, con una división coherente y escalonada que parta de un gran Centro coordinador capaz de englobar las distintas zonas del territorio nacional que en su conjunto se quieren atender. En este contexto es donde se encuadran los que van a llamarse Sectores: centro del organigrama que va a componer la estructura organizativa de la Agrupación, y que desde ahora podríamos definir como Unidad encargada de la inspección y coordinación de los servicios prestados por los Subsectores y los Destacamentos de ella dependientes en la parte del territorio nacional que le fue asignada.

Se trataba de dividir el territorio nacional en unidades, cuya cabecera se ubicaría en aquellas poblaciones consideradas idóneas por su especial situación. Para ello se siguieron criterios de orden técnico y de orden práctico: primeramente debían ser nudos importantes de comunicación, para, finalmente, considerar la conveniencia de que sus sedes fueran a su vez las de las respectivas Capitanías Generales, que además suelen ser generalmente haces importantes de carreteras y corrientes de circulación.

Los Sectores se dividen a su vez en Subsectores —Secciones en su nomenclatura original—, que al mando de un Capitán constituyen la unidad de servicio a nivel provincial. Las cabeceras se radicaron en las capitales, para desde ahí extenderse al resto de la provincia a través de los Destacamentos, cuyo número y composición iban a ser variables, mientras que su ubicación estaba en función de que la población fuese centro neurálgico de carreteras o punto intermedio de rutas importantes.

De este modo quedaría organizada la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil por todo el territorio nacional. Había que dar vida a la idea y proceder al establecimiento efectivo de los distintos Sectores, que no fue simultáneo, sino que, al contrario, se hizo de forma bastante heterogénea, atendiendo a criterios de tipo práctico, derivados de la falta de personal especializado y del material, insuficiente para abastecer todo el territorio en un primer momento.

Nos limitaremos en estas líneas a una referencia breve de la organización primitiva de los Sectores, como una Unidad más de la Agrupa-



Coronel don Antonio Laso Arroyo, quinto Jefe de la Agrupación (18-3-71 a 29-9-78)

ción, y de su desarrollo posterior, con lo cual creemos poder llevar al lector una idea general y suficiente de la estructura territorial y funcional de la Agrupación de Tráfico.

I Sector.

Dada su ubicación en la capital de la nación y provincias limítrofes, el mando de la Jefatura de la Agrupación consideró que este Sector debía ser el primero que entrara en servicio, lo que hizo el 6 de agosto de 1959, cinco días después de quedar constituido como tal Unidad. En un principio comprendería los Subsectores de Madrid, Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Segovia y Avila.

El I Sector comenzó en Madrid con una Sección Especial y con la Sección de Madrid; ambas Unidades eran, por su ubicación, misión y



Coches del primer Sector formados para revista en Chamartín (Foto Hortigüela)

servicios, el escaparate de la recién creada Agrupación. La Sección Especial realizaba servicios extraordinarios, aunque también tenía demarcación territorial. La Sección de Madrid tendría responsabilidad en todas las carreteras de la provincia, salvo las encomendadas a la Especial y al Destacamento de El Molar. Sin embargo, la conveniencia de descentralizar los efectivos hace que vayan surgiendo los primeros Destacamentos: Arganda, Valdemoro, Buitrago (que absorbe al de El Molar) y el de Guadarrama, inaugurado en 1962, es decir, un año antes de entrar en funcionamiento el túnel de igual nombre, que constituiría un acontecimiento para las comunicaciones de Madrid con Galicia y que supondría la reorganización de las demarcaciones de la zona norte de Madrid, que dejarían al Destacamento Especial con menos responsabilidad territorial, a pesar de unirse en diciembre de 1960 las Secciones de Madrid con la Especial en una sola.

Posteriormente, en diciembre de 1968, el enorme volumen que adquiere el tráfico en Madrid obliga a subdividir el Destacamento de Madrid: primero, en A y B, y más tarde, en C y Destacamento de Coches. Este último aparecerá también en Barcelona y en Valencia, al considerar que el número de hombres y material de las Planas Mayores es de tal envergadura que es necesario un Teniente para mandarlos en apoyo de los Capitanes respectivos.

El 1 de agosto de 1974, siguiendo con la tendencia de implantación de Destacamentos en aquellas carreteras de concurrido tráfico, se crea el de Leganés. La misma finalidad llevaría el traslado de los Destacamentos C (mayo de 1977) y A (marzo de 1983) a Barajas y Móstoles, respectivamente. Esta medida, además, supondría un ahorro de tiempo

en transportes y desplazamientos que redundan en beneficio y descanso de los componentes de cada Unidad.

El Subsector de Cuenca inicia sus servicios en agosto del año fundacional con su Plana Mayor y cinco Destacamentos: Cuenca, Saelices, Cervera del Llano, Minglanilla y Las Pedroñeras. En este despliegue, aparte de las razones prioritarias de tráfico, también influían problemas de acuartelamiento, causa que motiva un traslado de Cervera del Llano a Villares del Saz en febrero de 1961; el reajuste en los efectivos del Destacamento de Minglanilla, que pasa a Motilla del Palancar, y en los de Saelices, que pasan a Tarancón, lo que ocurrió en ambos casos en 1974; por último, el Destacamento de Villares del Saz se disuelve, incorporándose sus efectivos a Motilla del Palancar y a Tarancón. De este modo queda configurado el actual Subsector de Cuenca.

También el Subsector de Guadalajara comenzó sus servicios en agosto del año fundacional. En un principio constaba de Plana Mayor y los Destacamentos de la capital, Sacedón, Brihuega, Alcolea del Pinar y Molina de Aragón. En diciembre de 1961, el Destacamento de Molina de Aragón se suprimió, pasando sus componentes a engrosar las filas del de Alcolea del Pinar; lo mismo ocurrió con el de Sacedón en beneficio del de Guadalajara. Existió durante cuatro meses un Destacamento de Atestados en Trijueque, pero por deficiencias de alojamiento hubo que prescindir de él, integrándose en la Plana Mayor de la capital.

Avila sigue la misma pauta que los demás Subsectores en cuanto al inicio de su andadura. No ocurriría lo mismo, sin embargo, en lo referente a la evolución, pues desde un principio han permanecido los mismos Destacamentos en su ubicación de origen: Avila, Arévalo, Piedrahíta y Arenas de San Pedro; a los que naturalmente debemos añadir la Plana Mayor.

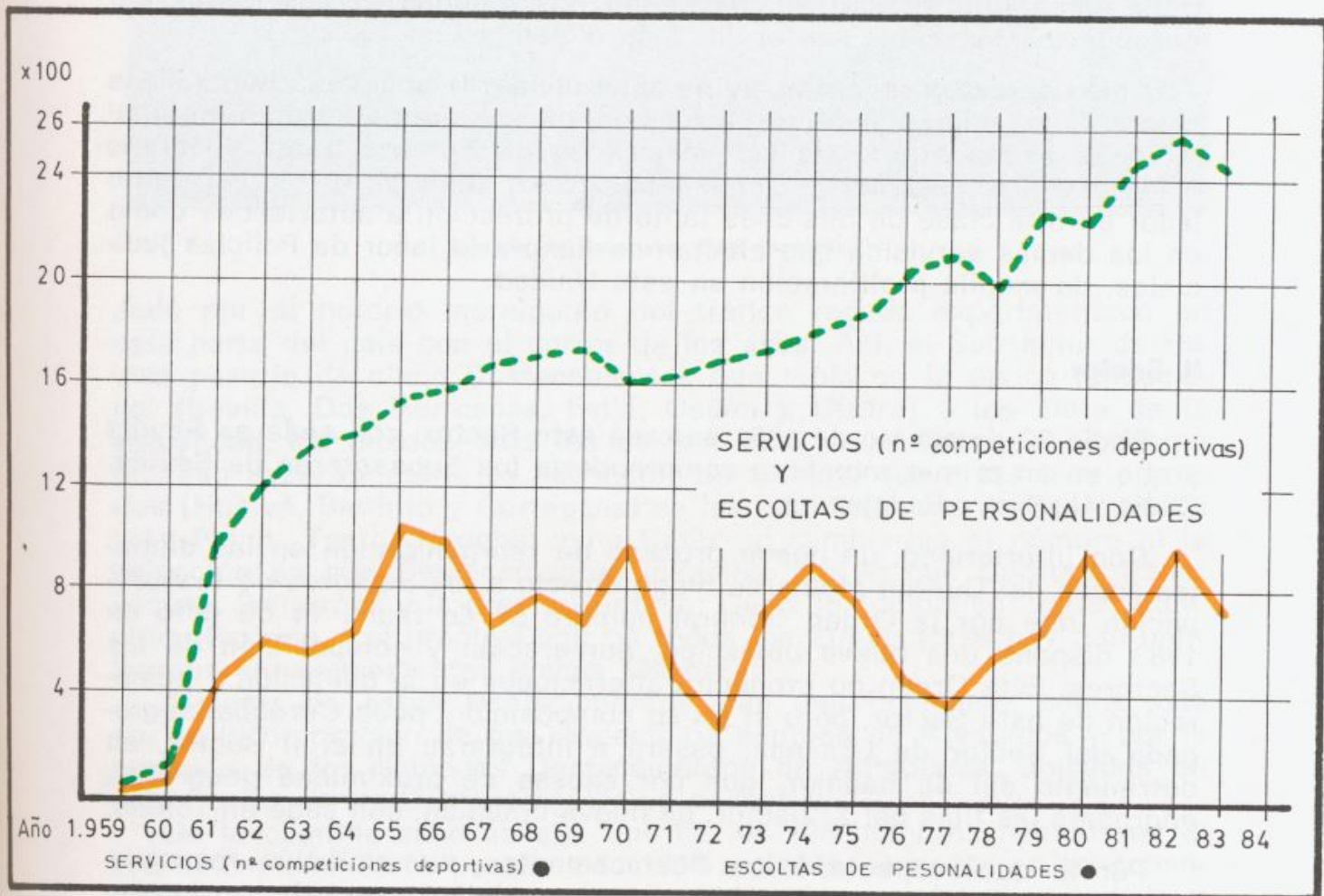
Los Subsectores de Toledo y de Ciudad Real se desgajarían de este Sector a raíz de la reorganización de las distintas zonas del Cuerpo en 1 de octubre de 1983, formando, junto a Cáceres y Badajoz, el nuevo XI Sector, con sede en la Ciudad Imperial.

La plantilla de este Sector tendría bastantes alteraciones desde su nacimiento. Inició sus servicios con 400 —concretamente el Subsector de Madrid absorbería la casi totalidad de los componentes de la legendaria Unidad Piloto—, en septiembre de 1977 alcanzará su cota más elevada: 1.070 hombres; si bien, con motivo de la citada reorganización de zonas del año 1983, se rebajó sensiblemente su número al reducirse igualmente el número de Subsectores dependientes del Sector, por lo que hoy los componentes suman un total de 719 efectivos: 14 mandos, 460 motoristas, 68 de Atestados y 175 de otras especialidades y Plana Mayor.

Esta plantilla cubre una red vial extensa y bien dotada por regla general, según corresponde a la capital de la nación, eje central del cual dimanan las principales vías del país y que afectan en su recorrido a los principales tramos del resto de los Subsectores que componen el Sector. Por otra parte, al estar situadas en la Meseta Central peninsular, la orografía no presenta apenas escollos importantes, hecha la sal-

vedad minúscula de las sierras que cubren el frente noroccidental de la capital de España.

Los kilómetros recorridos por los miembros de este Sector sobre la red vial del mismo han sido un total de 323.611.324, de los cuales un 45 por 100 han sido realizados en vehículos de cuatro ruedas y un 55 por 100 en motocicletas; con una involución claramente inversa si se observa que en el año 1962 se recorrieron 3.444.005 kms. más en motocicleta que en coche; mientras que en 1983 fueron 1.837.591 kms. más los recorridos por vehículos de cuatro ruedas que por motocicletas, lo que explica meridianamente dos cosas: Primero, que se ha ido ganando en medios más acordes con las necesidades del servicio. Segundo, que el hecho de realizar más kilómetros en coche que en motocicleta implica una dependencia de la climatología a la hora de montar los servicios, y que en este Sector tiene especial incidencia por cuanto son temperaturas extremas en invierno y en verano, como corresponde a un clima continental que da veranos calurosos e inviernos fríos en toda la Meseta. Esta diferencia se hace especialmente acusada en los Destacamentos de montaña, lo que siempre merece el reconocimiento tácito a su labor.



Pero ello no ha representado hándicap para que el servicio se encuentre permanentemente cubierto. Es más, han sido numerosos los servicios relevantes que en este Sector lleva hechos desde su fundación. Por razones de espacio es imposible citar todos, pero sí lo haremos con algunos a título de referencia:

El rescate de 23 personas extraviadas en la nieve de Navacerrada el 3 de febrero de 1971. Actuación destacada tuvieron los hombres que, en septiembre de 1979, coadyuvaron al rescate de varias personas en inminente peligro de muerte en la localidad de Villares del Saz con motivo de las grandes inundaciones registradas en aquellos días. El rescate de dos heridos atrapados en el interior de un vehículo incendiado tras accidentarse momentos antes en la carretera N-301, hecho que tuvo lugar en septiembre de 1980. Los componentes del Subsector de Guadalajara tuvieron una destacada actuación en el salvamento de personas, animales y efectos personales siniestrados a causa de las grandes inundaciones acaecidas en las localidades de Azuqueca de Henares, Cabanillas del Campo y la propia capital. La gran labor de auxilio y rescate de las víctimas del accidente aéreo ocurrido en las inmediaciones de Mejorada del Campo el día 27 de noviembre de 1983. Merecido elogio tienen los componentes del Sector participantes en la extraordinaria labor de auxilio y rescate a los accidentados de la catástrofe aérea que supuso el choque de dos aviones en las pistas del Aeropuerto Madrid-Barajas el día 7 de diciembre de 1983.

Amén de estos servicios, no se debe olvidar la actuación, tan callada como eficaz, imprescindible y abnegada, que se presta durante las operaciones salida-retorno de las vacaciones de Semana Santa y verano en la periferia de Madrid. Como tampoco se debe olvidar la relevante labor en otra clase de misiones tanto de protección a autoridades como en los demás servicios que afectan de lleno a la labor de Policías judiciales, de amplia proliferación en esta Unidad.

II Sector.

El día 26 de agosto de 1961 se crea este Sector, con sede en Sevilla y que en un primer momento comprendería los Subsectores de Sevilla, Cádiz, Huelva y Badajoz.

Con ulterioridad, un nuevo proceso de reorganización en las distintas zonas del Cuerpo afecta de modo directo a los Sectores de la Agrupación, que por la Orden General número 59 de fecha 14 de julio de 1983 dispone una nueva ubicación, numeración y composición de los Sectores. Esta Orden no producirá alteraciones en la ubicación y numeración de este Sector, pero sí en su composición, pues Córdoba, segregada del Sector de Granada, pasará a integrarse en el II Sector, en detrimento del de Badajoz, que por causas de proximidad geográfica engrosará las filas del XI Sector, de nueva creación, con sede en Toledo.

Por lo que respecta a los Destacamentos, su evolución responde palmariamente a las necesidades de un paulatino crecimiento deman-



Servicio de Autopistas (Foto Hortigüela)

dado por el notorio incremento del tráfico rodado experimentado en esta parte del país con el correr de los años. Así, el Subsector de Sevilla pasaría de cinco Destacamentos que tenía en la época fundacional (Sevilla, Dos Hermanas, Ecija, Osuna y Utrera) a los siete de la actualidad, los citados, más los de San Juan y Las Cabezas. El mismo proceso experimentaría el Subsector de Huelva, que a los tres primarios (Huelva, Riotinto y Cortegana) se les adhirieron los de Santa Olalla y La Palma. Tanto Córdoba como Cádiz no cambiarían el número ni la ubicación de sus Destacamentos iniciales, por lo que Córdoba tiene: Lucena, Peñarroya y la propia Córdoba; Cádiz lo componen: Jerez, Algeciras, Barbate y el propio Cádiz. A todos los Subsectores hay que unirles sus correspondientes Planas Mayores.

Algunos de estos Destacamentos irán modificándose, sobre todo por la incorporación de los respectivos equipos de Atestados y por la creación de los llamados Destacamentos de Autopistas, ubicados en este Sector en los Destacamentos ya sedentes.

De la plantilla cabe señalar que de los 175 hombres habidos en el año fundacional se ha pasado a los 504 actuales; aumento en consonancia con la dimensión creciente experimentada por el tráfico rodado y

repartidos del siguiente modo: 11 mandos, 322 motoristas, 48 de Ates-tados y 14 de Auxilio.

Esta plantilla debe atender una red vial de 7.864 kms., suficientes, si bien existen algunos condicionamientos que afectan al desarrollo del tráfico fluido y seguro. En este sentido señalamos la problemática deriva-da de la infraestructura y trazado de gran parte de las carreteras incluidas en la red general complementaria y regional; de la carencia de red arterial vial en diversos núcleos urbanos de considerable con-centración demográfica, y, fundamentalmente, del potencial riesgo que impone el intenso tráfico de mercancías peligrosas.

Sobre esta red vial se realizan un total de 135.670.382 kms. sobre motocicletas (64 %) y 76.058.703 kms. sobre vehículos de cuatro ruelas (36 %). Esta diferencia, en apariencia tan abrumadora, tiene su explicación parcial por el clima reinante en el Sector: templado-cálido mediterráneo, que caracteriza a la gran parte de la «España seca», don-de predominan los veranos largos y cálidos, en contraposición con Inviernos suaves y poco pluviosos; lo que hace más factible el servicio en motocicleta, agradable no sólo por el clima, sino por la orografía por la que ha de discurrir, normalmente por campiñas situadas en altiplanicies, suavemente onduladas por la erosión de un paisaje de colinas redondeadas —los alcores— que dominan todo el interior. En la costa, la orografía gana en sinuosidad mientras se bordean las sucesivas pla-yas arenosas que configuran el relieve sobre el que día y noche circulan nuestros hombres.



Antes de salir de servicio el Oficial distribuye misiones y tramos de vigilancia (Foto Hortigüela)

Los servicios en este Sector son tranquilos y sosegados, lo que no impide, sin embargo, que se hayan producido una serie de actuaciones relevantes igualmente numerosas. Siguiendo la línea trazada en esta temática para con todas las Unidades destacamos en esta ocasión algunos de tipo humanitario, como la valiosa colaboración prestada por los componentes del Subsector de Sevilla con motivo de las inundaciones del río Tamarguillo el día 26 de noviembre de 1961 y, posteriormente, la evacuación y prestación de primeros auxilios a los supervivientes de la avioneta accidentada con motivo de la llamada «Operación Clavel»: ayuda pro-damnificados en las inundaciones y donde, recordemos, fallecieron 22 personas. Digna mención merece la brillante y valiente actuación del Jefe del Destacamento de Osuna, quien en 1979 logró rescatar con vida a dos ocupantes aprisionados en el interior de un vehículo incendiado. Elogio unánime merece la audaz y benemérita acción de un componente de la Plana Mayor del Subsector de Huelva, quien el día 17 de agosto de 1982 logró rescatar con vida, tras ímprobos esfuerzos, a una persona que se hallaba inconsciente en el interior de un vehículo en llamas. Además de estos servicios, han de sumarse otros también importantes en materia de tráfico de contrabando, detención de delincuentes o evitación de robos, atracos, etc.

III Sector.

Con fecha 1 de abril de 1961 se crea este Sector, con base en Valencia. Inicialmente constaba de Plana Mayor y tres Subsectores ubicados en Valencia, Alicante y Castellón. En el mes de junio de ese mismo año se crean los de Albacete y Murcia y, configurando su composición actual, el Subsector de Palma de Mallorca se segrega del Sector de Barcelona en 1 de octubre de 1983 para incorporarse al III Sector.

La división de los Subsectores y su posterior evolución han sido las siguientes:

Subsector de Valencia: Creado en la misma fecha que el Sector, consta de Plana Mayor y los Destacamentos de Valencia «A» y de Valencia «B», fruto del desglose producido por el único Destacamento existente en Valencia hasta el 1 de junio de 1969; Játiva, Requena, éste merced al traslado desde su ubicación originaria en Utiel; el de Autopistas de Algemesí (creado el 25 de octubre de 1976), y, finalmente, el de Gandía, que el 25 de junio de 1981 trocó su base por la anterior de Sueca.

Subsector de Castellón: Creado en la misma fecha que el anterior, constaba inicialmente de Plana Mayor y los Destacamentos de Segorbe, Morella, Castellón y Alcalá de Chisbert, que el 30 de agosto de 1962 se traslada a su actual ubicación en Benicarló. Posteriormente, y en metamorfosis similar a otros Subsectores, se crea el Destacamento de San Mateo, luego desaparecido, y los Destacamentos de Autopistas de Castellón Sur (6-VI-1974) y de Vinaroz (17-VI-1977).

Subsector de Alicante: Creado en la misma fecha que los anteriores, constaba inicialmente de Plana Mayor y los Destacamentos ubica-

dos en Alicante, Alcoy, Benidorm y Elda; a los que se unieron el de Orihuela (3 de marzo de 1969) y el Destacamento de Autopistas de Villajoyosa (6 de junio de 1976). El Destacamento de Elda trasladó su base a Villena, el 29 de junio de 1975.

Subsector de Albacete: Data de 9 de junio de 1961 y dispondrá de Plana Mayor y los Destacamentos de Albacete, Almansa, Alcaraz, Hellín y La Roda, que desaparecería en 23 de marzo de 1968.

Subsector de Murcia: Creado con fecha 10 de junio de 1961, consta de Plana Mayor y los Destacamentos de la capital, Cartagena, Lorca, Cieza y Caravaca. No sufrió alteraciones.

Subsector de Palma de Mallorca: Creado el 4 de febrero de 1961, va a constar en principio de Plana Mayor y tres Destacamentos, sitios en Palma de Mallorca, Algaida y Manacor. Más tarde se irán creando, de forma sucesiva y ante el aumento vertiginoso del tráfico en estas islas —centro turístico de primer orden—, los de Inca (11 de septiembre de 1961), isla de Ibiza (1 de junio de 1968), si bien el de Algaida desaparecerá el 9 de junio de 1965.

La plantilla que cubre la especialidad en este Sector ha ido, como resulta lógico, aumentando paulatinamente. De los 242 componentes de 1961 se ha pasado a los 1.032 de la actualidad, divididos en 14 mandos, 569 motoristas, 325 de otras especialidades y 146 guardias auxiliares.



Poco a poco se va modernizando el material. La adquisición de motocicletas BMW supuso una gran mejora
(Foto Hortigüela)

Esta plantilla presta sus servicios sobre una red vial extensa y por lo general bien dotada —tal vez junto a la región catalana figure en vanguardia con relación al resto de España—, y que suma un total de 2.970,02 kms., repartidos a través de 22 redes viarias principales que, junto a otras vías de carácter comarcal y local, son el eje sobre el que se centra el servicio del Sector, que se hace fácil, dado que la red discurre por una orografía que va marcando un declive de las tierras altas de la Meseta hacia el Mediterráneo; mientras que en su interior destacan las llanuras de Albacete y las prolongaciones de las cordilleras Ibérica, Bética y Penibética, que en ningún caso ofrecen dificultad al tráfico rodado. Los servicios, además, se ven favorecidos por una climatología apta para el tráfico —quizá con la excepción de Albacete—, distinguiéndose don grandes zonas climáticas claramente diferentes: Una, comprendida en la costa mediterránea, húmeda, con veranos e inviernos suaves, con escasas lluvias y fuertes vientos de Poniente. Otra, central (Albacete), con veranos calurosos en horas diurnas e inviernos muy fríos, típicos del clima continental.

En cualquier caso, el clima no es ni será óbice para que el servicio se encuentre permanentemente atendido y haya arrojado en 1983 las siguientes cifras: 8.500.000 kms. sobre motocicletas; 8.000.000 sobre vehículos de cuatro ruedas. Como se observa, apenas existen diferencias al jugar con guarismos tan elevados, lo que nos permite hacer una conjetura simplista: la dualidad del clima influye en la aproximación del número de kilómetros en una clase u otra de vehículos.

Los servicios relevantes han ido «in crescendo» anualmente desde la creación del Sector. Concretamente en 1983 se realizaron más de 37.000 auxilios, cota jamás alcanzada en años precedentes. Pero donde realmente la grandeza de la labor del Instituto registra su máximo exponente es en la cantidad de servicios humanitarios realizados y que en este Sector han sido múltiples. Destaquemos los siguientes: El rescate de las aguas de la playa de Calblanque de una niña que se estaba ahogando y a quien los mismos miembros del Sector salvaron la vida tras aplicarle la respiración boca a boca, hecho que ocurrió el 13 de septiembre de 1969. La brillante colaboración con otras fuerzas del Cuerpo en las labores de extinción del incendio y evacuación de los siniestrados en la Refinería de Petróleos de Escombreras, Cartagena, entre los días 1 y 9 de octubre de 1969. El rescate de cuatro personas sorprendidas en el interior de un vehículo arrastrado por la corriente del río Guadalentín, en pleno desbordamiento de éste. La valerosa acción de los componentes del Subsector de Castellón durante la labor de evacuación de las personas heridas con quemaduras en la catástrofe del camping «Los Alfaques», en la provincia de Tarragona; así como la brillante canalización del tráfico en aquellos dramáticos momentos. El 20 de octubre de 1982, con motivo de las inundaciones de la provincia de Valencia, se llevaron a cabo varios auxilios, así como una inconmensurable regulación del tráfico en las zonas afectadas. Lo mismo ocurrió en las posteriores inundaciones del 20 de noviembre del mismo año, en que las fuerzas del Subsector de Alicante tuvieron una destacada actuación de auxilio y rescate de damnificados.

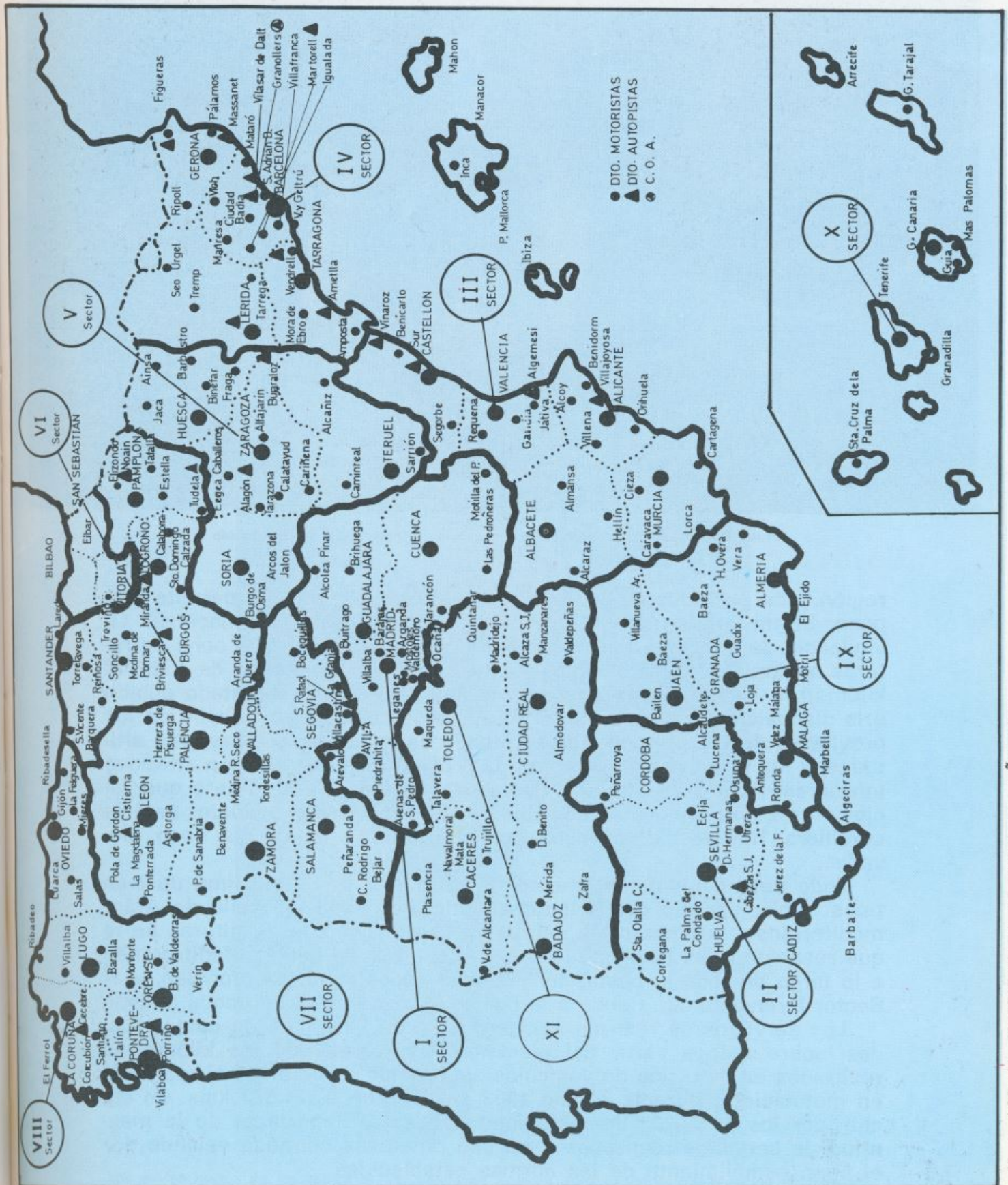
IV Sector.

El día 1 de febrero de 1961 se constituyó este Sector, con sede en Barcelona. Lo formaron inicialmente la Plana Mayor y los Subsectores de Barcelona, Gerona, Lérida, Tarragona y Palma de Mallorca. Este último, como ya sabemos, pasaría a integrarse al III Sector en virtud de la reestructuración de Sectores aprobada por Orden General de 14 de julio de 1983.

El Subsector de Barcelona, compuesto primeramente por los Destacamentos de Barcelona, Sabadell, Tarrasa, Manresa, Vich, Igualada, Martaró y Villanueva y Geltrú, fue paulatinamente transformándose al crearse nuevos Destacamentos en Martorell (1-IX-1965), Vilasar de Dalt (3-VII-1969), Martorell Autopistas (15-I-1972), San Adrián del Besós (18-IX-1973), Vilafranca del Penedés (23-II-1974) y al fusionarse los de Sabadell y Tarrasa en uno sólo, denominado Ciudad Badía (14-VII-1975). Por su parte, el Subsector de Gerona experimenta una evolución semejante, ya que su composición primaria (Destacamentos de Gerona, Figueras, Ripoll y Palamós) se vio aumentada con la creación de los Destacamentos de Autopistas de Massanet (septiembre de 1970) y de Figueras Autopistas (3 de enero de 1975). A su vez, el de Lérida no es una excepción; nació con la Plana Mayor y los Destacamentos de Tárrega, Tremp, Seo de Urgel y la capital, que tiene destacados a seis hombres de dos equipos de Atestados en la localidad de Borjas Blancas y un vehículo de Fotocontrol en la localidad de Ciudadilla; el día 1 de julio de 1976 se crearía el Destacamento de Lérida Autopista. Por último, el Subsector de Tarragona se compondría en el momento de su creación de la Plana Mayor, más los Destacamentos de la capital, Amposta, Vendrell, Gandesa y Riudons; significando que Gandesa cedería su base en beneficio de Mora de Ebro en agosto de 1974, y a medida que las necesidades del servicio lo han requerido fueron apareciendo los Destacamentos de Autopistas dependientes de este Subsector, y que hoy son: Vendrell (1 de julio de 1973) y Ametllá (13 de agosto de 1974).

La plantilla que presta sus servicios en este Sector ha aumentado considerablemente, como resulta obvio dado el número de autopistas que ha sido necesario crear para dar fluidez al inmenso tráfico que, sobre todo en época estival, posee la demarcación de este Sector: puente con una Europa que acude por millones de turistas a las costas españolas en busca de nuestro extraordinario clima. Por ello es incuestionable una prioridad a la hora de dotar de hombres este Sector, con un número sensiblemente mayor al de otros por la causa señalada. De esta manera podemos decir que hoy prestan servicio en él un total de 1.011 hombres, repartidos de la siguiente forma: 14 mandos, 603 motoristas, 86 de Atestados, 185 de otras especialidades y 119 guardias auxiliares. Esto nos permite observar el notorio incremento con respecto a otros años, por ejemplo 1969, que tenía 683 efectivos, aún contando con el Subsector de Palma de Mallorca, actualmente en otro Sector.

La red vial es la más extensa del territorio nacional, consecuencia lógica del elevado nivel de vida del que gozan los habitantes de esta





Orden Público en las competiciones deportivas. Prestigio unánime reconocido
(Foto J. A. Núñez)

región, rica en industrias y floreciente comercio, que les permite disponer de un parque móvil superior con creces a la media nacional. La vigilancia de esta red vial se centra sobre seis autopistas, ocho carreteras nacionales, 24 comarcales y 90 locales; con una suma de 4.733,43 kilómetros, desarrollados sobre un relieve bastante accidentado debido a la disposición por el norte de los Pirineos centrales, a caballo de las provincias de Lérida y de Gerona, donde se registran sus mayores altitudes, y los Pirineos orientales, en la provincia de Gerona, con altitudes inferiores. Paralelamente a la costa se encuentra la cordillera que recibe el nombre de costera catalana y, de noroeste a sudeste, está la cordillera Transversal, formada por el conjunto de sierras poco elevadas.

Todo este conjunto orográfico descrito mediatiza un clima de tres tipos: alpino, propio del Pirineo; atlántico, en zona del valle de Arán; mediterráneo, que abarca la depresión central y costa del litoral. En lo que respecta a las lluvias, se pueden distinguir un Sector Mediterráneo a lo largo de toda la costa, con veranos secos y lluvias otoñales, y el Sector Pirenaico, que tiende a la humedad, con lluvias en época estival.

Los servicios se realizan con profusión en vehículos de cuatro ruedas, sobre todo a partir del bienio 1974-1975, en que los kilómetros realizados en este tipo de vehículos supera por primera vez al realizado en motocicleta. Durante el año 1983 se hicieron 9.324.672 kms. en coche, por los 6.755.723 de motocicleta, muestra importante de la magnitud de servicios realizados y de una presencia continua velando por el buen cumplimiento de las normas establecidas.

No faltan obviamente los servicios de relevancia prestados por los componentes de este Sector. Algunos de ellos demuestran sobradamente el porqué de beneméritos. He aquí un corolario diáfano de los más destacados: En enero de 1962, con motivo de una nevada de gran intensidad en la provincia de Barcelona, las comunicaciones quedaron interrumpidas durante tres días; la labor realizada por las fuerzas del Subsector de Barcelona en el traslado de heridos, enfermos y auxilio de todo aquello que corriese peligro fue digna del mayor elogio. En septiembre de 1962, a causa de las inundaciones de gran envergadura producidas en la zona del Vallés y bajo Llobregat, todo tipo de comunicaciones quedaron cortadas, haciéndose necesaria una labor encomiable por parte de las fuerzas del Sector para devolver la normalidad a la zona, lo que se hizo sin ningún regate de esfuerzos. En marzo de 1969, las fuertes lluvias inundaron la provincia de Tarragona, en especial la zona de Cambrils; los hombres del Subsector participaron arduamente en la tarea de salvamento de vidas humanas y de bienes materiales. En el accidente de un avión de pasajeros en la montaña de Montseny el día 5 de julio de 1970, las primeras fuerzas que acudieron al rescate de las víctimas del aparato siniestrado fueron del Subsector de



Los puntos negros de las carreteras son objeto de especial atención en la programación del servicio. Motorista en un puesto fijo de vigilancia (Foto J. A. Núñez)

Barcelona, que además ejercieron una vigilancia eficaz sobre todas las pertenencias y efectos de valor esparcidos en el lugar de la catástrofe. El 28 de febrero de 1977, a la salida de la localidad de San Andrés de la Barca, se produjo una fuerte colisión entre dos convoyes de Ferrocarriles Catalanes, resultado de ello fue la intercepción de la carretera N-II y, lo más lamentable, la muerte de 22 personas, que junto a los 105 heridos fue necesario evacuar; en esta misión y en la de contribuir al total restablecimiento de la situación estuvieron desde el primer momento las fuerzas del Subsector de Barcelona. El monstruoso accidente provocado por la explosión de un camión cargado con gas propileno a la altura del término municipal de San Carlos de la Rápita ocasionó la pérdida de 111 vidas humanas del camping «Los Alfaques»; en las ulteriores labores de auxilio intervinieron, conjuntamente con otras fuerzas, componentes del Subsector de Tarragona, que brillantemente regularon, primero, y normalizaron, después, el tráfico en el lugar del triste suceso. El día 9 de agosto de 1979 se produjo un pavoroso incendio en la zona de Lloret de Mar, provocando 22 víctimas e innumerables heridos. Fuerzas de los Subsectores de Barcelona y de Girona realizaron una ingente labor de rescate de heridos, vehículos y cadáveres; además contribuirían notoriamente a la extinción del incendio, organizando y acompañando en los continuos desplazamientos a los bomberos y ambulancias en misión de servicio.

Por supuesto que no acaba aquí la relación de servicios, a los que hay que sumar los realizados en la constante tarea preventiva contra la delincuencia; cita que se registra en todos los Sectores y a la que ya no nos referiremos para no pecar de reiterativos.

V Sector.

El 25 de octubre de 1960 se crea este Sector de la Agrupación de Tráfico, con sede en Zaragoza e integrado por los Subsectores de Huesca, Teruel, Navarra, Soria y la propia Zaragoza. En septiembre de 1983 tendría lugar la segregación de Navarra del Sector, por pasar a pertenecer al VI Sector, de Burgos.

En un principio, los Subsectores tendrían los siguientes Destacamentos: Huesca poseía Binéfar, Fraga, Jaca y la capital; Teruel contaría con Alcañiz, Caminreal, Montalbán, Torrebaja y la capital; Soria, con los de la capital, Arcos de Jalón y Burgo de Osma; Zaragoza tendría los de Alfajarín, Calatayud, Cariñena, Ejea de los Caballeros y la capital. La evolución posterior dio como resultado que en junio de 1962 se creara un Destacamento nuevo en Barbastro (Huesca); en junio de 1968 se suprime el de Torrebaja (Teruel), creándose en su lugar el de Sarrión con los mismos efectivos; en julio de 1968 se suprime el Destacamento de Montalbán (Teruel); en julio y octubre de 1976 nacen, respectivamente, los Destacamentos de Ainsa (Huesca) y Tarazona (Zaragoza); en abril de 1977 se crea el Destacamento de Autopistas de Bujaraloz (Zaragoza); en abril de 1978 nace otro de autopistas, esta vez en Alagón (Zaragoza). De este modo ha quedado configurado el actual V Sector.

La plantilla que cubre los servicios de este Sector ha ido incrementándose a medida que las nuevas Unidades se creaban y los equipos de Auxilio, Atestados y Fotocontrol se completaban. De este modo, en fecha 1 de marzo de 1983, se contaba con una plantilla distribuida del siguiente modo: 10 mandos, 469 componentes de las distintas especialidades y 16 guardias auxiliares.

Esta plantilla cubre una red vial de gran importancia, por cuanto Zaragoza es un enclave de primer orden en las comunicaciones nacionales, dada su privilegiada situación: enlace del transporte entre las cuatro grandes poblaciones españolas, a la vez que entre el Norte de España con el litoral mediterráneo y éste con Galicia. En este sentido, las Autopistas A-2 (Zaragoza-Barcelona) y A-68 (Zaragoza-Bilbao) y las carreteras nacionales N-I (Madrid-Irún) y N-II (Madrid-La Junquera) desarrollan un tráfico intensísimo durante todo el año, que necesita de una vigilancia amplia y constante. Junto a estas vías existen otras nacionales —11 concretamente— y comarcales —14 en total— que hacen un total de 3.786 kms. de red vial a vigilar y auxiliar. Destaquemos, igualmente, que el servicio en las autopistas y carreteras nacionales es permanente de día y de noche, aunque no se realiza como sería deseable por resultar la plantilla insuficiente para tal menester.



Auxilio en carretera. «... un pronóstico feliz para el afligido» (Foto J. A. Núñez)

Por su parte, el clima presenta temperaturas extremas, de carácter continental, con máximos de oscilación anual y diaria, del que el viento es la característica más variable, pues son muy acusados en la provincia de Zaragoza, donde además soplan muy fríos y secos. La lluvia no aparece en demasía, sobre todo en la parte central de la depresión del Ebro, que por regla general presenta cielos despejados la mayor parte del año. La nieve sólo aparece en las zonas montañosas del Pirineo, afectando casi con exclusividad y en épocas de invierno a la parte norte de la provincia de Huesca. En definitiva, se trata de un clima con un cuadro que nos presenta inviernos largos y rigurosos, en contraposición a veranos cortos, pero calurosos.

Vasto ha sido el número de servicios prestados por este Sector. Desde su fundación se han recorrido un total de 124.406.782 kms. en motocicleta y 100.745.383 kms. en coches, lo que da idea de la magnitud del servicio. También en este Sector se ha experimentado el mismo fenómeno con respecto a los kilómetros recorridos en motocicleta o en coches: a partir de 1977, los realizados en vehículos de cuatro ruedas superan con creces a los hechos en motocicleta, lo que analizado en 1983 nos da una cifra de 7.081.128 kms. en vehículos de cuatro ruedas por los 5.339.304 kms. en motos.

Junto a esto hemos de señalar que se han hecho un total de 385.950 auxilios desde el año fundacional. Algunos de estos auxilios se han convertido en servicios de gran relevancia, como el destacado servicio humanitario prestado por los componentes del Subsector de Soria el día 15 de julio de 1980 como consecuencia del accidente ferroviario entre un tren Talgo y otros de mercancías, con el luctuoso balance de 17 muertos y 21 personas heridas de gravedad; podemos decir, sin temor a equivocarnos, que la diligencia en la evacuación de los heridos fue causa de salvación para muchos de estos heridos, y en esa labor estuvieron muy activos los miembros de dicho Subsector. Otro relevante servicio fue el prestado como consecuencia de las inundaciones ocurridas el día 7 de noviembre de 1982 al desbordarse el río Guarga entre las poblaciones oscenses de Nocito y Lasaosa, con evidente peligro para los habitantes de la demarcación, que de no ser por el inmediato rescate a que se las sometió por parte de las fuerzas del Subsector de Huesca hubieran sido arrastradas por la virulencia de las aguas.

VI Sector.

El día 10 de agosto de 1960 se constituye este Sector, con cabecera en Burgos, el cual hasta el 1 de julio de 1961 se llamaría II Sector. En la misma fecha de su creación se establecen los Subsectores provinciales dependientes del mismo y que eran: Burgos, Palencia, Logroño, Santander, San Sebastián, Bilbao y Vitoria. El día 15 de junio de 1983 cesa la realización del servicio por parte de los Subsectores de Alava, Guipúzcoa y Vizcaya, ocupándose del tráfico en estas provincias la Policía Autónoma Vasca. A partir de 1.º de octubre de 1983, la reorganización de Sectores de la Agrupación de Tráfico otorga la dependencia



Núñez

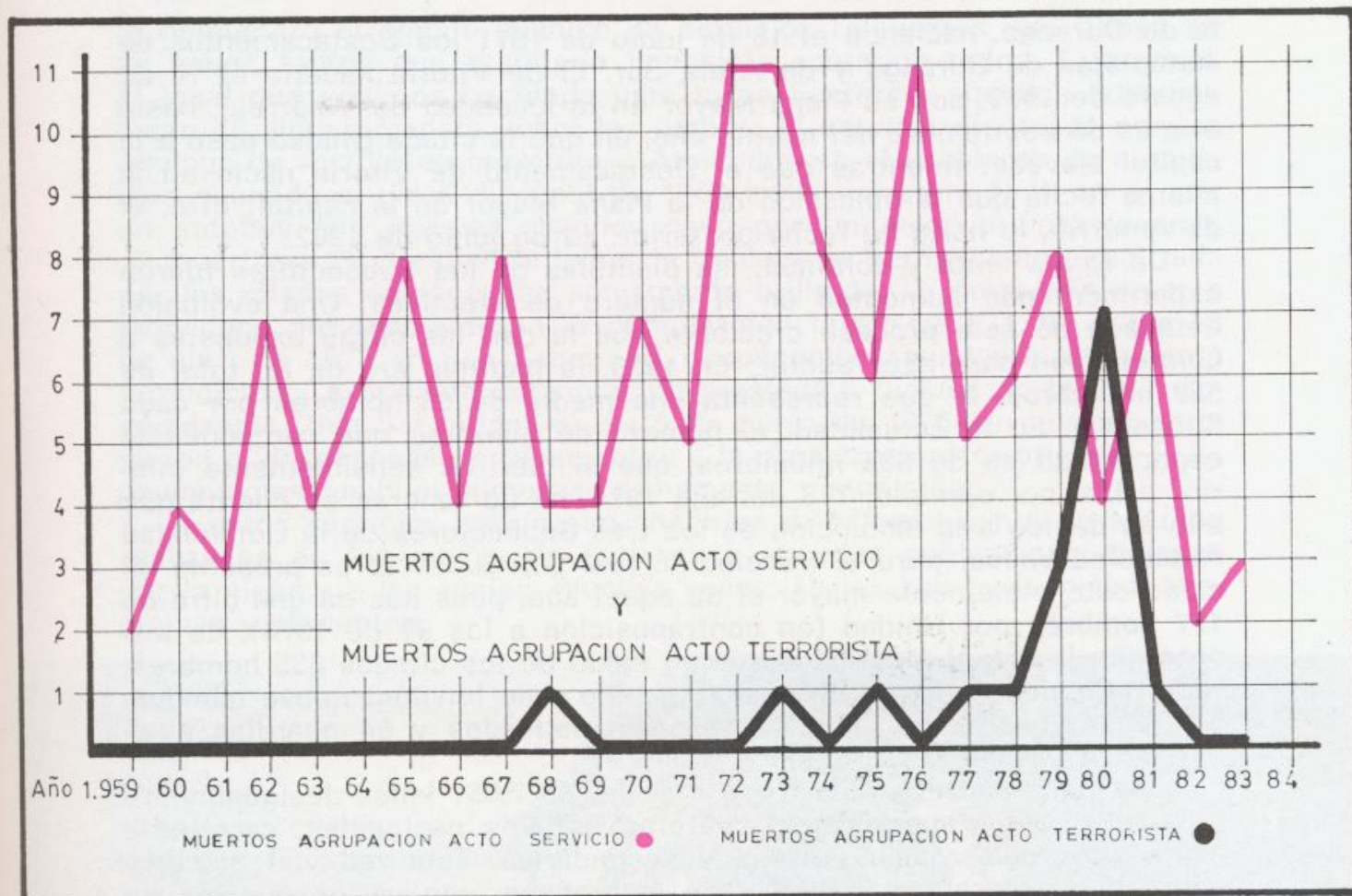
Motoristas: Veinticinco años por las rutas de España (Foto J. A. Núñez)



Coronel don Manuel González López, sexto Jefe de la Agrupación de Tráfico (7-11-1978 a 8-11-1979)

a este Sector del Subsector de Navarra, perteneciente hasta entonces al V, de Zaragoza; mientras que el de Palencia pasará a depender del VII, con base en Valladolid. De este modo queda configurado el actual VI Sector.

Los distintos Subsectores han experimentado un proceso evolutivo típico de los demás Sectores. El crecimiento paulatino ha sido la tónica general del mismo y que a modo de síntesis exponemos a renglón seguido: El Subsector de Burgos entra en funcionamiento el día 17 de agosto de 1960, con la Plana Mayor, el Subsector y los Destacamentos de Burgos, Aranda de Duero, Miranda de Ebro, Salas de los Infantes y Arija, que el día 17 de enero de 1961 pasó a ubicarse en la localidad de Soncillo; también se crearía un Destacamento nuevo en Briviesca el día 1 de enero de 1965, en contraposición con la desaparición del de Salas de los Infantes en 13 de mayo de 1969; más tarde se crearán los de Medina de Pomar (1 de junio de 1973), Autopistas de Briviesca (17 de febrero de 1978) y, finalmente, el de Condado de Treviño (16 de junio de 1983). El Subsector de Logroño, ahora con el nombre de La Rioja, inicia su funcionamiento el día 17 de agosto de 1960, conjuntamente con la Plana Mayor entran en servicio los Destacamentos de Logroño, Calahorra y Santo Domingo de la Calzada, para quedar configurado con la creación del Destacamento de Autopistas de Logroño en 20 de agosto



de 1981. El Subsector de Santander se funda el 10 de agosto de 1960, con la Plana Mayor y los Destacamentos de Santander, Reinosa, San Vicente de la Barquera y, un día más tarde, el de Torrelavega, para quedar configurado con la creación del Destacamento de Laredo el día 10 de octubre del mismo año que los anteriores. El Subsector de Navarra entró en funcionamiento el día 25 de octubre de 1960 con su Plana Mayor, para a partir de ahí ir formándose sucesivamente los Destacamentos de Tafalla (1 de noviembre de 1960), Pamplona A (2 de noviembre de 1960), Tudela (2 de abril de 1964) —esta Unidad estaba anteriormente ubicada en Cascante—, Estella (misma fecha de constitución que el de Tudela), Pamplona B (21 de febrero de 1981) —este Destacamento se hallaba sito anteriormente en Alsasua—, Elizondo (24 de mayo de 1963) —esta Unidad absorbió a Lecaroz—, Destacamento de Autopista de Tudela (1 de abril de 1979) y Destacamento de Autopistas de Noaín (29 de enero de 1976). En cuanto a los tres Subsectores ahora dependientes de la Policía Autónoma vasca, digamos que el de San Sebastián se creó el día 10 de agosto de 1960, con la Plana Mayor y los Destacamentos de San Sebastián y Villafranca-Beasaín, a los que posteriormente se unirían los de Eibar (1 de mayo de 1962) y el de Autopistas de Zarauz (24 de julio de 1974). El de Bilbao se crearía el 15 de agosto de 1960, con la Plana Mayor y los Destacametsnos de Bilbao y de Amorebieta, que con fecha 4 de octubre de 1968 cambiaría su localidad a

la de Durango, naciendo el 18 de junio de 1971 los Destacamentos de Autopistas de Durango y de Areta Sur. El de Vitoria nacería el 10 de agosto de 1960, con su Plana Mayor en la localidad de Villarreal, hasta el mes de septiembre del mismo año, en que la citada Unidad pasó a la capital alavesa; mientras que el Destacamento de Vitoria nació en la misma fecha que la ubicación de la Plana Mayor en la capital; otro, el de Amurrio, lo haría en fecha posterior, 12 de junio de 1962.

De forma lenta y continua, las plantillas de los Subsectores fueron experimentando aumentos en el número de efectivos. Una evolución detallada de este proceso creciente nos la dan las cifras expuestas a continuación para este Sector: En 1970, la plantilla era de un total de 529 miembros, lo que representa una media de 66 hombres por cada Subsector. En la actualidad, el número de hombres que componen la especialidad es de 635 miembros, que si bien es sensiblemente inferior a los, por ejemplo, 776 del año 1974, ha de tenerse en cuenta que ello es debido a la disolución de los tres Subsectores de la Comunidad Autónoma Vasca; pero el incremento real por Subsectores presenta un saldo ostensiblemente mayor al de aquel año, pues nos da una cifra de 127 hombres por Unidad (en contraposición a los 97 de 1974), de manera que la actual plantilla arroja un saldo de los citados 635 hombres, repartidos del siguiente modo con arreglo a su función: nueve mandos, 571 profesionales de las distintas especialidades y 54 guardias auxiliares.

Esta plantilla debe cubrir una red vial de 7.051 kms., desigualmente repartidos entre autopistas, carreteras radiales nacionales, carreteras nacionales, comarcales, locales y secundarias. Esta red vial discurre sobre una orografía accidentada y montañosa, con varios puertos de montaña considerados escollos importantes, y entre los que cabría destacar el de la Brújula (Burgos), Echegárte (entre Navarra y Guipúzcoa), Escudo (Cantabria), Piqueras (La Rioja), Pozazal (Cantabria) o el de Los Tornos (a caballo de Burgos y Cantabria). Todos ellos permanecen cerrados al tráfico o con cadenas en alguna época del año, debido a la climatología continental de estas tierras y a su elevación sobre el nivel del mar, lo que hace, cuando las temperaturas son extremas, que la nieve se apodere de su entorno. Por lo demás, este clima es variable según las zonas del Sector. Por ejemplo, en las cuencas del Duero y del Ebro es bastante benigno, mientras que en la Meseta Central es más riguroso, con inviernos largos, húmedos, fríos y con abundantes nieves en la montaña.

Toda esta serie de factores condicionan de buena manera el modo de realizar el servicio, y que se ve diáfano si nos detenemos a contemplar la contundencia de las estadísticas obtenidas de la suma de kilómetros hechos durante 1983 en vehículos de cuatro ruedas, 6.894.592, en comparación a los de motocicleta, 3.807.188, y que hablan por sí solos de la crudeza del clima en este Sector, donde incluso las noches estivales suelen ser húmedas.

Qué decir, por tanto, de la abnegación de los hombres que prestan y han prestado servicio en este Sector. Su capacidad de sacrificio está puesta a prueba diariamente y, sin embargo, hacen gala de una eficacia taumatúrgica ante cualquier contingencia o eventualidad surgida, como

lo demuestra el amplio abanico de servicios relevantes que tienen en su haber, tantos que resultaría imposible contarlos todos. Citaremos, al igual que venimos haciendo para otros Sectores, aquellos que destacan de alguna manera sobre los demás: El servicio efectuado por los equipos de Auxilio en carretera y Atestados en el accidente de circulación ocurrido el día 6 de junio de 1966 en la carretera N-III, en el que un autobús con jóvenes riojanos cayó por un desnivel, ocasionando 12 muertos y 29 heridos; la labor de rescate de los fallecidos, realizada por los citados equipos, fue sumamente brillante. La detención de tres individuos pertenecientes a la organización terrorista E. T. A. el día 30 de abril de 1976 en San Sebastián, ocupándoles abundante armamento y munición. La brillante colaboración prestada a fuerzas de la 511.^a Comandancia (San Sebastián) el día 5 de mayo de 1976, en que se detuvieron a 20 personas pertenecientes a la organización terrorista E. T. A., ocupándoles también numeroso armamento y munición.

A estos servicios habría que añadirles el extenso panel de auxilios realizados en los meses de invierno a aquellas poblaciones aisladas por la nieve y a las cuales, muchas veces, se les han transportado medicinas y alimentos.



Guardias de auxilio en carretera. «... y generosos con los que precisen ayuda» (Foto J. A. Núñez)

VII Sector.

Este Sector se crea el día 20 de octubre de 1959, con la denominación primaria de VIII Sector. En un principio, la sede residió en Salamanca, hasta que con motivo de la reorganización de Sectores llevada a cabo en 1983 se trasladó a Valladolid, base actual de la Plana Mayor del Sector. La primera composición subsectorial se otorgaría a Valladolid, Zamora, Salamanca, Cáceres y Badajoz; pero evidentemente sería una composición transitoria, porque las varias reorganizaciones sectoriales habidas modificarían sustancialmente su formación inicial. Así, León y Palencia pasarían al cabo de un año a depender de este Sector, tras segregarse de los de La Coruña y Burgos, respectivamente; sin embargo, Badajoz pasaría a pertenecer al Sector de Sevilla en un primer cambio. Como consecuencia de la última reorganización de 1983, Segovia se incorporaría a este Sector procedente del I (Madrid), mientras Cáceres ingresaría en el de nueva creación de Toledo. De este modo queda configurado el actual VII Sector, de Valladolid, cuyos Subsectores han tenido la siguiente evolución desde su nacimiento:

El Subsector de Valladolid comenzó a prestar servicio el día 20 de octubre de 1959, fecha en que lo iniciaron los Destacamentos de él dependientes: Tordesillas, Medina de Rioseco y la capital, sin que se hayan producido hasta el momento variaciones en su composición. En las mismas fechas comienza su servicio el de León, aunque dependiendo este primer año del VIII Sector y con los Destacamentos distribuidos en la capital, Astorga, Ponferrada, Pola de Gordón, Cistierna y Villablino, que se suprime más tarde al otorgarle a Ponferrada la demarcación que tenía encomendada, para, finalmente, con motivo de entrar en servicio la Autopista A-66 (León-Campomanes), ubicar un nuevo Destacamento de autopistas en La Magdalena. Al entrar en servicio la Plana Mayor del Sector, recordemos el 20 de octubre de 1959, comienza igualmente la vida del Subsector de Salamanca, que despliega sus Destacamentos en la capital, Alba de Tormes, Peñaranda de Bracamonte, Béjar, Vitigudino y Ciudad Rodrigo; posteriormente se suprimen los de Alba de Tormes y Vitigudino. El Subsector de Palencia comienza su actividad en marzo de 1960, dependiente del II Sector, con cabecera en Burgos, hoy VI Sector, y con los Destacamentos distribuidos en Palencia, Herrera de Pisuegra y Venta de Baños, que dos años más tarde se suprimiría al extender su demarcación el de Palencia. En los primeros días de noviembre de 1959 inicia su servicio el Subsector de Zamora y su Plana Mayor, con un despliegue que situó los Destacamentos en Zamora, Benavente y Puebla de Sanabria, además de un coche de Auxilio en Moraleja del Vino, que entra en servicio en marzo de 1960. El Subsector de Segovia iniciaría sus servicios a la par que los otros pertenecientes al I Sector, de quien dependió hasta 1983; por tanto, lo haría antes que ningún otro del VII Sector, concretamente el 13 de agosto de 1959, conjuntamente con los Destacamentos de la primera etapa, que fueron los de la capital, Villacastín, San Ildefonso y Cerezo de Abajo; posteriormente se crea el de Sepúlveda (septiembre de 1969) y en 1972 se constituye el de Autopistas de San Rafael, para,

en diciembre de 1977, trasladarse los Destacamentos de Cerezo de Abajo y de Sepúlveda a la localidad de Boceguillas, por razones de eficacia en el servicio y mejora de acuartelamiento, quedando de este modo configurado este Subsector.

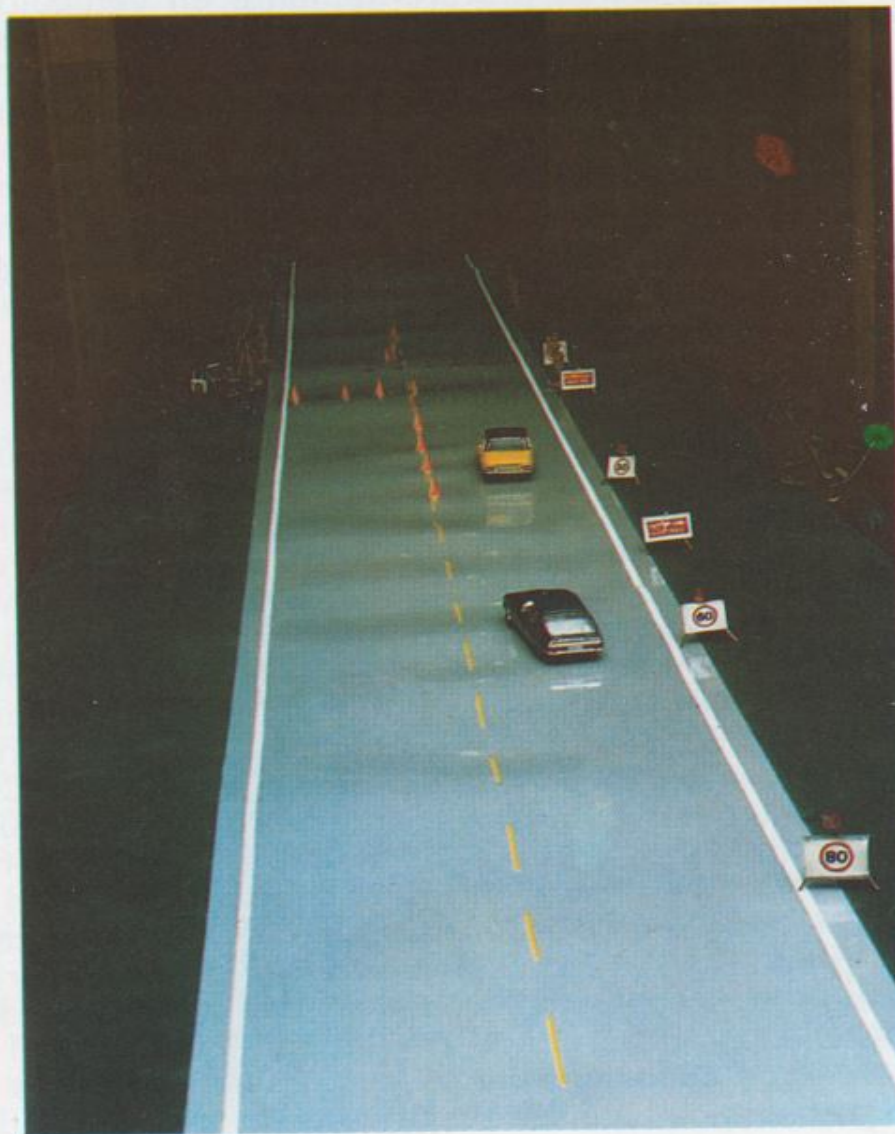
La plantilla que vigila y auxilia el servicio en este Sector tiene un número de 576 hombres en la actualidad, de los cuales 13 son mandos y 563 para cubrir las distintas ramas de la especialidad.

Este Sector se extiende sobre la mayor parte de la Meseta del Duero, que presenta un clima continental, con inviernos largos y duros, de pocas lluvias y veranos muy calurosos. La orografía es, salvo contadas excepciones, llana, sin dificultad alguna para el tráfico. Esto, además, es cada día menos problemático, dadas las mejoras experimentadas por las vías que componen la red vial del Sector, entre las que destacamos la RN-VI, la N-630 y la N-620, que como obligado paso de Francia a Portugal experimenta un intenso tráfico, sobre todo en época estival.

El servicio suele realizarse preferentemente en vehículos de cuatro ruedas, sobre todo a partir de 1975. Vemos así que se han hecho en 1983 unos 4.000.000 de kilómetros en coche por tan sólo 3.500.000 en motocicleta. Esto da idea de que, cada vez con más intensidad, el vehículo de cuatro ruedas se va imponiendo a la motocicleta, sobre todo en aquellos Sectores donde el clima suele ser extremadamente duro.

Los servicios más relevantes que en este Sector se han realizado podemos resumirlos en los siguientes, si bien se hace constar que es imposible enumerarlos todos, dada la gran cantidad de ellos que se han producido: El 15 de agosto de 1967, con motivo de la gran explosión de gas producida en la localidad de Guijuelo (Salamanca), con el luctuoso saldo de 14 muertos y medio centenar de heridos, la pareja del Destacamento de Béjar, que prestaba servicio en las inmediaciones del lugar, fueron los encargados de prestar los primeros auxilios y evacuación de heridos, regulando a continuación el tráfico con el acierto característico. La gran labor de regulación de tráfico, evacuación de heridos, rescate de víctimas, etc., que con motivo del hundimiento del Palacio de Convenciones de Los Angeles de San Rafael (Segovia) tuvo lugar el día 13 de junio de 1968. La elogiosa y nunca bien ponderada actuación de los miembros del Subsector de Salamanca en el accidente ocurrido el día 21 de diciembre de 1973 en la vía férrea Medina del Campo-Fuentes de Oñoro, cuando un autocar de transporte escolar fue arrollado —con el balance de 29 muertos y 67 heridos— por una máquina de locomoción al cruzar un paso a nivel sito en la localidad de Muñoz (Salamanca). Lo mismo podemos afirmar del accidente de tan triste recuerdo que se produjo en la localidad zamorana de Santa Cristina de la Polvorosa, cuando el autocar que conducía una excursión de niños se precipitó a las heladas aguas que el río Orbigo llevaba aquel 10 de abril de 1979, pereciendo a consecuencia de ello los 58 ocupantes del vehículo. La valiente y abnegada labor de rescate y evacuación que de 11 personas realizaron los componentes del Destacamento de Herrera de Pisuegra el día 27 de diciembre de 1980, tras haber quedado incomunicadas por un

fuerte temporal de nieve en diversos puntos de la carretera N-611 (Palencia-Santander). Parecida y no menos brillante acción llevaron a cabo los componentes del Destacamento de Pola de Gordón el día 13 de enero de 1981 al quedar un tren bloqueado por la nieve a la altura del puerto de Pajares, consiguiendo evacuar a los 300 ocupantes del citado tren. También la nieve fue causante de que en 13 de febrero de 1981 quedase bloqueada la carretera N-110, lo que provocó la actuación de una pareja de Auxilio del Subsector de Segovia para trasladar, no sin ímprobos esfuerzos, al médico que tenía que visitar a un enfermo muy grave en la localidad de Fuentemilanos. Por último, la rápida, decidida y valiente actuación que el día 30 de enero de 1984 tuvieron los componentes de una pareja de Auxilio del Destacamento de Pola de Gordón cuando observaron a un vehículo precipitarse a las aguas del río Bernesga, logrando con su acción evitar que perecieran ahogados los ocupantes del citado vehículo.



Uno de los ensayos realizados por la Agrupación de Tráfico para establecer controles de carretera
(Foto Hortigüela)

VIII Sector.

Este Sector se constituye como tal en los meses de septiembre y octubre de 1960, con sede en La Coruña, y dependientes del mismo estaban los Subsectores de La Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra, Oviedo y León, que entrado el año siguiente pasaría al VII Sector, al que todavía hoy pertenece.

Las Unidades que componen los distintos Subsectores son las siguientes: El Subsector de La Coruña consta de los Destacamentos de la capital, El Ferrol, Santiago de Compostela, Corcubión y Cecebre Autopistas, de reciente creación (27 de abril de 1979) para cubrir el servicio en la Autopista del Atlántico en el tramo de La Coruña a Santiago de Compostela. El Subsector de Lugo controlaría en un principio los Destacamentos de la capital, Baralla, Monforte de Lemos, Villalba y Vivero, que cambió su ubicación a la actual de Ribadeo. El Subsector de Orense contaría con los Destacamentos de la capital, Verín, Barbantes, Celanova y Puebla de Trives; más tarde, el Destacamento de Orense absorbería los de Barbantes y Celanova; mientras que el de Puebla de Trives trocaría con el actual de El Barco de Valdeorras. Por su parte, el Subsector de Pontevedra tiene a su cargo los Destacamentos de la capital, Lalín, Porriño y el de Autopistas de Vilaboa, de reciente creación (1981) para vigilar y auxiliar el tramo de la Autopista del Atlántico Pontevedra-Vigo; en su día existió un Destacamento en Mondariz, pero se terminó por prescindir de él.

Finalmente, en el Subsector de Oviedo, que constaba en principio de los Destacamentos de la capital, Gijón, Luarca, Mieres, Ribadesella y Vegadeo, por necesidades de servicio se crearon dos más, en Sama de Langreo (22 de enero de 1973) y en Salas (27 de mayo de 1965), aunque este fue para suplir al de Vegadeo, actualmente extinto.

Estas Unidades, sus Planas Mayores y el Sector, componen una plantilla de 642 hombres, repartidos de la siguiente forma: 12 mandos, 397 motoristas, 66 de Atestados, 148 de otras especialidades y 19 guardias auxiliares de reciente incorporación.

La red vial que debe cubrir esta plantilla es a todas luces insuficiente, sin duda de las más precarias de la red nacional, dada la condición geográfica sobre la que se asientan las dos regiones que componen este Sector —Galicia y Asturias—, lo que causa unas carreteras generalmente muy estrechas, sinuosas y de firmes irregulares, con bruscas pendientes y pronunciadas rampas. Los accesos a estas regiones son también difíciles, debiendo realizarse principalmente por los puertos de montaña de Pajares, Piedrafita y la Canda, sitios, respectivamente en Asturias, Lugo y Orense. Actualmente, con la construcción de las Autopistas A-8 y A-66 en Oviedo y la A-9 en Galicia, la red vial ha mejorado notablemente, a pesar de lo cual no se ha llegado al tope deseado. Además de las tres citadas autopistas, existen nueve carreteras nacionales, más gran cantidad de carreteras comarcales y locales, por cuyos trazados discurre el servicio de este Sector.

Tampoco el clima ayuda en el servicio. Es el prototipo de la «España húmeda», por la gran cantidad de lluvias que caen a lo largo de todo el año, incluso en verano, y que sumado a la gran humedad reinante hacen dificultoso el servicio. Las temperaturas no sufren grandes oscilaciones en todo el año, por lo que la nieve no suele ser frecuente, pero sí el hielo, enemigo número uno de los conductores. Este clima hace que los servicios se lleven a cabo preferentemente en vehículos de cuatro ruedas, como lo demuestra el hecho palpable de que en 1983 se hicieron 7.534.556 kms. en coche por 4.993.448 de motocicleta, es decir, un 20,2 por 100 más.

Los servicios relevantes han sido varios; pero la constancia, sacrificio y buen hacer son el mejor síntoma de la entrega con que los componentes del Sector dedican día a día, y que en 1983 dio una cifra de auxilios realizados de 22.959, superando las de años anteriores, lo que a su vez demuestra que cada día que pasa nuestra presencia en la carretera se hace más necesaria. Al margen de esta labor diaria y constante, se han efectuado significados servicios humanitarios, de los que cabe destacar: El del día 4 de marzo de 1980, en que el arrojado de una pareja de motoristas del Destacamento de La Coruña permitió rescatar los cadáveres de dos súbditos marroquíes que momentos antes se precipitaron a las frías aguas del río Mandeo, tras romper el pretil de un puente; ello a pesar de lo escabroso del lugar, la inclemencia del



Interrogatorio en el interior de un coche de atestados después de un accidente (Foto Hortigüela)

tiempo reinante aquel día y la virulencia de las aguas del citado río. La espectacular y brillante labor de rescate que una pareja del Subsector de Oviedo realizó en el alto de El Fito el día 15 de febrero de 1984 al enterarse que por un terraplén de más de 70 metros se había precipitado un turismo con cuatro ocupantes, que permanecían atrapados en su interior; esta labor pudo culminarse con éxito tras una hora y media de ímprobos esfuerzos para poder poner a salvo a los siniestrados.

IX Sector.

El día 15 de junio de 1961 fue creado el IX Sector, con cabecera en Granada y dependiendo de ella los Subsectores de Almería, Jaén, Málaga y, a raíz del 17 de agosto del mismo año, Córdoba. No obstante, esta composición se alteró en 1983, al pasar Córdoba a depender del II Sector, de Sevilla.

Los cuatro Subsectores se dividen a su vez en los siguientes Destacamentos: Granada cuenta con los de Guadix, Baza, Motril, Loja y la capital, además de la Plana Mayor; Almería tiene los de Huércal Overa, Adra y la propia Almería, más la Plana Mayor; Jaén, a su vez, controla los de Bailén, Alcaudete, Baeza, Villanueva del Arzobispo y el propio Jaén, además de la Plana Mayor, y Málaga dispone de Plana Mayor, más los Destacamentos de la capital, Marbella, Vélez-Málaga, Ronda y Antequera.

La plantilla del Sector ha ido ampliándose paulatinamente, en evolución consecuente con el resto de las Unidades de la Agrupación. Así, de los 226 hombres de 1961 se pasó a los 468 de 1970, en cuya fecha fue aprobado otro aumento de 143 hombres a cubrir en cuatro años, con lo que en 1974 había un total de 611 hombres prestando servicio en el Sector. Con la segregación de Córdoba en 1983, la actual plantilla ha quedado reducida a 580 miembros, repartidos de la siguiente manera: 11 mandos, 503 especialistas y 66 guardias auxiliares.

Esta plantilla tiene que ejercer diariamente la vigilancia y auxilio sobre una red vial de 6.822 kms., repartidos en nueve carreteras nacionales y varias comarcales y locales, que discurren por una orografía propia de esta región, con dos zonas claramente diferenciadas en Granada y Málaga, una costera o de litoral y otra interior o motañosa, que presenta más dificultades al tráfico en la temporada de invierno. Por su parte, Jaén y Almería no guardan apenas mutua relación, en tanto en cuanto Jaén presenta una orografía más arrugada, con lomas y cerros diversamente alineados, sin llanuras dilatadas y montes elevados; mientras Almería presenta una mayor heterogeneidad en el relieve, con tres zonas peculiares: las sierras septentrionales, las sierras meridionales y la gran depresión central. Por esta orografía discurre un tráfico moderado en invierno y muy intenso en verano, donde es frecuente observar la presencia de gran número de turismos de matrícula extranjera, sin duda atraídos por el maravilloso y atractivo clima de las costas andaluzas. Un clima propio de la «España seca», con temperaturas elevadas en verano y suaves en invierno, de poca pluviosidad y nula hume-

dad, lo que contribuye a hacer más agradable el servicio, predominantemente realizado en motocicletas, 5.888.305, por los 5.557.038 hechos en vehículos de cuatro ruedas, según cifras obtenidas de 1983. Por tanto, esto es demostrativo de la influencia del clima en el modo de plantear los servicios en motocicleta o en coche.

También han existido servicios relevantes en la historia de este Sector, que lleva realizados desde su fundación 290.097 auxilios y que, entre otros servicios destacados, cuenta en su haber con la valiosa acción de ayuda, en algún caso concreto con riesgo de la propia vida, de los miembros del Subsector de Málaga en el triste y aparatoso accidente de un avión de la Compañía Spantax en el Aeropuerto de Málaga en el mes de septiembre de 1982. A esto hay que añadir la labor callada y eficaz en multitud de intervenciones efectuadas en materia de contrabando, tráfico de droga o detención de delincuentes y otros.

X Sector.

Este Sector quedó constituido el 13 de septiembre de 1961, con sede en Santa Cruz de Tenerife, para desde ahí cubrir todo el tráfico de las islas Canarias a través de únicamente dos Subsectores: Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria.

El Subsector de Santa Cruz de Tenerife quedaría formado en la misma fecha del Sector, dependiendo de él los Destacamentos de la capital y los que a continuación fuéronse formando hasta completar la actual organización subsectorial, que es la siguiente: Destacamento de La Palma (en isla La Palma), creado el 28 de junio de 1962; Destacamento de Granadilla de Abona (en isla de Tenerife), creado en 1.º de octubre de 1968. Actualmente existe un proyecto de creación de un nuevo Destacamento en Icod de los Vinos (isla de Tenerife), para el que ya se hicieron los estudios pertinentes, quedando sólo a expensas de la orden que autorice su entrada en funcionamiento.

El Subsector de Las Palmas de Gran Canaria se creó el día 13 de septiembre de 1961. Está compuesto por los Destacamentos de Las Palmas, creado el 27 de septiembre de 1961; Destacamento de Guía (isla de Gran Canaria), de fecha 1.º de octubre de 1968; en esta misma fecha quedó constituido el Destacamento de Arrecife (en isla de Lanzarote); Destacamento de Maspalomas (en isla de Gran Canaria), formado el 1.º de septiembre de 1974, y Destacamento de Gran Tajara (en isla de Fuerteventura), montado el 1.º de noviembre de 1976, se tiene en proyecto la creación del Destacamento de Puerto del Rosario (isla de Fuerteventura) para cubrir el tráfico en el norte de la isla de su ubicación.

La plantilla que cubre los servicios en el Sector ha ido aumentando paulatinamente, pasando de los 109 hombres en 1970 a los 194 de 1974, para en la actualidad (24 de marzo de 1984) disponer de 212 hombres, repartidos de la siguiente manera: cinco mandos, 118 motoristas, 16 de Atestados, 50 de otras especialidades y 22 guardias auxiliares.

La red vial que deben atender, vigilar y auxiliar supone 3.960 kms. de carretera, repartidos por una orografía —típica de las islas— motañosa, donde se conjugan en sincronía cuasi perfecta el aspecto volcánico,



La máquina configura al motorista: Sanglas 400-Y. Mod. 84 (Foto J. A. Núñez)

muy extendido, con la variedad vegetal que proporcionan los grandes pinares, lo que hace que algunos kilómetros discurran por carreteras todavía sin asfaltar (249 kms. en total). En cualquier caso, el servicio se ve en el Archipiélago muy favorecido por la benignidad del clima que reina la mayor parte del año en casi todas las islas, con excelentes temperaturas medias oscilantes entre los 21° máxima y los 14° mínima, que sólo se ven alteradas en las cumbres montañosas de Tenerife en épocas de invierno, donde llegan a alcanzar los 7-8° bajo cero. Lo dicho redundante en la forma de enfocar los servicios, bien en motocicletas o bien en vehículos de cuatro ruedas, que como es fácilmente imaginable son bastante menos que los realizados en motos. De este modo se han hecho 2.001.743 kms. en motocicletas por tan sólo 1.353.193 en vehículos de cuatro ruedas; datos que han sido obtenidos de los registrados en el año 1983 similares a los años anteriores.

Los servicios relevantes realizados por este Sector han sido tantos que resulta imposible una relación detallada de los mismos en tan corto espacio. Un amplio corolario de los más destacados abarca los diversos campos de la delincuencia, y que resumimos en brillantes actuaciones prestadas en aprehensiones en materia de tráfico de droga y de vehículos; detención de delincuentes, implicados unas veces en delitos de robos, otras en malversación de caudales, falsificación de carnets

de conducir, etc. Es de resaltar que gran número de estas actuaciones fueron llevadas a efecto contra súbditos extranjeros, quienes en un intento de burlar la Ley de su país han buscado el refugio de estas islas para realizar su labor delictiva. Todo esto, naturalmente, sin que la misión específica de la especialidad se viese en ningún momento perjudicada, como lo demuestran, entre otros hechos, los 7.701 auxilios prestados tan sólo en 1983.

XI Sector.

Por Orden General del Cuerpo número 59, de fecha 14 de julio de 1983, se creó el XI Sector de Tráfico de la Guardia Civil, con ubicación en Cáceres y con los Subsectores de Cáceres, Toledo, Ciudad Real y Badajoz. Otra Orden General número 78, de fecha 23 de septiembre de 1983, modifica la ubicación de la cabecera del Sector, pasando ésta de Cáceres a la actual de Toledo. De este modo queda constituido el más reciente de los Sectores de la Agrupación, que comenzaría sus servicios el día 1 de octubre de 1983.

Los distintos Destacamentos que configuran cada Subsector datan también de la fecha de entrada en servicio del Sector, pero que llevaban funcionando desde la existencia de los Subsectores cuando dependían de otras Unidades. Recordemos que Toledo y Ciudad Real pertenecían al I Sector, de Madrid; mientras Cáceres y Badajoz dependían del VIII (Salamanca).

Toledo cuenta con los Destacamentos de Toledo, Ocaña, Talavera de la Reina —éstos desde la fundación—, Maqueda, Madrudejos y Quintanar de la Orden, que es el de más reciente creación (abril de 1968). En su día hubo Destacamento en Menasalbas, pero por razones de eficacia se trasladó éste a Madrudejos en el año 1961. Igualmente hubo un Destacamento de Auxilio y Atestados en Tembleque, hasta que en el año 1981 la construcción del nuevo acuartelamiento de Ocaña absorbe para esta base el equipo de Tembleque.

Ciudad Real contaba en un principio con los Destacamentos de la capital, Valdepeñas, Manzanares, Almodóvar del Campo y Villanueva del Franco. Este último se integró en agosto de 1960 al de Valdepeñas, con lo que se completaron las dos especialidades —de motoristas existentes en Villanueva y la de Valdepeñas de Atestados—, que finalmente se trasladaron a Manzanares. En mayo de 1976 se inauguró el Destacamento de Alcázar de San Juan, con lo que quedó configurado este Subsector.

El subsector de Badajoz fue creado en un principio con los Destacamentos siguientes: Badajoz, Castuera, Fuenlabrada de los Montes, Los Santos de Maimona y Mérida. Posteriormente, el de Castuera pasó a Villanueva de la Serena (15-octubre-1968); el de Fuenlabrada de los Montes pasó a la localidad de Don Benito, que a su vez fue ubicado en un primer momento en Villanueva de la Serena (18-julio-1960), hasta pasar en 1973 de nuevo a Don Benito. Por último, el Destacamento de los Santos de Maimano pasó a su actual base en Zafra.

Por su parte, el Subsector de Cáceres, no tendría ninguna variación desde su composición primitiva, por lo que quedó formado con los Destacamentos de la capital, Plasencia, Trujillo, Navalmoral de la Mata y Valencia de Alcántara.

La plantilla del Sector está compuesta por diez mandos, 315 motoristas, cuarenta y cuatro de atestados y 127 de otras especialidades, lo que suman un total de 496 hombres.

La red vial que deben atender presenta dos carreteras radiales importantes: Madrid-Cádiz y Madrid-Badajoz, con considerable circulación, sobre todo de vehículos pesados. Además presenta otras carreteras nacionales de gran tráfico, que unidas al considerable número de comarcales y locales configuran la red vial del Sector, que discurre por una orografía llana con algunas ondulaciones que no obstaculizan el normal desenvolvimiento de la circulación.

El clima es el típico de Castilla-La Mancha y Extremadura, con inviernos extremadamente fríos, muy afectado por las heladas y veranos excesivamente calurosos que a veces superan los 40 grados de temperatura.

Este clima condiciona el modo de realizar los servicios, que en 1983 dio 5.908.276 kms. en vehículos de cuatro ruedas por 6.119.099 en motocicletas, equiparación que va en consonancia con las características climáticas del Sector.

Pese a su novísima creación este Sector ya ha materializado más de 19.961 auxilios, amén de un amplio y surtido número de servicios diversos.

POST SCRIPTUM

Las líneas precedentes fueron escritas cuando no habían entrado en vigor las últimas modificaciones orgánicas experimentadas por la Agrupación, contenidas en las Ordenes Generales del Cuerpo de 5 de junio de 1984 y 8 de agosto de 1984, en las cuales se produce una nueva infraestructura sectorial. Estas disposiciones tratan de armonizar la organización del Cuerpo con la nueva reestructuración territorial del Ejército de Tierra recogida en el plan META, que contempla la supresión de las Capitanías Generales de Zaragoza, Valladolid y Granada. En función de esto, se ha adoptado la distribución de demarcaciones de la Guardia Civil, a fin de que las Zonas coincidan en lo posible con las Capitanías Generales y los Sectores de Tráfico con las Zonas.

De esta manera, la composición de los Sectores de la Agrupación queda en la forma que expresa el siguiente cuadro:

SECTORES	SUBSECTORES
I Madrid	Madrid, Segovia, Toledo, Ciudad Real, Avila, Badajoz, Cáceres, Guadalajara y Cuenca.
II Sevilla	Granada, Almería, Jaén, Huelva, Córdoba, Sevilla, Cádiz y Málaga.
III Valencia	Valencia, Castellón, Mallorca, Alicante, Murcia y Albacete.
IV Barcelona	Barcelona, Gerona, Zargaoza, Huesca, Teruel, Lérida y Tarragona.
V Burgos	Logroño, Navarra, Burgos, Soria y Cantabria.
VI León	La Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra, Oviedo, León, Salamanca, Zamora, Valladolid y Palencia.
— Canarias	Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Todos los Sectores tienen igual demarcación territorial que la Zona a que pertenecen, de lo cual toman la numeración, excepto el de Canarias, sin número, y que pertenece a la Primera Zona (Madrid).

LAS ESPECIALIDADES

La alta tecnificación que exige cualquier actividad moderna obligó a que la Agrupación de Tráfico, Unidad que aspiraba a ocupar un puesto avanzado en línea de modernidad entre los Cuerpos similares de otros países y que nació con una nueva concepción de la eficacia, separara en especialidades concretas y perfectamente definidas a sus hombres, en busca de una mayor operatividad, pues ya estábanse quedando anticuado el criterio de que todos habían de servir para todo, idea muy apegada a la vida militar y sobre todo a la Guardia Civil, organismo en el que siempre se ha exigido a sus hombres los más variados esfuerzos y conocimientos. Si ello dio resultado en el pasado, cuando bastaba clasificar a los hombres en sólo dos ramas, Caballería e Infantería, resulta obvio que en el mundo actual el sistema no podía mantenerse en vigor, sobre todo cuando se requería la utilización de vehículos y aparatos que exigían conocimientos específicos.

Comenzó la Agrupación de Tráfico con establecer la especialidad básica de Motorista e inmediatamente vendría la de Conductores y Equipos de Atestados. Luego vendría la de Auxilios y Socorrismo, y en seguida la de Traffipax (hoy Radar y Fotocontrol) y la de Oficinas, a las que se añadirían más tarde las de Transmisiones, Laboratorio y Servicio de Información (S. I. G. C.).

A todas estas especialidades vamos a dedicar un corto capítulo para estudiar sus características, funcionamiento y resultados, pero antes tal vez resulte orientativo conocer las cualidades y aptitudes que deben reunir los hombres de cada especialidad para ejercer de la forma más óptima las misiones encomendadas a cada una de ellas.

Profesiograma de las especialidades.

Para alcanzar la finalidad apuntada hemos confeccionado un cuadro en el que se ha recogido una serie de fichas profesiográficas, en base a los criterios proporcionados para cada especialidad por los componentes de la Agrupación que pueden dar una idea sobre esas cualidades y aptitudes.

Para poder detectar en el personal aspirante a las especialidades las cualidades y aptitudes que deben reunir para cada una de ellas existen en los medios especializados una serie de aparatos y pruebas

SI O G R A F I C A

A L I D A D E S

LABORATORIO					RADIOTELEFONO					OFICINAS					AUX. AUTOMOVIL.					MECANICO					MECANICORADIO					S. I. G. C.				
PUNTOS					PUNTOS					PUNTOS					PUNTOS					PUNTOS					PUNTOS					PUNTOS				
1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

psicológicas de variada índole. A título de ejemplo citamos algunas de ellas:

- **Inteligencia:** Cuestionarios o test de inteligencia.
- **Personalidad:** Cuestionarios de personalidad.
- **Aptitudes:**
 - Percepción de velocidades.
 - Atención difusa.
 - Tiempos de reacción.
 - Comprensión de órdenes escritas.
 - Rapidez perceptiva.
 - Percepción espacial.
 - Diferencias.
 - Coordinación manual.
- **Otras:** Ortografía, etc.

Dentro de esta misma temática, al estudiar todas las especialidades se les han aplicado los mismos controles, teniendo en cuenta las características específicas de cada una y sus distintas actividades.

Estos controles han sido: identificación, descripción, resumen y ficha profesiográfica.

En el de identificación se han utilizado los siguientes niveles:

Social.—Se refiere a las distintas formas de realizar el trabajo: aislado, en equipo, en contacto con el público y en contacto con otros compañeros.

En este sentido predominan las especialidades que se practican en equipo y entre los compañeros, ambas en conjunto, salvo las de Radioteléfono, Laboratorio y Auxiliar de Automovilismo, que lo hacen aislados siempre, y la de Conductores, que algunas veces también lo hace como éstas, aunque generalmente se encuentra entre la mayoría. Las de Motoristas y Atestados, que lo hacen en equipo, aunque permanentemente en contacto con el público. Destacando la del Servicio de Información (S. I. G. C.), que practica las cuatro formas.

Económico.—Todas las especialidades tienen el mismo nivel económico que el resto del personal del Cuerpo de la Guardia Civil y además la gratificación de la Agrupación de Tráfico, específica a cada una de ellas.

Las horas extraordinarias son frecuentes en casi todas las especialidades, destacando las de Oficinas y el S. I. G. C., no prestando estos horarios extras las de Auxiliar de Automovilismo, Mecánicos de Radio, todo ello entendido en situaciones de normalidad.

El tiempo empleado en la formación del personal es normalmente el de cursillos de un mes de duración, con un gasto por individuo y cursillo de unas 153.000 pesetas; sobresaliendo en ello las especialidades de Mecánicos de Radio, de cuatro meses de duración, y las de Motoristas, Conductores y Atestados, de cinco meses, con un gasto por alumno y curso de 772.800 pesetas, 767.700 y 711.400 pesetas, respectivamente.

Tecnológico.—En este nivel se han tenido en cuenta las máquinas y herramientas adecuadas a cada especialidad, así como los correspondientes equipos protectores.

Ambiental.—En orden a las condiciones del ambiente donde se desarrollan las variadas actividades se han tenido en cuenta distintos conceptos, aplicados de forma distinta a las especialidades según la incidencia en cada una. Estas han sido:

- Iluminación natural.
- Humedad, la propia del ambiente, al trabajar al aire libre o en lugar cerrado.
- Polvo, el propio de la vía de comunicación o del local de trabajo.
- Ruidos, el de la propia máquina de trabajo y los de los vehículos que circulan por la vía o los normales de una oficina, laboratorio, centralita de teléfonos, etc.
- Vibraciones, las de su propio medio de trabajo y las de su entorno.
- Temperatura, la ambiental y en el exterior las inclemencias del tiempo.
- Humos, los emitidos por los vehículos o el soportar atmósferas cargadas en locales cerrados o de poca ventilación.

Sanitario.—Aquí adquieren gran importancia los medios propios de trabajo de cada especialidad en función del lugar de trabajo, accidentalidad propia y ajena e incidencia de contagios.

En el control de descripción se han utilizado los niveles de:

Qué hace.—En relación al usuario de las vías públicas.

- Respecto a la forma de funcionar la Unidad.
- Mantenimiento de las adecuadas comunicaciones.
- Evacuación de informes, diligencias, etc.

Cómo lo hace.—Identificación total con la función de la especialidad.

- Con más o menos seguridad, firmeza, confianza, honradez y sacrificio.

Por qué lo hace.—Voluntariamente.

- Amor al servicio y al riesgo que entraña, dada la dureza del mismo, de forma especial al tener que usar máquinas que requieren cierta destreza.
- Cumplir la misión de prestar un servicio humanitario a la sociedad.

En el resumen se ha identificado a cada especialidad con el lugar que ha ocupado en la relación a las otras dentro de la Agrupación y así ha resultado:

- Motoristas, el puesto fundamental y básico.



Coronel don Carlos Villanueva Retuerta, séptimo Jefe de la Agrupación de Tráfico (26-12-1979 a 4-3-1981)

- Atestados, el segundo pilar.
- Auxilio, el tercer pilar.
- Fotocontrol y Radar, como operativa y de carácter eminentemente técnico.
- Laboratorio, complementaria y de carácter técnico.
- Radioteléfonos, de total apoyo a las Unidades operativas.
- Oficinas, es el sustrato orgánico y sin la cual no funcionarían el resto de las especialidades.
- Auxiliar de Automovilismo, es de carácter administrativo y secundario, ocupando un segundo escalón en el orden orgánico.
- Mecánicos, totalmente necesaria y complementaria de las especialidades móviles-operativas, en la misma medida que lo es la de Mecánicas de Radio para las transmisiones aunque ésta es de un carácter más técnico si cabe.
- S. I. G. C., es la más reducida en cuanto a personal, pero de un gran rendimiento en todos los campos de actuación del resto de especialidades y muy ponderada en el suyo específico.

El resultado de este estudio se ha plasmado en fichas de especialidades, que recogemos en el cuadro del que hablábamos y que publicamos, en el que el lector encontrará especificadas las características y aptitudes que son necesarias para cada especialidad, como preludio al conocimiento de lo que es cada una de ellas.

LOS MOTORISTAS

De todo el conjunto de la Benemérita y centenaria Guardia Civil salió en 1959 una Unidad moderna, especializada para una importante misión: la Agrupación de Tráfico, que había de ser digna representación del Cuerpo en el que nacía y en el que se iba a articular. Y esa Unidad y ese Cuerpo habían de quedar simbolizados en lo más representativo del servicio: la pareja de motoristas. La pareja de motoristas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, nacida hace ya veinticinco años para sustituir y heredar dignamente a la pareja tradicional de servicio en la carretera, que por propios y extraños había sido elevada a la categoría de símbolo nacional.

Y los primeros motoristas que salieron a la carretera lo sabían, porque la llevaban en la sangre, la llevaban en su espíritu de Cuerpo. La Guardia Civil no había dejado nunca de prestar ese servicio de vigilancia de las vías públicas. Se mantenía todavía presente la figura tradicional de la pareja de charolado sombrero, que, con paso firme, separados sus dos componentes por el ancho de la carretera, la recorrían en extensión, simbolizando la seguridad de la vía, la ayuda y protección al usuario y, ¡cómo no!, la disciplina de cuantos la utilizaban.

Significativo resultó que los primeros servicios de motoristas se prestaron en la carretera de Madrid a Badajoz, pasando por Navalcarnero, en cuyos barrancos, que eran paso del antiguo camino real, una pareja de la caminera Guardia Civil prestó el primer servicio de auxilio a la circulación, dando muerte a un bandolero y apresando a otros dos, a quienes sorprendieron asaltando a los viajeros de una diligencia, allá en el año de la fundación del Cuerpo, en 1844.

Con esa tradición y con esa herencia salió el motorista a la carretera. Le dolió desprenderse del legendario «tricornio» porque nunca había salido fuera del cuartel sin él. Iba a ser responsable de una nueva etapa histórica de la Guardia Civil. Sentía en su interior dolor y alegría a la vez; más alegría responsable que dolor de tradición, había en él tristeza, pero ansias de cumplir; había nostalgia, pero orgullo de avanzar.

Sabía que se obligaba a crear una moderna identificación de la Guardia Civil caminante. Sabía que había de ser la avanzada del Cuerpo en las carreteras de España: espejo de honradez, ejemplo de firmeza, reflejo de confianza y signo de seguridad. No podía defraudar. Y salió haciendo voto de sacrificio; sacrificio de sus horas de alegría, sacrificio de fiestas y de soles.

Así empezó el motorista su andadura: como un moderno Quijote del camino, caballero en «Rocinante» de acero, olvidadas figuraciones de ensueño, deseando ser protector de desvalidos y desfacedor de entuertos.

Ese fue el hombre base, el hombre de constancia suficiente y responsabilidad bastante que desde el primer momento se seleccionó y se

instruyó para convertirlo en un Agente especializado que el desarrollo de la industria del automóvil y el incremento constante de la circulación estaban esperando.

Selección y formación.

La selección se ha iniciado siempre limitando la edad para los guardias a los treinta y tres años y exigiéndoles un año, al menos, de servicio en Puesto. El límite de edad es imprescindible, pues la dureza del servicio sobre motocicleta requiere iniciarse joven en su conducción, no solamente para asegurar un buen estado físico, sino porque también es preciso que el aprendizaje se realice cuando se tiene la mayor decisión para pilotar una máquina y hasta un saludable amor al riesgo que aproxime al alumno a una cierta temeridad consciente. Por otra parte, el año de servicio en Puesto asegura que el aspirante ya ha bebido en las fuentes propias de la Guardia Civil y está iniciado en las constantes de disciplina, sacrificio, amor a la responsabilidad y deseo de servir al prójimo, que mantienen al guardia civil en la línea de tradiciones del mejor soldado.

Una segunda selección se efectúa en las Comandancias de origen de los aspirantes y habrá una tercera, ya en la Academia, antes de iniciarse el curso correspondiente. Pero todavía quedará la última, que se realiza a lo largo del curso, pues causarán baja sin obtener la especialidad aquellos que no resulten suficientemente capacitados para conducir motocicleta; los que no superen la nota de estudios mínima establecida, y aquellos cuyo comportamiento haga presumir que un exceso de afectación y de jactancia personales incida negativamente en el diario contacto con el usuario.

La especialización técnica comienza en la Academia, poniendo al hombre en condiciones de operar sobre el medio mecanizado que lo ha de soportar. Ha de dominar la máquina de forma que casi forme un cuerpo con ella. Si un servicio se ha de prestar montado en una motocicleta, su conducción ha de ser un puro automatismo. Sobre la motocicleta no le quedará apenas tiempo para pensar en sí mismo, si se espera que cumpla su misión sin limitaciones. Su movilidad la ha de dedicar el motorista en beneficio de los demás para conseguir orden y seguridad en la circulación, y todo esto sólo se logrará cuando el riesgo de conducir «sobre dos ruedas» se haya si no eliminado en su totalidad, sí al menos paliado en los límites que humanamente pueda conseguirse con un buen aprendizaje. De ahí que la conducción sea la primera asignatura para la formación de un motorista encargado de la vigilancia del tráfico.

Aunque todo ello se tratará más profundamente cuando hablemos de la Academia de Tráfico, no estará de más apuntar aquí que en la formación del motorista entra también el conocimiento de la mecánica de toda clase de automóviles, incluida, naturalmente, la motocicleta; conocimientos que van encaminados igualmente a la práctica de auxilios mecánicos en carretera para lo cual reciben clases prácticas de averías. Hacen igualmente prácticas de regulación de tráfico, de toma



La pareja de motoristas se ha convertido en figura incardinada en el paisaje de nuestras carreteras
(Foto J. A. Núñez)

de fotografías, de utilización de regloscopios, de medidores de humo, de las distintas clases de alcoholímetros, así como de los aparatos de radioteléfono que equipan las motocicletas y los coches patrullas.

Desde hace ya algunos años practican también la conducción de vehículos de cuatro ruedas y salen con permiso de conducción apto para conducir estos vehículos.

La enseñanza profesional se centra básicamente en aquellas asignaturas que le han de dar un completo dominio de la situación en el ámbito en que ha de operar. Para ello, sobre la base propia de todo guardia civil, a cuyo campo profesional pocas cosas le son nuevas, se ha tratado siempre de que alcance la mayor perfección en el conocimiento de las materias y disposiciones que rigen la disciplina de la circulación, tanto en el orden puramente técnico como en el administrativo, con el ambicioso objetivo de que jamás una duda pueda llevar al motorista a cometer una injusticia y que su actuación en busca de la seguridad del tráfico constituya como una acción reflejo nacida de una perfecta asimilación de conocimientos.

Máquinas y equipos.

Para lanzar el motorista a la carretera se buscó dotarle de la máquina más apropiada, con las posibilidades que se tenían dentro del mercado nacional, y se adquirieron en ese año de 1959 doscientas veintiséis «Sanglas» de 350 c. c., que reunían las condiciones de prestación, categoría y presencia que se acomodaban suficientemente a las aspiraciones del momento.

El motorista hizo frente a las inclemencias del tiempo durante algunos años a cuerpo limpio. Un impermeable gris de una sola pieza, que llegaba hasta los pies, era su protección para la lluvia. Sí tuvo, desde el primer servicio, el chaquetón de cuero, que con el alzacuello, la bufanda verde reglamentaria y la cogotera del casco constituían una protección suficientemente buena para los días invernales de climas fríos, protección que se completaba con los pantalones de cuero cuando el frío era muy intenso.

El parabrisas se acopló más adelante y, aunque en principio no fue muy del agrado del motorista, lo ha aceptado como muy útil cuando se le ha reducido su tamaño y se perfeccionó el carenado complementario. Fueron aceptadas con verdadera satisfacción las defensas de agua en la motocicleta, como imprescindibles para proteger el punto



En los estacionamientos las motocicletas se orientan en ambas direcciones, prontas para cualquier eventualidad

débil de la anatomía del motorista, sus rodillas. También se recibió con alegría el impermeable de dos piezas, que pronto sustituyó al incómodo primero asignado. El motorista ha hecho siempre buen uso de la chaqueta impermeable, pero no usaba el pantalón nada más que si era absolutamente imprescindible y llegó a no usarlo encima del pantalón de cuero por incómodo.

El calzado reglamentario fue durante algún tiempo la bota elástica y la polaina, que fue sustituida por el tubo de cuero, algo más elegante que la polaina. El casco gris con chichonera —con cogotera en invierno— y las gafas completaban el equipo desde el servicio inicial. Del agrado del motorista eran las manoplas, que desaparecieron un tiempo cuando se adjudicaron los manguitos sujetos al manillar de la motocicleta. Durante la noche, los manguitos reflectantes y la cinta, también reflectante, que se mantenía siempre sobre la chichonera del casco, constituían la señalización nocturna del motorista.

En 1960 se entregaron a la Agrupación —de recuperación de la recién y gradualmente extinta Policía de Tráfico— 77 máquinas «D. K. W.» y un centenar marca «Royal», a las que en 1961 se le agregaron una treintena más de cada una de estas marcas; motocicletas que no dieron buen resultado, dado el estado avanzado de uso en que se encontraban. Las «D. K. W.» sólo duraron cuatro años. Las «Royal» duraron algo más, pero las 11 últimas se extinguieron en 1967.

Pensando en la necesidad de tener motocicletas de mejor prestación y mayor prestancia para los Destacamentos Especiales —el de Madrid se formó inmediatamente—, en 1960 se adquirieron y se adjudicaron al Especial motocicletas «B. M. W.». Se trataba de las R-26 y R-27 de 250 c. c., monocilíndricas, y se asignaron a los Oficiales de la Unidad la R-50/5, bicilíndrica, de 498 c. c.

Estas máquinas «B. M. W.», de procedencia alemana, se han seguido manteniendo en la Agrupación, aunque ya desde 1977 solamente se mantiene esta marca en Canarias —tienen en la actualidad la R-60/7, de 593 c. c.— y en el Destacamento de Barajas, donde tienen las R-90°/6, de 898 c. c., ambos modelos bicilíndricas.

En 1964 se empezaron a adquirir motocicletas «B. M. W.» de la casa R. O. A., de las mismas características que las R-26, R-27 y R-50, usadas en algunos Destamentos fuera de los Especiales. Se adquirieron alrededor de 300 en 1965 y quedan sólo 15 hoy.

En 1964 se probaron en Guadalajara unas máquinas marca «M. V. 400», que no dieron resultado. Y en 1965, también en el Subsector de Guadalajara, se llevó a cabo la prueba a fondo del primer prototipo de la «Sanglas 400», con resultados satisfactorios para el Mando. A finales de 1966 entraron ya en servicio las primeras «Sanglas 400», monocilíndricas, algo más rápida que la 350 y mejor lograda mecánicamente, y que tenía el detalle de llevar el depósito de aceite debajo del asiento, detalle que el motorista agradeció, pues la antigua posición lateral exterior en la 350 resultaba incómoda porque manchaba el pantalón. Esta máquina ha ido sustituyendo paulatinamente a la modelo de 350 y se ha mejorado progresivamente con las diferentes varia-

ciones introducidas. La primera fue la de acoplarle una batería mayor por necesidad de la servidumbre de la propia máquina en el servicio. Con el depósito de aceite en el cárter, el alumbrado halógeno y el arranque eléctrico, la 400-E entró en servicio en 1973, siguiéndose las mejoras sobre la 400-F, que entró en servicio en 1978 provista de alternador, horquilla telescópica de nuevo diseño y freno delantero de disco.

Merece la pena destacar que en los cuatro o cinco años comprendidos entre los últimos de la década de los sesenta y los primeros de la de los setenta ocurrieron cambios sustanciales que afectaron al motorista, su equipo y sus máquinas, marcando un período de mejoras.

Así, en el equipo fue destacable el hecho de cambiarse en 1969 el casco gris por el casco blanco con el emblema de la Agrupación en un lateral, que, además de mejorar en seguridad y en comodidad, mejoró la imagen del motorista. En 1968 se introdujeron las polainas y el cinturón reflexivo para aumentar la señalización nocturna del motorista. En 1971 se sustituyó el pantalón de cuero —se usaba sin el de impermeable en los servicios de invierno con lluvia— por el de color verde, de tejido impermeable, de buen resultado y que sigue usándose.

En lo referente a las motocicletas, se mantenían alrededor de 900 «B. M. W.» (incluidas las 300 de R. O. A.), adjudicadas a los Destacamentos Especiales, los de Canarias y algún Subsector. En 1971, las 2.850 «Sanglas» existentes ya eran modelo 400 perfeccionadas, y en 1973 se completarían un total de 3.900 «Sanglas» con las 400-E que se adquirieron.

También en el campo de los equipos de transmisiones se notó un sensible adelanto en este período, pues se adquirieron por entonces más de 1.000 radioteléfonos de motocicletas —750 en 1972 y 300 en el 73— de la casa Telefunken, modelo 80 FE 6/10, que, unidos a los casi 1.300 existentes de la misma marca, modelo SE 508/9, permitieron que se equiparan más del 50 por 100 de las motocicletas existentes, lo que supuso que mejoraran ostensiblemente las transmisiones y prácticamente se completaran, pues desde entonces se pudo contar con un radioteléfono por cada pareja de motoristas.

El año de 1980 marcará otro hito importante de mejoras para el motorista.

Se cumple en este año una vieja aspiración del motorista: se declara prenda oficial de uniforme de servicio la bota alta, y los alumnos del LXVII Curso son los primeros en salir con esta prenda de equipo adjudicada, adjudicación que será extensiva desde ese momento a todos los motoristas de la Agrupación de Tráfico.

Hacen su aparición en este año las motocicletas «Sanglas 400» bicilíndricas con motor «Yamaha», de 391 c. c. y 37 CV, identificadas por modelo 400-Y. Tienen frenos de disco delantero y trasero, con dos discos en el delantero, y luces intermitentes de urgencia estroboscópicas, dos de ellas delante y una detrás, acoplada sobre brazo telescópico extensible a voluntad. Con este modelo de máquina nace una nueva imagen del motorista, pues la cartera portapliegos, que se ha llevado desde 1959 encima del depósito de gasolina, es sustituida por dos

elegantes bolsas-cartera, blancas, situadas una a cada lado de la rueda trasera, que hacen juego de color con el carenado que sostiene el parabrisas. El motorista ha ganado en comodidad con estas carteras, pues le permite llevar en una de ellas linterna recargable, extintor, alcoholímetro, cables y herramientas, en tanto que en la otra lleva el subfusil con los cargadores de repuesto, traje impermeable, cartera portadocumentos y complementos de abrigo y de auxilio, en su caso. Aporta también la «Sanglas 400-Y» una sirena electrónica perfectamente audible, mejorando la ya eléctrica que trajo la primera 400 —la de las «B. M. W.» siempre fue eléctrica—, que a su vez había mejorado



Las autopistas introdujeron una nueva modalidad de servicio en las misiones del motorista
(Foto Hortigüela)

notablemente sobre las primeras sirenas de las 350 en 1959, que se hacían funcionar con el pie y cuyo sonido no era muy audible.

Las transmisiones mejoran también en 1980, pues se adquieren 1.220 radioteléfonos para motocicleta, marca «Técnica Electrónica», modelo T-907, y 330 del modelo T-907/S, lo que permite retirar entonces los últimos modelos 508/9, que ya casi cumplían los veinte años de servicio. Hoy existen 4.600 equipos, con los 2.700 «Telefunken S-80», adquiridos entre 1982 y 1983, que completan el número de motocicletas y permiten tener reservas en las Unidades.

La última novedad la ha constituido la motocicleta «Guzzi» modelo 850 T-3, de 844 c. c. y 69 CV, que han sido adquiridas en número

de 100 en 1982 y se hallan adjudicadas a los Destacamentos Especiales de Madrid y Barcelona y al de Marbella. Su sirena tiene sonido bitono y megafonía, es decir, que se puede cortar a voluntad la sirena y entra en funcionamiento un amplificador de sonido para poder transmitir avisos de palabra.

Falta solamente hacer memoria de los vehículos de cuatro ruedas usados por los motoristas en las zonas extremadamente frías durante la temporada invernal, cuando no es posible prestar el servicio en motocicleta, y es digno de resaltar el mayor sacrificio que hacía el motorista en este sentido al principio, cuando solamente en último extremo prestaba su servicio en los coches de Auxilio o de Atestados.

A las zonas de mayor crudeza invernal fueron asignados, en 1964, vehículos especiales marca «Citroën», con dos motores de 2 CV cada uno, situados uno delante y otro detrás, que podían sincronizarse a voluntad o usar separadamente. Con un inflado de ruedas inferior al normal podían circular por la nieve sin necesidad de cadenas. Estos vehículos tuvieron aceptación en principio, pero la falta de una buena dotación de recambios y el superior número de averías que sufría cada vehículo por su condición «bimotor» los hizo antieconómicos y fueron suprimidos a final de 1969.

Por esas fechas se adjudicaron para este servicio los «Renault R-10», en número cercano a los 300 y se usaron hasta su paulatina extinción.

Los R-10 vinieron a ser sustituidos por los «Seat» modelo 124 en 1973, y éstos, a su vez, han sido sustituidos en 1979 por los «Seat Ritmo», que son los que actualmente usan los motoristas como coches-patrulla en esas zonas frías en invierno, así como, en todo tiempo, las veces que se precisen para que cada motorista pueda realizar tres servicios mensuales como conductor para conservar su aptitud.

El motorista en el servicio.

El buen motorista siente verdadera pasión por la motocicleta y la hace formar parte íntegra de su propia personalidad. La limpia, la cuida, la mimra y sólo permite que esté sucia —aun así temporalmente— cuando se haya manchado por causa de agentes atmosféricos que actuaron también directamente sobre su propia persona en el servicio. Cuidará de su mecánica más que de su salud personal y gustará de verla admirada por quienes pasen junto a ella. Conoce la influencia que ejerce sobre el usuario de la vía una motocicleta de prestancia y de representación, y tendrá obsesión por que su aspecto sea siempre pulcro y brillante.

Un buen motorista es elegante y tiene un toque de presunción sin petulancia. Cuida mucho de su aspecto personal, de su forma de vestir, del aseo total de su persona y de su equipo. Sabe que una buena presentación, una buena apariencia, da prestigio, refuerza su autoridad y, además, le predispone para actuar con soltura.

En la carretera, sobre el tramo que vigila, se encuentra como en su casa; como si la papeleta de servicio le diera un cierto derecho de

propiedad. Inicia su servicio interesándose por la situación del tramo que está bajo su responsabilidad. Es un recorrido que conoce palmo a palmo y sabe dónde será más necesaria su presencia conforme a las circunstancias del momento comprobadas, por lo que repartirá siempre su tiempo entre los distintos sitios de conflictividad real o posible, atendiendo a la vez a los puestos de control encomendados por el Mando en servicio coordinado con otras Unidades.

El espíritu de servicio que le anima le mantiene en una constante actividad que hace extensiva incluso a las situaciones estáticas, en las que la colocación de la pareja con sus hombres prudentemente distanciados para aumentar la vigilancia; la postura tensa, vigilante, jamás relajada ni dando sensación de abandono; la mirada siempre inquieta, expectante, observando la circulación sin distracciones... son signos inequívocos de esa actividad. Las horas de servicio serán para el motorista horas de fatiga, horas de preocupación y de tensión, pero sabe soportarlas porque ama su profesión.

«Prevenir», «auxiliar» y «reprimir» son los tres grandes principios que informan su servicio de vigilancia del tráfico. Y de tal manera ocupa su mente la idea de prevenir que hasta en caso de accidente consumado, cuando llega al lugar de la ocurrencia y al tiempo que su actuación se dirige al socorro de los accidentados, se ocupará instantáneamente de ordenar la circulación para hacer imposible un segundo accidente.

El auxilio al usuario lo presta en todas las modalidades posibles: desde darle la información precisa para guiarle en su viaje hasta socorrerle convenientemente en caso de accidente para salvar su vida, pasando por todos esos auxilios corrientes de ayuda material en la reparación de las averías que pueda sufrir o en la adquisición de piezas o carburante, desplazándose expresamente para procurárselos. El motorista no pasará nunca junto a un vehículo detenido sin detenerse a ofrecer su ayuda al usuario, por si la necesita.

Para él, el trabajo de prevención y auxilio, cualquiera sea el esfuerzo que exija, es tarea fácil de cumplimentar. Donde encontrará cierta dificultad es en la aplicación del principio de reprimir, por ser el menos agradable y el que le exige una mayor dedicación y cuidado para mantener los sentimientos de confianza e incluso de afecto que los otros principios crean en el usuario. Se ayuda pensando que un porcentaje elevado de accidentes ocurren como consecuencia de infracciones y que, por tanto, su denuncia bien puede considerarse formando parte complementaria de la prevención de accidentes. Pero sabe que ha de resultar siempre respetado, mas nunca temido. Ha de poner toda su buena predisposición y todos sus conocimientos para evitar hasta el mero equívoco en la represión de infracciones.

Nunca denunciará una infracción sin estar completamente seguro de haber sido cometida; pero, eso sí, una vez seguro de que la infracción existe, jamás la pasará por alto sin intervenir. Prestará atención a todas las infracciones, pero dedicará especial atención a esas infracciones graves que, por constituir delito o por el gran peligro que en sí mismas llevan implícito, son las que más necesitan de corrección.

La acción de reprimir es absolutamente necesaria, por muy impopular que pueda resultar, y el motorista asumirá plenamente la idea de que en cada intervención frente al infractor está respaldando única y exclusivamente el bien común, y que está defendiendo los derechos del hombre y la seguridad de todos, incluso la del propio infractor a quien está denunciando, aun cuando éste no quiera reconocerlo así.

Ahora bien, una vez adquirido ese convencimiento moral de la importancia de estas intervenciones, cuidará que su orgullo no sufra una deformación: su elevada moral debe hacerle sentirse sanamente orgulloso de su misión, pero jamás de su propia persona. Será conciso y breve en sus exposiciones, demostrando sus conocimientos con sencillez, sin el menor asomo de pedantería. Con esa correcta forma de proceder es como alcanza el respeto del infractor —que no el temor— e incluso despierta simpatía hacia su persona y lo que representa, haciendo comprensible su intervención y disminuyendo el carácter desagradable que para el propio infractor tiene.

Además de todas estas consideraciones sobre el servicio del motorista, no puede dejar de significarse que, en su diario quehacer, se mueve sobre un vehículo cuya mayor protección la constituye su propia habilidad como piloto para evitar el accidente y que hace frente directamente con su cuerpo a los agentes atmosféricos. La niebla, la lluvia, la noche, el frío los soporta el motorista sin flaquear. Rara será la vez que el motorista, no obstante, pida relevo sin terminar su servicio, cuando ha sido previsto de antemano como posible de realizarse en motocicleta; todo lo más que hará será buscar un refugio momentáneo



Alumnos del «Centre d'Instruction Motocycliste» de la Gendarmerie Real Marroquí, creado en el seno de las Escuelas de dicho Cuerpo en Marrakech con la colaboración española

frente a un temporal imprevisto, para continuar luego su actividad vigilante con la sola protección que su equipo le proporciona. Es muy posible que esa mayor resistencia a la fatiga la adquiriera, precisamente, de ese contacto directo con la Naturaleza. Al motorista no le arredra ese diario vigilar sobre dos ruedas. Sólo el tiempo implacable, con la acumulación de servicios y el paso de los años podrán con su resistencia y serán los únicos que le harán flaquear en definitiva, acusando el desgaste físico de ese diario batallar a cuerpo limpio.

También hay que añadir que el comportamiento del motorista ha sido siempre de una honradez a toda prueba, no admitiendo siquiera el mínimo ofrecimiento que intentara desviar su actuación de lo que es correcto y justo; comportamiento, por otra parte, corriente dentro de la Guardia Civil, como es de conocimiento público, lo que hace que tampoco sean numerosos los ofrecimientos. No obstante, siempre han sido denunciados cuando han llegado, como ocurrió con relativa frecuencia al principio de la actuación de nuestros motoristas en la carretera, aunque esos ofrecimientos eran provocados casi siempre por no identificar el infractor a un guardia civil sin tricornio, con casco y en motocicleta.

Y falta decir que nuestro motorista ha sabido triunfar acomodándose a todas las circunstancias, pues cuando, por particulares interpretaciones de la libertad, algunas personas vieron en él una representación peyorativa de fuerza represiva, supo mantener su comportamiento en la línea de una paciencia templada y digna, sin variar en su rectitud ni en la aplicación justa de una actuación reglamentaria. Y cuando el terrorismo criminal, iniciando su designio de muerte sobre un motorista, hizo mella en tantos compañeros y se reforzaron muchos de sus servicios, no por eso recrudescieron en ningún punto de España sus actuaciones sobre la propia circulación, aunque hubieran de aumentarse los controles a efectuar.

Reconocimiento a una labor.

No cabe duda que la pareja de motoristas, nacida para relevar de la misión de vigilancia en la carretera a aquella tradicional pareja de charolado tricornio, ha sabido encajar en el histórico relevo y ha asumido con todos los honores esa representatividad heredada. No en vano y desde los primeros momentos mereció del pueblo llano la denominación significativa de «ángeles de la carretera».

Cabe añadir que, desde sus inicios en el servicio de vigilancia de carreteras, la pareja de motoristas cumplió con tal ejemplaridad su cometido que su fama trascendió más allá de nuestras fronteras, admirada por infinidad de extranjeros visitantes de nuestra Nación, que elogiaron su porte, su prestancia, su seriedad y su noble y leal comportamiento, incluso en los contactos por infracciones. Muchos desearon para sus propios países una «Policía de Tráfico» como la que en España estaba representada por nuestra pareja de guardias civiles motoristas.

Y si la novedad hizo ese efecto en un tiempo en que el turismo extranjero estaba en auge, jamás ha desmerecido desde entonces, y

cada día que pasa adquiere mayor representatividad y reconocimiento de competencia eficiente, pese a que sus merecimientos no están tan en boca del usuario ni en los medios de comunicación social como entonces. Eso es debido a que ya forma parte del ambiente y del paisaje mismo de las carreteras.

La importancia adquirida cara al exterior queda reflejada en el hecho cierto e incuestionable de que, habiendo viajado por España el Comandante en Jefe de la Gendarmería Real marroquí, fue tan buena la impresión que recibió de la presencia y actuación de las parejas de motoristas que, aun teniendo su Cuerpo una formación y organización básicamente francesas, posiblemente nació en su mente la idea de tener un servicio de motoristas de igual eficiencia que el nuestro y solicitó oficialmente a nuestro Director General le prestara la colaboración necesaria. En 1978, en comisión de servicio por dos años, nuestra Dirección General envió un Capitán de la Academia de Tráfico, que creó y organizó en el seno de las Escuelas de la Gendarmería Real en Marrakech un Centro para formación de motoristas («Centre d'Instruction Motocycliste»), aplicando las directrices de nuestra Academia de Tráfico y dejándoles escritos, en idioma francés, los textos, programas, pautas de organización y Reglamento, concordantes con la idiosincrasia y legislación marroquíes, con los que se siguen formando motoristas de la Gendarmería Real en el espíritu y en el ejemplo de los de la Guardia Civil española.



Cumplido el servicio, la pareja regresa... Hasta mañana o hasta la primera emergencia
(Foto Hortigüela)

CONDUCTORES

Ser conductor de automóvil en la vida moderna no requiere un gran esfuerzo ni especiales conocimientos. Cualquiera posee vehículo propio y lo conduce satisfactoriamente; pero el año 1959, cuando se creó la Agrupación de Tráfico, el automóvil era aún en España un signo de riqueza. Casi puede asegurarse que los únicos guardias civiles que poseían permiso de conducir eran los destinados en el Parque de Automovilismo. De otra parte, la Agrupación no podía contentarse con conductores normales. El hombre que se necesitaba había de ser un profesional, un perfecto conductor y un aceptable mecánico, pues como tal iba a actuar en las carreteras cuando se encontrara un vehículo particular averiado. Además había de ser un acabado conocedor del Código de la Circulación y leyes complementarias. Debido a esto, desde un principio, la de conductor se consideró una especialidad básica en la Unidad y se tuvo conciencia de que necesitaba una preparación lo más perfecta posible.

Ya en el año 1955 se convocó un curso para este tipo de servicio, en el que fueron aprobados 45 guardias, que se unieron a los que existían procedentes del Parque de Automovilismo, aquellos pioneros que integraron la Unidad Piloto.

A partir de aquí se sucedieron las convocatorias, de tal forma que en los cuatro años siguientes se desarrollaron seis cursos, con aceptable número de aspirantes, a los que, en el examen previo, ya se les exigía responder a preguntas sobre mecánica del automóvil y reparación de averías.

En los cursos correspondientes se insistía en que habían de ser ejemplo para los demás usuarios de las vías de comunicación en su manera de cumplir rigurosamente las normas circulatorias y se les preparaba adecuadamente para reparar las averías más usuales, aspecto recomendado por las Normas Provisionales de la Agrupación de 21 de septiembre de 1959, pues del comportamiento de estos conductores en su cometido de mecánicos móviles dependería en parte el prestigio de la Unidad ante la opinión pública, entonces expectante ante el nuevo servicio.

Los primeros conductores se destinaron a los coches de Auxilio, de Traffipax y de Atestados. Su actuación en estos últimos sería muy útil, pues no cabía duda de que era el hombre indicado para determinar las posibles causas de un accidente, examinando el estado de los órganos y mecanismos más importantes del vehículo, dirección, neumáticos, alumbrado y otros elementos determinantes. También los conductores, en estos casos, prestaban un útil servicio atendiendo a la regulación del tráfico en la zona del accidente o encargados de las comunicaciones radiotelefónicas.

La gratificación de Tráfico, importante en aquellos años, motivó que un gran número de conductores del Parque de Automovilismo solicitase su pase a la Agrupación, lo que indudablemente causaba perjuicio al servicio de Automovilismo, sobre todo en aquella época en que no



Los conductores de la Agrupación de Tráfico demuestran también su pericia y preparación en los desfiles anuales (Foto Hortigüela)

abundaban los conductores. A fin de remediar la situación se exigió a los solicitantes un mínimo de dos años de antigüedad en el Parque y se dispuso que las instancias fuesen informadas por las Jefaturas de Automovilismo de la Comandancia, quienes se pronunciaban en un sentido u otro, según las conveniencias del servicio y la capacidad del solicitante. En el año 1962 se realizó el primer curso, dentro de la Agrupación, de cambio de especialidad para conductores, a fin de que pudieran pasar a conducir vehículos de cuatro ruedas los motoristas que lo desearan, con preferencia sobre los que no pertenecían a la Agrupación.

En septiembre de 1968 se unificaron los distintos criterios existentes en cuanto al ingreso y permanencia del personal de la Agrupación, y respecto a los conductores se dispuso que, para conservar la aptitud en la especialidad, no se exigirían otros requisitos que el de poseer permiso de conducir y no estar declarado incompatible en la Unidad. El personal que perdiese la aptitud, por falta de condiciones físicas, tendría derecho preferente para solicitar los Cursos de Cambio de Especialidad convocados en la Academia de Tráfico.

Posteriormente, en junio de 1978, se concretó ya claramente la existencia de tres modalidades de ingreso: Atestados, Conductores y Motoristas. A los aspirantes a conductores se les exigía tener menos de treinta y tres años y poseer conocimientos de mecánica práctica.

En el año 1978 se estableció que el personal procedente del Parque de Automovilismo con permiso de conducir adecuado podría, una vez cumplidos los dos años de servicio en la Agrupación y siempre que no excediera de la edad de cuarenta y cinco años, solicitar la especialidad de Conductor sin necesidad de realizar curso para ello, siempre que con anterioridad hubiese realizado el curso de conductores del Parque de Automovilismo.

Finalmente, se resolvió conceder esta especialidad al personal siguiente:

- A los que tuviesen Permiso de Conducir Militar del Cuerpo de la clase B, en vigor, con antigüedad de dos años.
- A los que reunieran como tiempo de permanencia en la Agrupación un mínimo de tres años.

Con esta medida, el problema de reclutamiento y preparación de conductores quedó prácticamente resuelto, hasta el punto de que en el año 1976 dejaron de convocarse cursos, pues la Agrupación se nutría de hombres propios. Únicamente en 1983 se convocó un curso para personal ajeno a la Unidad, al que se presentaron 115 aspirantes y en el que resultaron aprobados sólo 30, lo que da idea del nivel de exigencia para esta especialidad, quizá no muy brillante, pero fundamental en una Unidad cuyo principal instrumento es el vehículo de motor.



Coche patrulla adjudicado a los destacamentos. Sustituye a las motocicletas cuando la climatología lo aconseja (Foto Hortigüela)

EQUIPOS DE ATESTADOS E INFORMES

Si consideramos que prácticamente el 10 por 100 de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil está destinado a la especialidad de Atestados e Informes, resulta obvio que cualquier trabajo referido a la misma estaría incompleto si no hiciera mención, expresa y destacada, de la especialidad.

Por otra parte, el carácter de Policía judicial atribuido a todos los integrantes del Instituto exigía que, desde un principio, una parte de los componentes de la Agrupación fueran instruidos y dedicados a tan importante labor, ya que, si destacable es la función de vigilancia y control, no lo es menos investigar las causas y conductas que, con o sin infracción de las normas administrativas destinadas a organizar el tráfico, provocan resultados lesivos, cuyo origen resulta imperioso determinar para facilitar una correcta definición penal.

No resulta pretencioso afirmar que el prestigio de la Agrupación ha estado ligado siempre al esfuerzo de sus hombres en auxilio de los Jueces, Tribunales y Ministerio Fiscal. Como no sería justo, por otra parte, atribuir tal esfuerzo, en forma exclusiva, a los especialistas de Atestados ignorando al resto de los miembros, no sólo de la Agrupación, sino de la Guardia Civil.

Decidida la organización de la Agrupación y definidas sus especialidades, sólo restaba por señalar el nivel de formación exigible en cada una de ellas, resultando digno de mención que, ya desde su creación, se consideró que los Equipos de Atestados deberían responsabilizarse también de la confección de Informes Técnicos, circunstancia ésta que obligaba a elevar considerablemente el umbral de selección y el nivel del proceso formativo.

De acuerdo con ello, los planes de enseñanza para los integrantes de los Equipos de Atestados e Informes, se confeccionaron con miras a ilustrar fundamentalmente, sobre las causas de los accidentes, la recogida de datos y pruebas, el acopio de información, la investigación propiamente dicha y la formación legal que permitiera concluir, con carácter de presunción, la responsabilidad de los participantes en cada accidente. Sólo con un sólido conocimiento de tales materias, estaría el investigador en condiciones de aportar a la autoridad judicial una fundada hipótesis sobre los hechos acaecidos.

La realidad es que, con una prácticamente nula experiencia en la investigación de accidentes de circulación, los nuevos Equipos iniciaron su andadura como agentes de policía judicial en esta nueva modalidad, y fue la experiencia posteriormente aportada la que, en forma progresiva, permitió ir variando y adaptando los sucesivos planes de enseñanza impartidos en la Academia de la Agrupación y mejorando las dotaciones materiales que permitieran desempeñar su función en las condiciones más racionales.

Es evidente que la faceta más destacable de la especialidad, viene dada por su sólida formación profesional, y si bien resultaría prolijo enumerar los planes de estudio, de lo que algo diremos al hablar de la



Un momento del primer contacto con el accidente (Foto Hortigüela)

Academia de la Agrupación, si es del máximo interés conocer, siquiera someramente, cuáles han sido los criterios que se han tenido en cuenta a la hora de decidir sobre las distintas áreas afectadas.

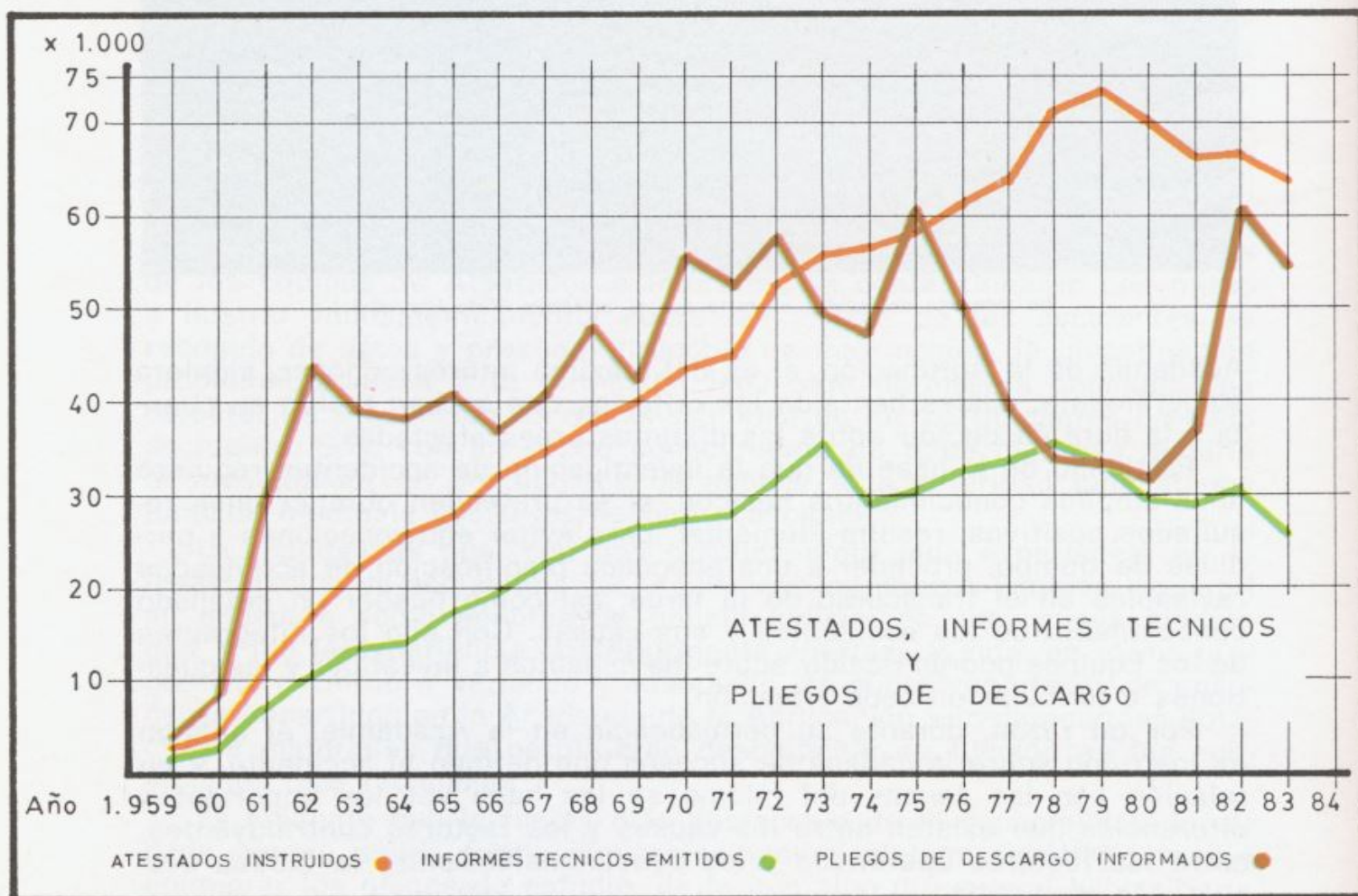
Partiendo de la base de que la investigación de accidentes requiere unos amplios conocimientos básicos, si se pretenden obtener unos resultados positivos, resulta elemental, para evitar equivocaciones y pérdidas de tiempo, proceder a una adecuada planificación de actividades revisables en el transcurso de la tarea, así como poseer un detallado conocimiento de los accidentes y sus causas. Con ello los integrantes de los Equipos podrán decidir sobre los aspectos a investigar y las cuestiones a formular en cada situación.

Por tal razón, durante su permanencia en la Academia, el alumno es instruido sobre la cadena de sucesos que definen el accidente, y en relación con las causas del mismo se les hace ver las importantes diferencias que existen entre las causas y los factores contribuyentes, entre los factores operativos y los condicionales, entre la táctica evasiva y la estrategia.

El gran número de actividades ligadas a la investigación de accidentes que no constituyen investigación propiamente dicha, obliga a hacer especial hincapié en que el futuro miembro del Equipo de Atestados conozca perfectamente los objetivos de la investigación: 1) prevención de futuros accidentes; 2), determinación de las causas y circunstancias del accidente; 3), definición de las infracciones que contribuyen al accidente o, que sin contribuir al mismo, se detectan en el curso de la investigación, y 4), permitir la conciliación de intereses entre las partes implicadas cuando el resultado es sólo de daños en las cosas.

Al constituir la recogida de datos y pruebas, la base fundamental de la investigación, hay que proporcionar al alumno amplios recursos en relación con el interrogatorio de conductores y testigos. Se le enseña a detectar aquellas personas que facilitan mejor y más pronta información, y se les recuerda, constantemente, la importancia de comprobar todas las declaraciones. La objetividad, la flexibilidad, el no sugerir respuestas, el evitar enfrentamientos entre los declarantes y el ser claro y directo en la formulación de preguntas, son extremos que continuamente se recuerdan a los alumnos.

Pero donde la investigación alcanza su máxima cota es en los accidentes con fuga del causante. La imprescindible acción coordinada o de grupo, en la que participan todos los elementos disponibles, y no sólo los Equipos de Atestados, exige un proceso formativo profundo.



Aun cuando la fuga no constituye la causa de un accidente, el descubrimiento de los que tratan de sustraerse a la acción de la justicia, supone un elemento disuasorio de primer orden, circunstancia esta de la que están perfectamente imbuidos los componentes de los Equipos, siendo la perseverancia y continuidad de la investigación su mejor arma.

Partiendo de la investigación inicial y tras recalcar las pruebas más importantes a proteger, se enseñan técnicas de apareamiento de huellas y se ilustra sobre el inmejorable apoyo que para la investigación suponen los medios con que cuenta la Sección de Investigación y Criminalística dependiente del recién creado Servicio de Policía Judicial.

Resulta digno de mención el esfuerzo formativo relativo a mediciones, delineación y fotografía, coordinando la teoría con la práctica a fin de lograr un aprovechamiento integral de los medios disponibles. Estos medios, de calidad contrastada en base a las prestaciones más exigentes, requieren un empleo ágil que los haga rentables y prácticos, de ahí que la instrucción fotográfica, por ejemplo, no se limite a la obtención del fotograma, sino que incluye todo el procesamiento posterior del mismo.

Y es, llegados a este punto, cuando el lector estará en condiciones de apreciar en toda su extensión la dilatada base de conocimientos y de experiencia que se materializan en el documento denominado Informe Técnico. Aun cuando reservado a accidentes de cierta entidad, las estadísticas muestran que, prácticamente, se confecciona un Informe Técnico por cada dos accidentes. Si se tiene en cuenta que la plantilla actual cuenta con 328 Equipos distribuidos por todo el territorio nacional y que en 1983 se confeccionaron 26.351 Informes Técnicos, cada Equipo realizó una media de 80 Informes anuales además de instruir unos 193 atestados.

El Informe Técnico elemental que confeccionan los Equipos de Atestados consta de tres partes claramente diferenciadas:

- Una primera parte puramente descriptiva en la que se identifica con toda precisión el suceso, personas participantes y vehículos implicados junto con los resultados lesivos.
- Una segunda en la que se describen las circunstancias ambientales y el presunto desarrollo de hechos basado en los factores de condición y operativos hasta llegar al resultado final.
- Por último una tercera parte, a modo de conclusión, en la que el investigador expone, siempre a título de presunción, las posibles responsabilidades de orden legal que corresponden a los implicados.

Esta última parte del Informe ha sido, con frecuencia, objeto de controversia a distintos niveles. Sin embargo, lo más significativo y que más coadyuva a conocer la valiosa colaboración que a la justicia han prestado y siguen prestando los especialistas de Atestados, es que, de entre las dos corrientes o tendencias existentes —los que consideran que el investigador debe de abstenerse de inculpar o citar, incluso



Coronel don Teodoro Castro Cano, octavo Jefe de la Agrupación de Tráfico (4-3-1981 a 31-7-1982)

a título de presunción, artículos infringidos y los que solicitan que éste dé su parecer sobre dichos supuestos— los jueces, en la mayoría de los casos solicitan explícitamente se haga constar tal circunstancia. Y si ello resulta meritorio y define la calidad del documento, no es menos importante el respaldo que supone respecto de la imparcialidad y objetividad con que los mismos se elaboran. Fruto, en definitiva, del esfuerzo personal de que lo instruye y de quienes a estos hombres forman.

Cabe afirmar, a título de conclusión, que los objetivos impuestos se han logrado plenamente. Una sólida formación profesional en esta difícil faceta del servicio y una objetividad digna de elogio que, unidas a las tradicionales características de la Institución, han creado los cimientos de una especialidad del todo imprescindible. La experiencia alcanzada, junto con el estudio y aplicación de las nuevas técnicas que aparezcan en el sector permitirán mejorar, si cabe, el rendimiento de unos grupos de trabajo que constituyen un eslabón clave en la siempre complicada tarea de administrar justicia.

AUXILIO Y SOCORRISMO

Al poco tiempo de comenzar a andar, mejor dicho, a circular la Agrupación de Tráfico, se comienza a prestar un nuevo tipo de servicio, el de Auxilio y Socorrismo.

Se ordenó que el servicio se hiciera en un vehículo «Land-Rover», en el que irían una pareja, compuesta por un guardia-socorrista, dotado de un botiquín y con los conocimientos sanitarios imprescindibles para prestar los primeros auxilios a las personas que resultaran heridas en un accidente. Iría acompañado por un guardia-mecánico, preparado para reparar aquellos vehículos que tuvieran alguna avería en carretera, con el material de herramientas y repuestos necesarios.

Desde el comienzo, entre otras normas para el servicio, se indica que las piezas y repuestos sean facilitados por el Parque de Automovilismo, centro logístico de la época, que con su labor callada hacía posible que se prestara el servicio, suministrando a las primeras Unidades de Tráfico el material imprescindible.

Los conductores auxiliados deberían enviar a dicha Unidad el importe de las piezas suministradas, único gasto que se cobraba. En el impreso de entrega de la pieza al conductor auxiliado, de una manera lacónica, se escribía: «Se ruega el pago en el Parque de Automovilismo. Cuarenta Fanegas. Madrid».

El Mando deseaba tener conocimiento de las posibilidades y desarrollo del nuevo servicio, ordenando que por cada auxilio efectuado se hiciera una nota informativa, explicando las circunstancias del caso. Al mismo tiempo, y dada la frecuencia y el volumen de los auxilios realizados, se ordenó que únicamente se hiciera una nota periódica, en la que figuraran sólo una relación de los mismos, «... al objeto de economizar en la gratificación de escritorio». Igualmente se dispuso que se llevara una libreta de registro de personas transportadas en los coches de Auxilio; pero, dada su complejidad, en el año 1964 fue sustituida por una simple anotación en la papeleta de servicio.

Inciendo en el carácter humanitario del servicio, en agosto de 1962 se dispuso que solamente se denunciaran aquellas infracciones graves al Código de la Circulación que supusieran un peligro para la circulación, limitándose en el resto de las infracciones a instruir y aconsejar a los infractores.

Las Normas Conjuntas para la Organización y Funcionamiento de la Agrupación de Tráfico recogen la importancia del espíritu de servicio con que deben actuar estos coches de Auxilio: «... de la actuación del personal de estos Equipos dependerá, en gran parte, el prestigio y cariño que merezca de la opinión pública este servicio».

La Academia de Tráfico, ya en el año 1959, convoca el primer curso de Socorristas para dotar a las Unidades de servicio del personal debidamente especializado. A este curso se convocaron 35 aspirantes, resultando aptos 26.

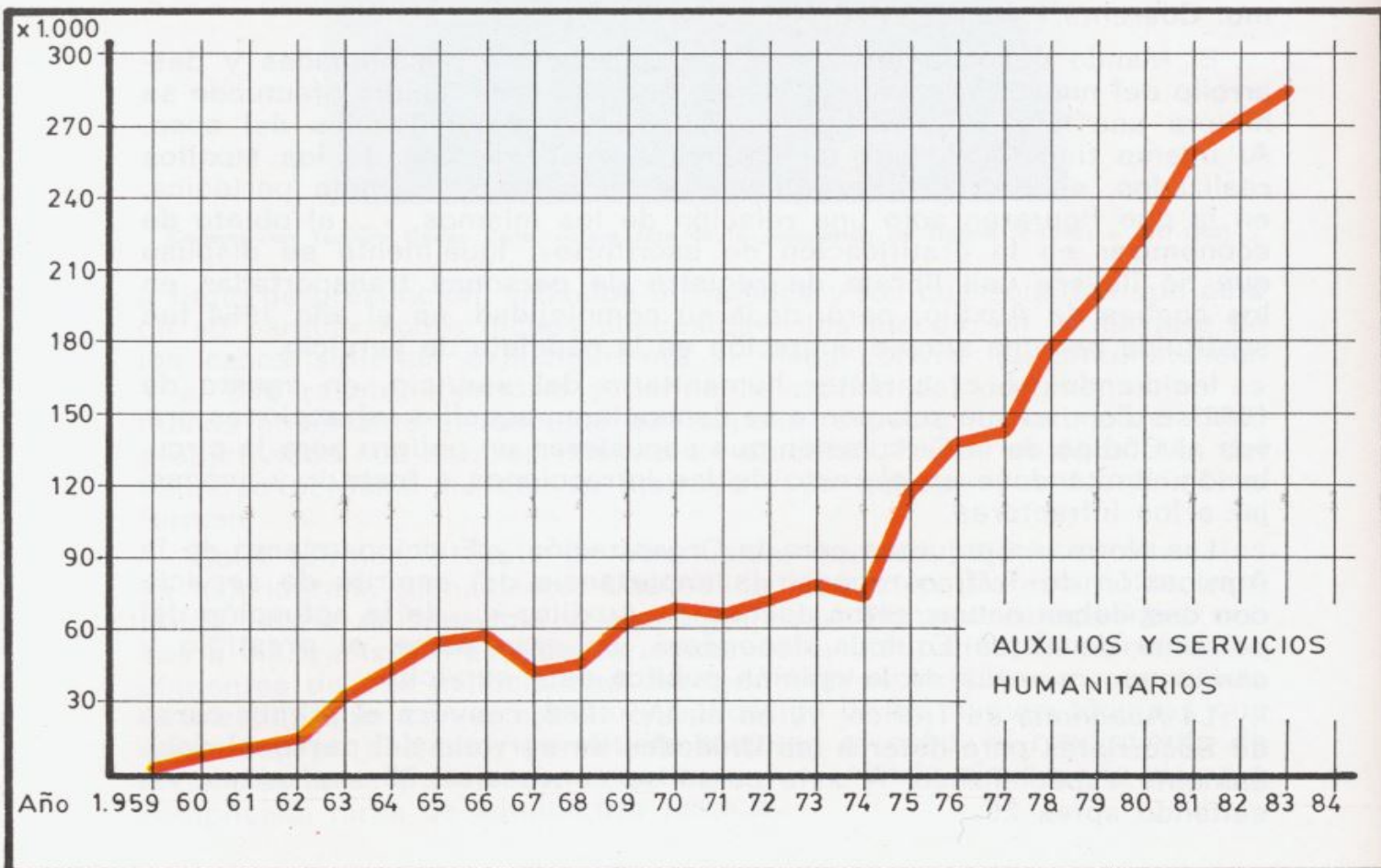
Según las sucesivas necesidades de la Agrupación, por la Academia se impartieron un total de nueve cursos, en los que resultaron aptos 370 socorristas. A partir del año 1976, todos los alumnos de cualquier especialidad básica de ingreso en la Agrupación salen con el título de Socorrista, por lo que no se han vuelto a convocar más cursos de esta especialidad.

El personal mecánico se nutría de aquel que mayores conocimientos tenía en la reparación de vehículos, con prácticas realizadas en la Academia y, posteriormente, en el Subsector.

La labor de estos Equipos iba siendo conocida por el público. Un día era auxiliando a los heridos en un accidente; otro, reparando una avería mecánica en un vehículo, y otro, prestando cualquier tipo de ayuda, aunque con el mismo espíritu actuaban cuantos hombres componían la Agrupación en sus diversas especialidades.

Pronto se hizo frecuente la escena del conductor que, habiendo sufrido una avería en carretera, busca impaciente en el horizonte la presencia del vehículo oficial, sabiendo que sus ocupantes se pararán, sin dudarle, para ayudarle, reparando su avería, si fuera posible, o avisando al taller más próximo, solucionándole, en fin, su problema.

Este conductor ya no se siente solo en la carretera. Sabe que si comete una infracción probablemente será denunciado, pero también sabe que si necesita ayuda, en cualquier circunstancia, se detendrán a socorrerle.



Esta faceta, tan humanitaria y benemérita, es recogida asiduamente por los periódicos de aquellos años, que publican numerosas cartas de conductores agradecidos.

En años sucesivos se dan diversas normas sobre la forma de prestar el servicio, recomendándose que se esté continuamente enlazados con el Subsector por radioteléfono y se conozca su situación por la fuerza restante de servicio para poder acudir rápidamente al centro sanitario adecuado a los heridos en accidente.

Se ha observado que este servicio, que comenzó siendo uno de los más atractivos y eficaces, se ha estabilizado en su rendimiento en estos últimos años. Cuando comenzó a desarrollarse, en la década de los años sesenta, apenas existían talleres mecánicos y adecuada red de ambulancias en las carreteras españolas, por lo que eran muy numerosas las intervenciones. El paso del tiempo y el consiguiente «boom» automovilístico nacional, con el correspondiente aumento en el número de vehículos, accidentes, averías, etc., no han llevado consigo el oportuno incremento de personal y medios necesarios para responder al reto que la nueva situación planteaba.

Hoy día haría falta un elevado número de vehículos y personal, del que carece la Agrupación, para atender correctamente las incidencias que presenta la circulación en nuestras carreteras. Numerosas entidades, de carácter privado o semioficial, han potenciado enormemente su red de talleres y vehículos de reparación para atender a la gran cantidad de vehículos averiados que constantemente aparecen, y que son informados de su situación por nuestro propio personal de servicio en carretera cuando no pueden ellos directamente reparar la avería.

La propia Agrupación, conocedora del problema, hace ya bastantes años, en 1975, comenzó a dar instrucciones en el sentido de que se potenciara el auxilio en carretera y, en particular, no se abandonara el diario patrullar del coche de Auxilio. Recientemente, en el año 1980, se ordenó que cada vehículo realizase mensualmente un mínimo de 50 patrullas, aumentando su eficacia, sin dedicarse a servicios ajenos a la especialidad. Todo ello con los lógicos inconvenientes de la escasez de personal.

¿Auxilio o denuncia?—Al hacerse responsable la Guardia Civil de la vigilancia del tráfico en las carreteras españolas, en el año 1959, intentó dar la imprescindible sensación de profesionalidad, eficacia y honradez que la situación requería. Para conseguirlo tendría que actuar de forma enérgica contra aquellos conductores que infringieran las normas del Código de la Circulación o del Código Penal. Esta actuación llevaría consigo la correspondiente creación de «imagen de dureza y severidad» ante la opinión pública española, como así resultó.

Pero este servicio presentaba, por otra parte, una faceta muy importante para cualquier Cuerpo policial, como era el contacto continuo y directo con millones de españoles que diariamente circulaban en aquellos años de creciente progreso y desarrollo económico. Ello motivaría contactos estrechos entre los componentes de la Agrupación y los usuarios de estas vías, originados en accidentes, denuncias y averías.



Mientras la pareja vigila la carretera, espera la posible llamada urgente. Moderno coche de auxilio
(Foto Hortigüela)

De ahí la preocupación continua en vigilar la presentación, policía y esmerada educación de sus miembros, buscando conseguir ese «difícil equilibrio» entre la denuncia efectuada y su correcta e impecable formulación.

Por otro lado, se potencia extraordinariamente el auxilio en carretera, realizado por todas las especialidades, y en particular se crea el nuevo servicio de Auxilio y Socorrismo, que da gran tranquilidad y confianza al automovilista.

Si efectuar una denuncia es algo que se debe hacer, entre otras razones, como el cumplimiento de un deber y como manifestación de nuestra profesionalidad, el hecho de realizar un «auxilio» (como se le denomina en el argot interno de la Agrupación) es algo que resulta obligado por toda la tradición benemérita de la Guardia Civil, además de que llena de satisfacción y compensa, quizá, de otras facetas menos agradables del servicio.

Los miembros de la Agrupación no solamente efectúan una función preventiva al circular por la carretera o de denuncia al observar una infracción. Es también una fuerza que busca en la carretera auxiliar a cualquier usuario que lo necesite, con mayor interés y agrado que ninguna otra actuación.

Uniando todas estas funciones se consigue no solamente el respeto de la opinión pública española, sino también su cariño y comprensión, lo cual aumenta día a día el prestigio de la Agrupación de Tráfico y, en su consecuencia, el de la Guardia Civil.

RADAR Y FOTOCONTROL

A poco de crearse la Agrupación de Tráfico, ya se observó que existía en nuestra red vial puntos y tramos de tráfico intenso y circulación peligrosa, con abundancia de infracciones al Código de Circulación, que eran observadas por los motoristas en carretera, pero no podían ser denunciadas, pues si se procedía a detener el vehículo infractor se originaban retenciones prolongadas y obstrucciones al tráfico que podrían ser causa probable de accidentes. En otras ocasiones era materialmente imposible detener al vehículo infractor por no permitirlo la circulación.

Estas situaciones originaron la necesidad de utilizar un medio técnico, en este caso el aparato fotográfico montado sobre un vehículo (fotocontrol), para proceder a la oportuna denuncia de las infracciones.

Este medio comenzó a funcionar al poco tiempo de crearse la Agrupación. Inmediatamente se convocaron cursos, de tres meses de duración, dedicados exclusivamente a la nueva especialidad. A lo largo del curso se estudiaban, además de otras materias comunes con Motoristas o Conductores (Código, Reglamento de Transportes, etc.), las propias de la especialidad, como el conocimiento del aparato, fotografía, etcétera.

A partir de 1963, este curso se imparte como Cambio de Especialidad, debiendo ser motoristas los aspirantes al mismo. Con ello se pretende conseguir personal ya experimentado en la circulación vial y dar cabida en esta especialidad al personal de la Agrupación que, por enfermedad o accidente, tuviera dificultades para desempeñar el servicio normal.

Comenzada la década de los años setenta, este curso, conocido como de Traffipax, pasó a denominarse de «Radar y Fotocontrol», al incorporarse el cinemómetro (radar de tráfico) para medir los excesos de velocidad.

Para la obtención de la fotografía (prueba de la infracción) se emplea un aparato Traffipax (nombre de la casa que los fabrica, instalado ya sobre un vehículo de cuatro ruedas), cuya composición y características técnicas se describen al hablar de Aparatos Especiales.

Para un tipo de infracciones (adelantamientos, deslumbramientos, etcétera) vasta valorar la fotografía efectuada para determinar la infracción cometida.

Para comprobar las infracciones por velocidad se opera de la siguiente forma:

Uno. Con la cámara teleobjetivo se hace una fotografía en la que se vea el automóvil infractor. Con la cámara gran angular se toma otra, en donde se aprecie sobre el tacómetro la velocidad, la hora, etc.

Dos. Dos segundos más tarde se disparan las cámaras. En la fotografía obtenida con el teleobjetivo se puede apreciar que el vehículo sigue circulando a mayor velocidad. En la fotografía de gran angular se aprecia el alejamiento del vehículo infractor.



Infracción recogida por uno de los primeros coches de fotocontrol

Con estas dos tomas consecutivas se puede afirmar que el vehículo circulaba a más velocidad que la indicada por el tacómetro del equipo, y por el tiempo transcurrido, dos segundos, se puede calcular la velocidad del vehículo infractor.

La Agrupación disponía en 1959 de un solo Equipo Traffipax, modelo 59, que fue instalado en un vehículo «Seat-1400 C», en importación temporal. Poco después se adquirieron 54 equipos, que pasaron a prestar servicio en los Subsectores.

Con el paso del tiempo se fueron cambiando por modelos más perfeccionados, como el «Traffipax IV y IV/R». En la actualidad existe el «Traffipax V», que es totalmente electrónico, con cámara fotográfica de diafragma automático.

La densidad de tráfico vial exige conjugar la necesaria fluidez con la debida seguridad. Para evitar los excesos de velocidad y denunciar las infracciones que por este motivo se produzcan, la Agrupación adquirió, en un principio, los siguientes tipos de equipos:

- Radar Multanova, montado sobre vehículo «Seat-124 Break», dado actualmente de baja por su antigüedad.
- Radar Mesta 204-DD, con instalación fotográfica de «Traffipax IV» y «IV/R», que tampoco se usa actualmente por haber sido derogado en la Orden de Homologación de la Presidencia de Gobierno de 26 de abril de 1977.

Modernamente, la Agrupación está utilizando los siguientes Equipos:

- MESTA 206, con instalación de «Traffipax IV/R», homologado por Orden de la Presidencia de Gobierno de 21 de noviembre de 1977.
- MULTANOVA 5 F, homologado por Orden de la Presidencia de Gobierno de 29 de julio de 1978.

Estos dos aparatos de utilización estática (suelen trabajar en los arcenes de las carreteras) usan el principio Doppler, estudiando la variación de frecuencia de microondas reflejadas o dispersadas por vehículos en movimiento. La señal resultante se introduce en el sistema que puede definir la velocidad del vehículo infractor.

Antiguamente, las denuncias formuladas se enviaban a las Jefaturas Provinciales de Tráfico (boletín de denuncia y fotografía) para su envío y notificación al conductor infractor.

En la actualidad, las fotografías no se positivaban. Por medio de un «lector», a partir del negativo, se rellena el boletín de denuncia, remitiéndose solamente éstos a las Jefaturas Provinciales de Tráfico para su remisión al interesado.

Si el usuario desea ver la fotografía de la infracción ha de solicitarlo, remitiéndose una vez positivada por conducto de la Jefatura Provincial de Tráfico.



Las dificultades cada vez mayores del tráfico vial exigen sistemas cada día más sofisticados. Moderno equipo de radar y fotocontrol (Foto Hortigüela)

EL LABORATORIO FOTOGRAFICO EN LA AGRUPACION

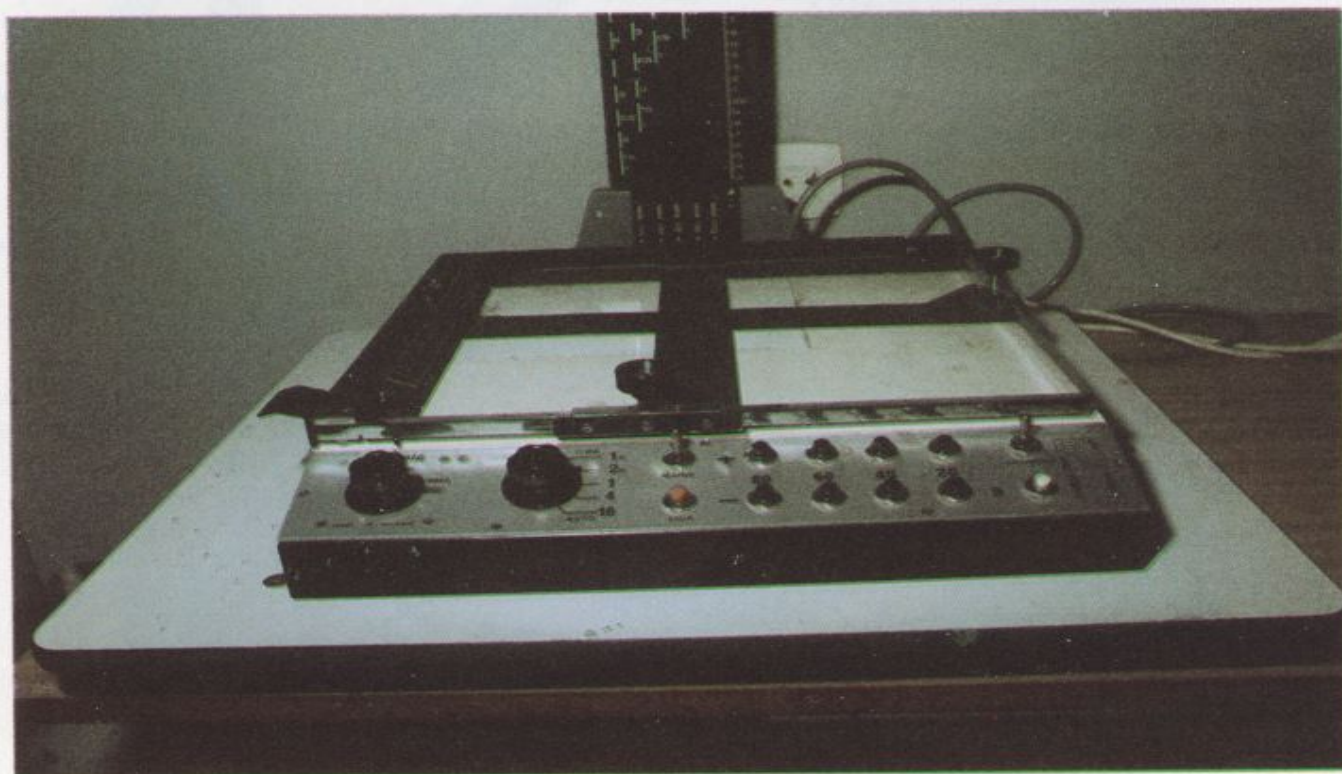
Esta especialidad, que quizá pase desapercibida, es en la actualidad uno de los pilares sobre los que descansa el buen hacer de las especialidades de Radar, Fotocontrol y Atestados, como veremos seguidamente.

Al crearse la Agrupación no había laboratorio fotográfico y, como era necesario revelar las tomas hechas por las cámaras de los Equipos de Atestados, se utiliza el Laboratorio del Centro de Instrucción de forma provisional. Al poco tiempo, en el mismo edificio, nace el primer laboratorio para el servicio exclusivo de la Agrupación, que comenzaría a funcionar a finales de 1959.

Se monta en principio con cinco ampliadoras, que al poco tiempo se repartiría a cinco Subsectores, con lo que serían los primeros en tener Laboratorio Fotográfico. Estos tenían el material mínimo indispensable: la ampliadora, dos cubetas para el revelado de negativos, tres bandejas para positivar y una secadora esmaltadora manual.

El trabajo de estos primeros laboratorios al principio no fue muy grande, pues solamente tenían que revelar las fotografías del Equipo de Atestados en los accidentes de tráfico.

En numerosas ocasiones, antes de comenzar los primeros cursos de Laboratorio, el especialista era uno de los propios guardias de Atestados.



Marginador electrónico del laboratorio de la Agrupación

La secadora que existía, aunque de buena calidad, desarrollaba poco trabajo, ya que no permitía secar más de 20 fotogramas al mismo tiempo, por lo que no es de extrañar que el especialista utilizase cualquier medio a su alcance para lograr su secado (si pudieran hablar los azulejos de los laboratorios nos contarían cuántas copias se han secado en contacto con su esmaltada superficie). Hasta que, unos años más tarde, no se facilitaran las secadoras rotativas de tambor no se resolvería satisfactoriamente el problema de secado de positivos.

Con la puesta en servicio del coche de Fotocontrol (normalmente, un coche «Seat-1500») se eleva la cantidad de fotografías a revelar en los laboratorios.

El fotograma realizado por los operadores, al terminar el servicio, se entregará en el laboratorio; su titular deberá revelar los fotogramas obtenidos y entregarlos para que se adjunten al correspondiente boletín de denuncia, quedando el negativo archivado en el laboratorio para constancia de la infracción cometida.

Son varios los cientos de fotografías que hay que positivar diariamente, especialmente en las provincias de mayor densidad de vehículos. Algunos de estos fotogramas, impresionados en condiciones difíciles de luz o de distancia, harán que el especialista utilice demasiado tiempo en el revelado del mismo para localizar la matrícula del vehículo infractor. La pérdida del fotograma llevaría consigo la inexistencia de la infracción.

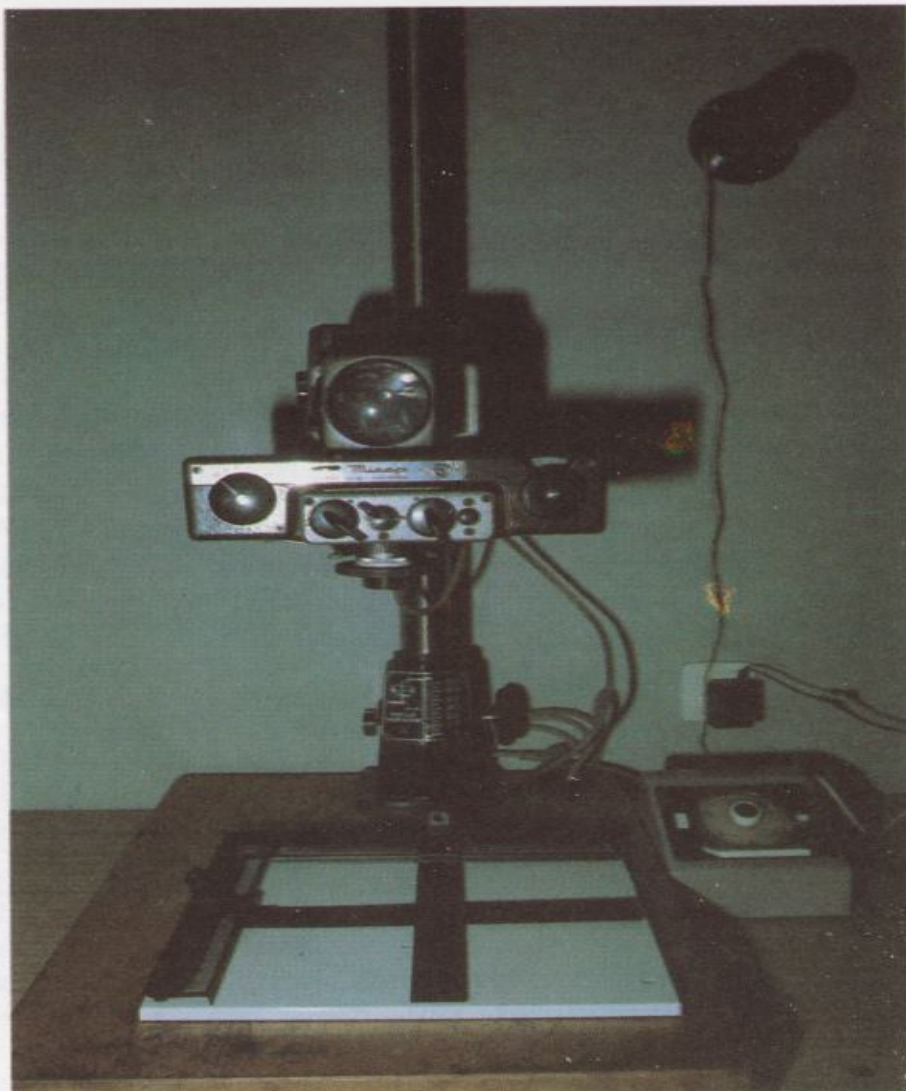
Para ayudarles en esta cada vez más lenta labor se les facilita el Fotronio (marginador electrónico), que hace más rápida y efectiva la labor del positivado.

Años más tarde, otro medio técnico, el Radar, hace su aparición en la Agrupación y necesita también del laboratorio para revelar las fotografías obtenidas por exceso de velocidad. Esto incrementó el trabajo de forma considerable. Incluso hubo Unidades que hicieron cientos diarias, obligando a que se incrementara también el número de horas que debía pasar el especialista en su laboratorio.

En la actualidad, valiéndose de un «lector», se suprimen la mayoría de los positivos y se formulan las denuncias partiendo de los negativos en blanco y negro, que se archivan posteriormente. Únicamente se obtienen positivos cuando lo pide el interesado o en caso de pliegos de descargo, etc. Se les dota también de otro aparato, el duplicador, que les facilita notablemente la labor.

Las cabeceras de Sector disponen actualmente de un «tren para el revelado automático de diapositivas en color», siendo suficiente para el trabajo diario de los equipos de varias provincias, si bien a todos los Subsectores se les han facilitado equipos Jobo para el revelado manual de diapositivas en color a baño perdido.

Como hemos podido apreciar, una parte fundamental del servicio realizado por la Agrupación descansa en nuestros laboratorios, atendidos por personal cualificado y formado en cursos que se imparten en la Academia de Tráfico.



Ampliadora Durst, con «mirep» incorporado

Actualmente, estos cursos tienen una fase de correspondencia, y los guardias que la superan realizan una fase de presente en la Academia, donde tienen un examen previo eliminatorio.

La fase de presente dura un mes aproximadamente, dedicando la mayor parte de las sesiones a clases prácticas, profundizándose en las técnicas empleadas por los laboratorios de la Agrupación, así como en el conocimiento de montajes, trucajes y demás medios utilizados por los laboratorios fotográficos.

Igualmente, los alumnos que realizan el curso de Cambio de Especialidad a Radar y Fotocontrol también realizan prácticas de laboratorio para poder sustituir en cualquier momento al especialista.

El resto de los cursos que se imparten en la Academia también reciben unas nociones, teóricas y prácticas, de fotografía y técnicas de revelado.

El servicio de estos especialistas, casi ignorado por la gran mayoría del resto de guardias civiles, posee el mérito de toda labor callada y continua, pues con sus conocimientos, dedicación y entrega a su servicio específico hacen posible que otras especialidades puedan realizar sus servicios de forma brillante en las carreteras españolas.

TRANSMISIONES

La Guardia Civil cuenta con redes propias de transmisiones en onda corta desde el 1928, en que se celebró el primer curso de Operadores de telegrafía manual en Santiago de Compostela, bajo la dirección del Capitán don José Blanco Novo. Esta red radiotelegráfica, que tenía mallas de ámbito nacional, regional y provincial, se fue adaptando en todo momento a las necesidades del Cuerpo y culminó en la década de los años cuarenta con una gran proliferación de enlaces móviles.

Con la creación de la Agrupación de Tráfico en 1959, se dispuso que la nueva Unidad contara con unos medios de enlace de radio muy ágiles, ligeros y de manejo sencillo, pues iban a ser empleados directamente por las fuerzas de servicio, sin operadores especialistas.

Puesto que la menor Unidad directora de servicio sería el Subsector, de carácter provincial, a este ámbito habría de reducirse el de las nuevas redes de comunicaciones.

En otros países se había resuelto esta necesidad con redes radiotelefónicas en frecuencias muy elevadas, con resultados totalmente satisfactorios.

Para la elección del sistema a emplear se convocó un concurso público, al que concurrieron diversas firmas comerciales, siendo adjudicado a la empresa Telefunken, de la República Federal de Alemania, que formaría al personal necesario y suministraría el material.

El personal de Transmisiones, al que se le da el nombre de «Mecánicos de Radio», es el encargado de realizar los estudios de cobertura de las instalaciones fijas, montar todos los equipos y atender a su mantenimiento.

Están organizados en tres escalones de mantenimiento: Subsectores, Sectores y Agrupación. Las actividades de cada uno de ellos están marcadas tanto por la posible especialización del personal al haber más de un mecánico en el mismo escalón como por la entidad de los instrumentos de comprobación y medida adjudicados.

En tanto se iban organizando estos escalones en las diversas Unidades, el mantenimiento corría a cargo de los mecánicos de la Red Radiotelegráfica que tenían las Comandancias, apoyados por el personal que se instruyó en la fábrica Telefunken en Ulm (Alemania Federal).

La formación inicial la adquieren en la Escuela de Transmisiones de la Dirección General del Cuerpo, sin que la duración de los cursos sea superior a cuatro meses. Estos cursos tratan sobre instalaciones y equipos en servicio. Con posterioridad, cuando se adquieren materiales que incorporan nuevas técnicas, como semiconductores o equipos de medida integrados, en la propia Agrupación se realizan pequeños cursos de actualización.

El primer curso tuvo lugar en 1965, habiéndose dedicado los seis primeros celebrados a cubrir la plantilla de la Agrupación. A partir de 1972, los alumnos que los superan pasan a cubrir vacantes de la especialidad en todas las Unidades del Cuerpo. Hasta finales del pasado año 1983 han superado estos cursos un total de 264 hombres.



Vista parcial del centro de transmisiones de la Agrupación de Tráfico

La plantilla de mecánicos de Radio de la Agrupación es de 80 hombres, con la siguiente distribución: seis en la Agrupación, tres en los Sectores de Madrid y Barcelona y dos en los restantes Sectores. Dos en los Subsectores de Madrid y Barcelona. Uno en los Subsectores restantes.

El material a cargo de los mecánicos ha aumentado paulatinamente no sólo por lo que respecta a transmisiones, sino por otros equipos de funcionamiento basados en la electrónica que se emplean en el servicio: radares, alcoholímetros, básculas, etc.

Una característica de la red de transmisiones de la Agrupación, como se ha dicho, es que los equipos están manejados por personal no especialista, por lo que se imparten ciertos conocimientos a toda la plantilla de la Unidad.

En todos los cursos, fundamentalmente en los de motoristas, se dan clases con el siguiente contenido: adscripción general de la organización de las mallas de las Unidades, características de propagación para lograr la ubicación adecuada de los equipos en los enlaces, manejo de los diversos tipos y normas sobre conservación exterior.

Para cada tipo de equipo, tanto fijo como móvil, se tiene una hoja resumen sobre el manejo de los diversos mandos, empleo en la red provincial a que pertenece y entronque, en su caso, con las limítrofes.

Los operadores de las centrales se eligen entre el personal veterano del propio Subsector, procurando seleccionar a guardias con presencia de ánimo, control de sí mismos, buena dicción y facilidad de expresión.

Inicialmente se tenían adjudicados tres canales para las fuerzas de servicio y dos para mando de grandes relés, todos ellos a dos frecuencias.

La gama de frecuencias de servicio se dispuso, en virtud de la legislación internacional del O. C. I. R. suscrita por España, en dos bandas (superior e inferior), aplicando la primera para emisión en equipos base y recepción, por tanto, en móviles, y la inferior como complementaria de la anterior.

Con el aumento paulatino de la cobertura de la red y de los equipos móviles en servicio se hicieron insuficientes los canales adjudicados, lográndose un aumento de cuatro para servicio y de uno para mando de grandes relés, que supuso un alivio en el problema de interferencias existente y permitió continuar la ampliación de la cobertura.

Poco después se decidió dotar de medios radiotelefónicos a las restantes Unidades del Cuerpo, que fue factible por reducirse a la mitad la separación entre canales y ponerse totalmente en servicio una banda de 1 MHz. de anchura para los Cuerpos de Seguridad del Estado. De esta forma se consiguieron un total de 32 canales a dos frecuencias para las fuerzas de servicio y, por adjudicación ordinaria, 17 para mando de grandes relés.

De los canales a dos frecuencias, previstos para comunicaciones duplex o semiduplex, se obtienen los de una sola, para enlaces simplex, a base de eliminar en aquéllos la frecuencia de recepción y encomendando esta misión a la de emisión. El empleo de estos canales está previsto solamente para equipos móviles y portátiles. De los canales de servicio adjudicados se han reservado dos para enlaces simplex exclusivamente, habiéndose eliminado así las interferencias que solían producirse.

La organización de la red siempre ha correspondido al Jefe de Transmisiones de la Dirección General del Cuerpo, que es la adjudicataria de las frecuencias y la dirección de la red, si bien era la propia Agrupación quien planificaba y realizaba los trabajos de instalación y mantenimiento.

El objetivo inicial de la red fue proporcionar cobertura radiotelefónica a la Agrupación, que vigilaba con carácter permanente las carreteras importantes y esporádicamente las secundarias. Al disponerse de siete canales de servicio para que la red, además de su organización provincial, permitiera enlaces interprovinciales lejanos a lo largo de las carreteras importantes. El plan estaba basado en el empleo de generadores autónomos de energía eléctrica (eólicos y termoeléctricos en aquel momento), pero no se materializó por el cambio habido en el objetivo de la red.

En efecto, a partir de 1972 comenzó a dotarse de material radiotelefónico a las Unidades Rurales del Cuerpo, por lo que era necesario extender la cobertura a la totalidad del territorio, aunque se mantuvo, en general, el carácter provincial de las mallas, salvo en aquellas provincias con dos Comandancias territoriales. En el año citado se crearon las Jefaturas de Transmisiones de Zona, que fueron sustituyendo paulatinamente en la dirección inmediata de la red a la Agrupación, que actualmente se limita a la adquisición y mantenimiento de los equipos instalados en sus propios acuartelamientos y vehículos.

En los momentos iniciales, la cobertura era la proporcionada por el equipo base instalado en el Subsector. Después se fue extendiendo mediante los repetidores semiduplex y duplex, permitiendo estos últimos la formación de cadenas, posibilitando el enlace desde la capital con los lugares más alejados de la provincia.

El problema principal en la elección de puntos adecuados para ubicación de repetidores era no disponer de energía propia, por lo que había que supeditarse a lugares que ya dispusieran de ella. Esto daba lugar a que los emplazamientos no fueran los idóneos, así como un empeoramiento en el rendimiento de los equipos por los campos electromagnéticos interferentes que solía haber en tales puntos debido a



Coche de enlace de transmisiones (Foto Hortigüela)

la aglomeración de equipos que se producía y elevadas potencias de algunos de ellos. Este problema se eliminó con el empleo de generadores autónomos de energía (termoeléctricos y fotovoltaicos fundamentalmente).

En ocasión de producirse movimientos o aglomeraciones de grandes masas de vehículos se ampliaban en las zonas afectadas, que podían abarcar varias provincias, las instalaciones de cobertura a base de montar repetidores provisionales y modificar los permanentes, con objeto de dotar de malla propia a cada zona homogénea de servicio, a la vez que se tenían enlaces con el mando central de la operación y con los centros provinciales habituales para actuaciones en caso de accidentes, averías, etc., a que diera lugar la circulación.

Los terrenos para ubicar las instalaciones (caseta y torre de antenas) se arriendan a particulares, se obtienen mediante concesión de organismos oficiales (Ayuntamientos y Administración forestal fundamentalmente) o se obtienen de la misma entidad que proporciona la energía.

Las necesidades de la Agrupación requieren que se disponga de equipos base, repetidores, de coche, de moto y portátiles.

El material inicial, con válvulas de vacío exclusivamente, no permitía los portátiles en su concepción actual; las dos primeras funciones las atendía con un equipo ambivalente y eran diferentes los equipos de coche y de moto, aunque éstos se montaban en ocasiones en vehículos de cuatro ruedas. Este material no tenía más que tres canales, que eran los adjudicados.

A partir de 1968 se empezaron a recibir equipos híbridos de válvulas y semiconductores, apareciendo los equipos dobles, así denominados por contar de un equipo base y otro de coche. Resultan muy útiles para Destacamentos por permitir la atención simultánea a la red general del Subsector y a otra posible local del Destacamento.

Se eliminaron totalmente los tubos de vacío a partir de 1970, apareciendo una nueva generación completa de toda la gama de equipos, incluyendo los portátiles, aunque continuaban siendo de cristales de cuarzo por canal.

Al disponer de 32 canales de servicio se pasó a equipos sintetizados para coche y motocicleta, continuando a cristales los fijos y portátiles.

En cuanto a instrumentos de medida, que en principio eran mínimos (polímetro y watímetro en los Subsectores), han ido aumentando en cantidad y complejidad para satisfacer los requisitos de ajuste cada vez más críticos en los equipos, impuestos tanto por la creciente congestión del espectro de frecuencias como por la reducción de la anchura de banda de los canales propios. Se ha pasado de la necesidad de medir magnitudes eléctricas relativamente amplias a la de comprobar parámetros de las funciones de los equipos.

O F I C I N A S

En el conjunto del personal que compone la Agrupación de Tráfico no hay duda que el de Oficinas es uno de los que realiza una función más eficaz y callada, quizá totalmente desconocida para el público en general, y no por ello menos importante y necesaria que el servicio desempeñado por el resto de la fuerza.

La especialidad se adquiere, normalmente, mediante la realización de un curso de un mes de duración en la Academia de Tráfico. Decimos normalmente porque existe otra posibilidad para adquirirla, y es la de optar por cubrir vacante de las publicadas en modalidad de «Concurso», a cuyas vacantes pueden optar todo el personal de la Agrupación que se considere con los conocimientos necesarios para desempeñar el servicio de Oficinas. Aquel que, en estos concursos, supera las pruebas correspondientes y cubre vacante adquiere con ello la especialidad.

Las vacantes a cubrir mediante esta última modalidad son las que se producen en la Plana Mayor de la Agrupación y Academia de Tráfico. En el resto de las Unidades, el sistema para cubrirlas es el de provisión normal.

En la Academia se han realizado un total de 22 cursos, en los que 449 guardias han alcanzado la especialidad.

Tanto para solicitar el Curso de Oficinas como para optar en vacante a adquirir esta especialidad por el sistema de concurso es preceptivo que el personal se encuentre en posesión del correspondiente curso de «Circulación y Tráfico» en cualquiera de sus especialidades, que actualmente son: Motorista, Atestados y Conductores.

En la plantilla actual de la Agrupación hay 338 hombres, de ellos 79 Suboficiales, 69 Cabos y 190 guardias.

Este personal de Oficinas puede prestar su servicio en las siguientes Unidades:

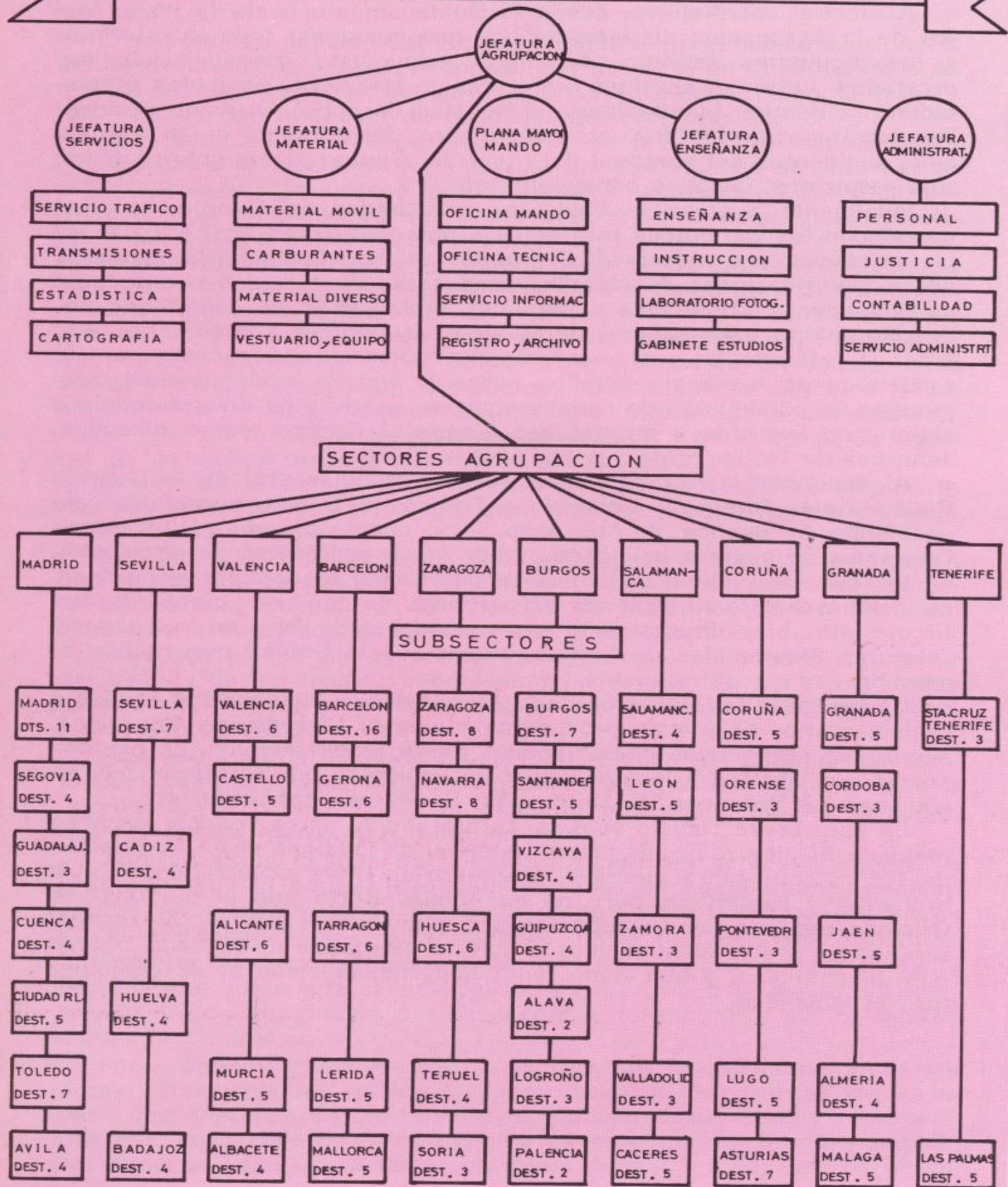
Jefatura de la Agrupación.

- **Mando.**—Oficina de Mando, Oficina Técnica. Registro y Archivo.
- **Jefatura Administrativa.**—Oficina de Personal. Justicia y Contabilidad. Cartografía y Transmisiones.
- **Jefatura de Material.**—Oficina de Material Móvil. Material Diverso. Carburantes. Vestuario y Equipos.
- **Academia de Tráfico.**—Oficina de Plana Mayor. Secretaría de Estudios. Gabinete. Compañía. Personal de Plantillas.

Además de las Dependencias citadas, de Madrid, tanto las Planas Mayores de Sectores como de Subsectores, así como algunos Destacamentos de importancia, cuentan con personal de Oficinas.

A título orientativo diremos que durante el año 1983 tuvieron entrada en la Plana Mayor de la Agrupación un total de 54.394 escritos y se les dio «salida» a 17.881, lo que da idea del volumen de trabajo.

ORGANIGRAMA AGRUPACION



La función del personal de Oficinas es tan extenso y variado que sería imposible citar en unos pocos folios todos sus cometidos.

A efectos estadísticos, desde el Destacamento hasta la Plana Mayor de la Agrupación diariamente hay que consignar todo lo referente a los siguientes asuntos: detenidos, denuncias, atestados, auxilios prestados, informes emitidos, vehículos recuperados, vehículos precintados, incidentes, felicitaciones, denuncias de cobro en mano accidentes con muertos, heridos, etc., accidentes del personal de la Agrupación, accidentes del personal del resto del Cuerpo, datos sobre kilómetros recorridos, gasolina consumida, etc.

Igualmente, y como en cualquier otra Unidad del Cuerpo, hay que contar con las vicisitudes referentes a personal, como altas y bajas en las Unidades, por enfermedad, propuestas de felicitaciones, estudios sobre modificaciones de plantilla, propuestas de creación o supresión de Unidades, correcciones a personal, reclamación de cantidades por desplazamientos por razones de servicio, asistencias a juicios, etc. Son práctica rutinaria las reclamaciones de haberes; presupuestos para la reposición de material, estudios sobre la red de transmisiones, propuestas de adquisición de nuevos equipos, escritos de diversa índole a superiores, escritos a autoridades ajenas al Cuerpo, como Juzgados, Jefaturas de Tráfico, etc.

Al depender la Agrupación de la Dirección General de la Guardia Civil y de la Dirección General de Tráfico, el trabajo burocrático, en ocasiones, se duplica, ya que debe darse cuenta a ambas Direcciones Generales de algunas novedades, tales como accidentes de circulación en los que intervienen vehículos transportando mercancías peligrosas, servicios sobre falsificaciones de permisos de conducir, placas de matrícula, etc., bien directamente o por conducto de las Comandancias y Jefaturas Provinciales de Tráfico, según sea la Unidad que realice el servicio.

Desde todas las Unidades de la Agrupación, y siguiendo el conducto reglamentario, se elevan propuestas a ambas Direcciones Generales, según sus respectivas competencias, sobre modificaciones de disposiciones que afectan a la circulación de vehículos por carretera, modificaciones en Boletines de Denuncias, Servicios Especiales, etc.

En este breve trabajo sólo se ha pretendido dar a conocer un poco mejor la función realizada por el personal de Oficinas de la Agrupación de Tráfico, que quizá quede a la sombra de otras especialidades más brillantes y llamativas, pero no es menos cierto que el personal de Oficinas requiere unas cualidades muy elevadas de sentido de responsabilidad y preparación técnica y cultural adecuada al delicado trabajo que desempeñan, y que tiene tanta importancia como el de cualquier otra especialidad.

SERVICIOS CONTRA LA DELINCUENCIA

El incremento del uso del automóvil supuso paralelamente un incremento de la delincuencia relacionada con él, tanto en lo referente a su mero uso, sin intención de apropiación permanente, como al robo y falsificación con intención de posterior comercialización.

La Agrupación de Tráfico, que nacía como una rama especializada del Cuerpo, a su vez tuvo que encargar de las misiones de información e investigación a un órgano que, de manera exclusiva y específica, pudiera dedicar su actividad a la prevención y, en su caso, investigación de estos hechos delictivos. Así surge el S. I. G. C. de la Agrupación, vinculado orgánicamente a la misma, con la central establecida en su P. M. y con escalones subordinados en los Sectores y Subsectores.

Estos grupos de información se rigen en cuanto a su funcionamiento por las Normas para la Organización y funcionamiento del Servicio de Información, ya que el S. I. G. C. de la Agrupación es un escalón más del Servicio de Información del Cuerpo, pues dependen orgánica y funcionalmente de la Agrupación en materias propias de la especialidad, al tiempo que mantiene la dependencia técnica y de información general de los demás órganos superiores del S. I. G. C.

Dentro de la amplia gama delictiva relacionada con el automóvil, hay que distinguir los fines que se pretenden porque de ello depende su adecuada prevención.

En unos primeros momentos del auge automovilístico, la fascinación que el vehículo ejercía sobre la juventud indujo a la comisión de numerosos robos o hurtos, con la finalidad de utilizarlo y posteriormente abandonarlo en cualquier calle solitaria o descampado.

Para una eficaz acción contra estos delitos, se impuso una labor de análisis de los hechos conocidos y un estudio de las zonas donde abundaban las sustracciones y aquellas en las que más vehículos aparecían abandonados.

Con estos datos iniciales y una total entrega del personal se establecían continuos servicios de vigilancia para evitar sustracciones o detener a los ocupantes en el momento del abandono del vehículo. Sus resultados fueron muy satisfactorios.

Junto a estos hechos de mera utilización del vehículo, empezó a proliferar su uso para la comisión de otros hechos ilícitos, principalmente robos nocturnos en establecimientos comerciales, en viviendas de zonas residenciales y sustracciones por el procedimiento del tirón.

Eran los tiempos del incremento de la delincuencia juvenil en España, a la que, junto a la clásica delincuencia profesional del sector marginado de los mercheros, era achacable la mayor parte de los delitos contra la propiedad.

Para combatir estos hechos se incrementó el conocimiento de las áreas delincuenciales de las ciudades, tratando de conocer las «bandas» que operaban en las mismas, estudiando sus métodos y procedimientos. Los éxitos de la Agrupación en esta materia fueron notables, sin duda en base a una eficaz colaboración entre todas sus especiali-

dades. Se establecían planes conjuntos con las patrullas de los Subsectores para montar vigilancias sobre determinados accesos, y los detenidos por estos hechos eran entregados a los equipos del S. I. G. C., que sin horario de servicio, con una dedicación exclusiva a las misiones de investigación y con un mayor conocimiento de los sectores delincuenciales, culminaban los servicios con una mayor amplitud y perfección.

Estos éxitos, sin embargo, no influyeron, como sería de esperar, en una disminución de la delincuencia; pues, por causas sociales, sobre el año 77 comenzaron a incrementarse los grandes delitos contra la propiedad, fundamentalmente los atracos a mano armada contra establecimientos comerciales, entidades bancarias y particulares. El uso de las armas de fuego pasó a ser algo excepcional a lo habitual entre delincuentes, siendo extremadamente peligrosa su utilización por los menores. En esta época comenzaron las resistencias y enfrentamientos en el momento de las detenciones, y sólo la planificación minuciosa y sensata de los servicios, la preparación de los actuantes y también la fortuna hizo que el número de bajas entre los delincuentes se elevara a tres muertos y algunos heridos, mientras que entre los componentes del servicio sólo resultó herido de poca gravedad un guardia del Grupo de la P. M., al ser alcanzado en la cara por algunos perdigones de un disparo de escopeta recortada.

El automóvil como fin del hecho delictivo.

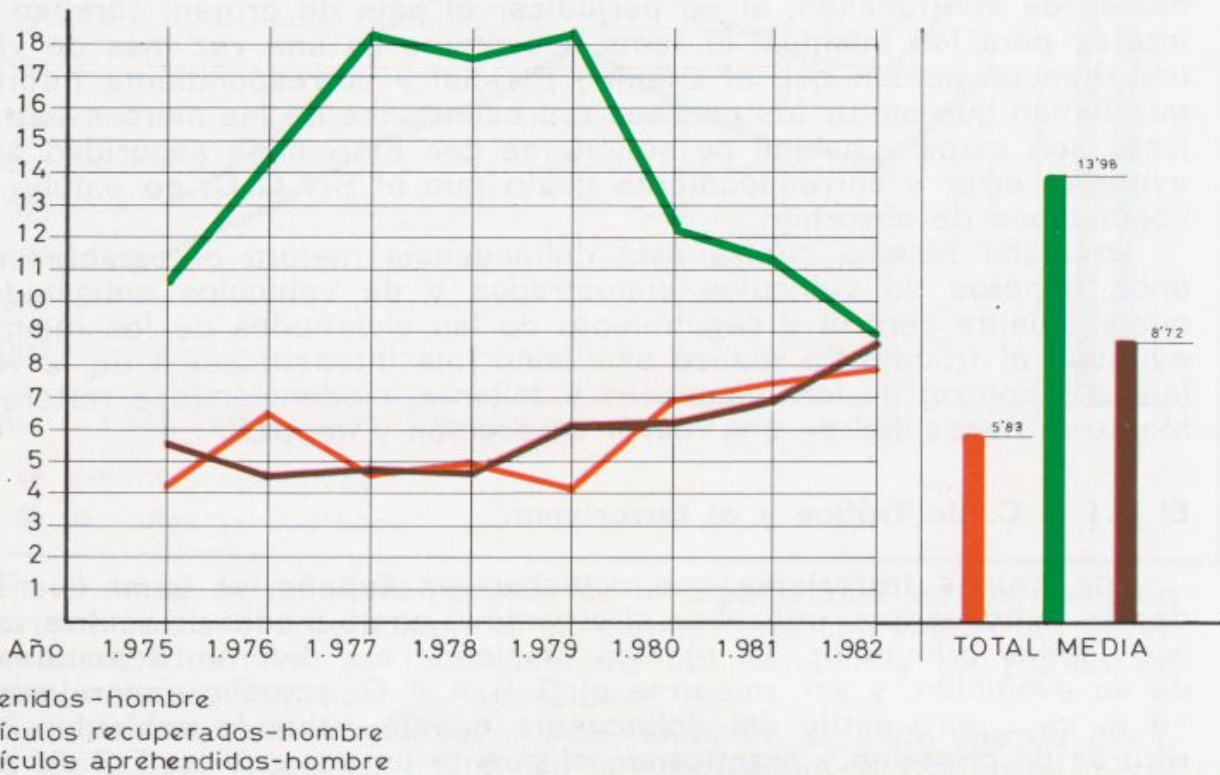
Hay que distinguir en este aspecto dos parcelas que, aunque coincidentes en cuanto al propósito de obtener un lucro ilícito, diferían en la técnica empleada, bien se tratara del robo y falsificación de vehículos nacionales o de otros procedentes del extranjero o territorios españoles de régimen económico-fiscal especial.

En lo referente a la manipulación de vehículos nacionales, surgió el problema del incremento de vehículos que anualmente no eran recuperados de entre los sustraídos, lo cual inducía a pensar que un porcentaje alto de ellos podía estar circulando con su placa de matrícula y número de identificación de chasis y motor manipulados.

Se cursaron instrucciones a las distintas Unidades de la Agrupación para que examinaran esos números en cuantos casos fuera posible y, efectivamente, comenzaron a descubrirse casos aislados.

Partiendo de estos hechos, se intensificaron las gestiones para descubrir el «modus operandi» y se llegó a un punto común de coincidencia: los vehículos suplantados eran camuflados mayoritariamente bajo aspecto legal, utilizando documentación correspondiente a vehículos siniestrados, que eran vendidos por sus propietarios a desguaces sin darlos previamente de baja en la Jefatura de Tráfico. Estas investigaciones permitieron descubrir las falsificaciones mediante los procedimientos de trasplante del recorte del número de bastidor o el retroquelado sobre el primitivo. Si bien no es lugar adecuado para un análisis técnico pormenorizado, sí merece la pena citarse para dar una idea de la enorme dificultad de su descubrimiento, incrementado al desaparecer la referencia del número del motor en los permisos de circula-

S. I. G. C. AGRUPACION DE TRAFICO



ción, y máxime cuando los medios de que se disponía en esos momentos eran mínimos y había que descubrir las soldaduras a base de disolvente y paciencia. Sin embargo, se cumplió nuevamente la realidad del Cuerpo en muchas de sus intervenciones: el factor humano suplió con el celo lo que la sociedad aún no le había facilitado en medios técnicos y materiales.

Los vehículos de fabricación extranjera eran codiciados en el territorio nacional, dado el corto cupo de importación que autorizaba el Ministerio de Comercio en protección de la fabricación nacional. El mercado de compraventa demandaba todos los vehículos que se le pudieran aportar, lo que unido al elevado margen de beneficios que se obtenía hizo que la delincuencia especializada del automóvil incrementara sus actividades en este sector. Era la época del «Citroën Tiburón», los «Peugeot», los «Mercedes» y, posteriormente, los «B. M. W.».

El procedimiento empleado consistía en una infracción de contrabando, al importar un vehículo sin cumplir los requisitos exigidos para los españoles residentes en el extranjero o territorio nacional no peninsular, con posterior venta, o bien podía tratarse de vehículos sustraídos en el extranjero o introducidos en España en régimen de importación temporal, que eran posteriormente manipulados y camuflados con documentaciones pertenecientes a vehículos siniestrados y subastados.

Las dificultades de estos servicios se incrementan con respecto a los vehículos nacionales, dado que suelen ser más perfectas las falsificaciones, más lenta la colaboración de los organismos extranjeros y no siempre todo lo eficaz que se deseaba, porque a veces las infrac-

ciones de contrabando, al no perjudicar al país de origen, carecen de interés para los mismos. El tema económico es una vez más de vital importancia, puesto que el examen pericial y correspondiente informe que tenían que emitir los escasos representantes de las marcas extranjeras son caros y habían de solicitarse con extremada seguridad para evitar el error y correspondiente gasto que el S. I. G. C. no estaba en condiciones de absorber.

La lucha técnica contra esta delincuencia mejoró al establecerse unos ficheros de vehículos siniestrados y de vehículos subastados, que mediante control y seguimiento de las vicisitudes de los mismos evitaban el fraude. Se realizó asimismo una intensificación de la vigilancia y control de los desguaces y talleres, evidenciándose reiteradamente la necesidad de una mayor inspección y control.

El S. I. G. C. de Tráfico y el terrorismo.

Los grupos terroristas que actuaban en España, al igual que los demás delincuentes, utilizaban el automóvil como medio de realizar sus actividades criminales. La técnica empleada era diversa, dependiendo de su evolución, y así, mientras el G. R. A. P. O. actuaba generalmente en el más puro estilo del delincuente común, robando vehículos con roturas de cristales y practicando el puente en sus cables, E. T. A. prefería la utilización de placas falsas o el alquiler con documentación falsa. En todos los casos, la participación del S. I. G. C. de Tráfico fue muy intensa, tanto por la materia específica del automóvil como por la gravedad de las actividades terroristas, que exigían una primordial dedicación a estas investigaciones.

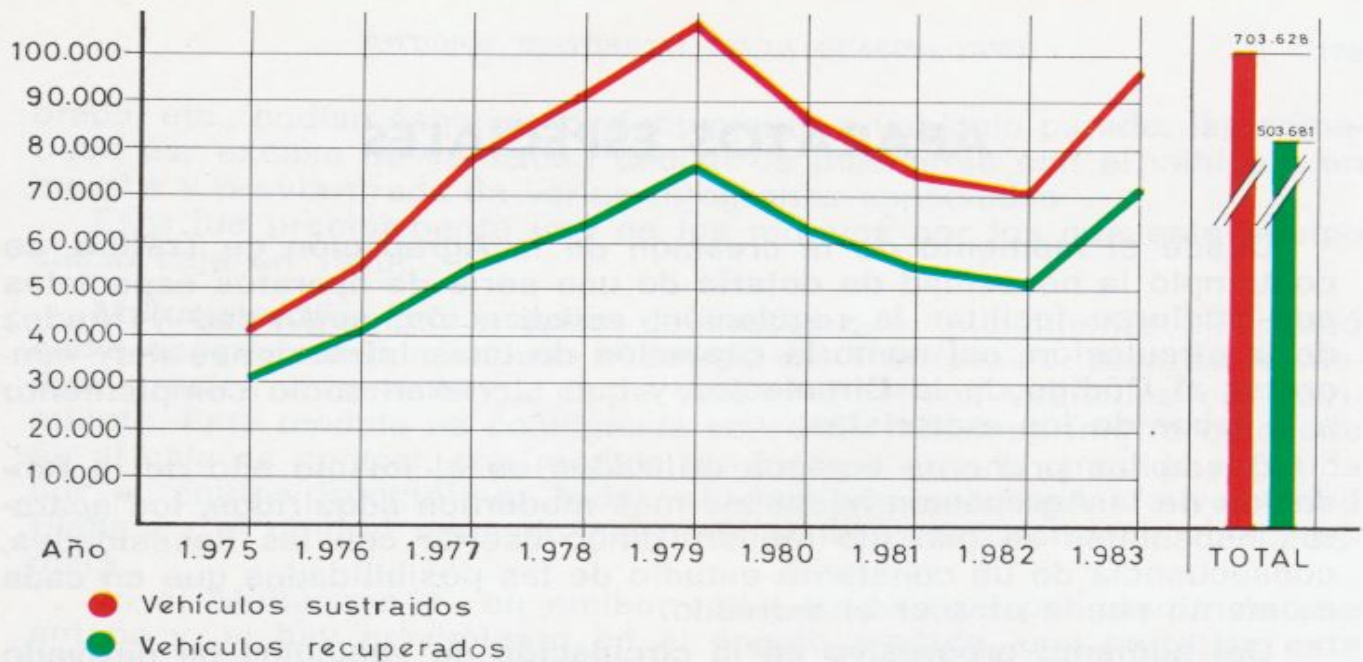
Su colaboración con otros servicios especializados, las detenciones de miembros de E. T. A., G. R. A. P. O. y anarquistas y la muerte de un guardia segundo en acto de servicio en 1979 al explosionarle un artefacto en San Sebastián son sus aportaciones a la lucha contra esta lacra social.

Otras actividades delictivas.

Mención especial merece una faceta específica del tráfico y, por desgracia, frecuente en nuestras carreteras: el atropello con fuga del autor. En este terreno se han realizado servicios de una especial satisfacción para los que en ellos participaron por la función humana desarrollada al servir de medida disuasoria para quienes así pensaran actuar, por la dificultad técnica que ello entraña debido a la ausencia de testigos y tener que utilizar generalmente unos reducidos vestigios encontrados en el lugar de los hechos, y por el eco social de estos servicios que redundan en prestigio del Cuerpo.

Para aumentar la preparación técnica en este sentido, se comenzó la creación de un Gabinete técnico de investigación del automóvil que sirviera de puente con el de Criminalística del Cuerpo, más técnico en sus análisis, al cual le proporcionarían sus elementos de estudio y cotejo.

VEHICULOS SUSTRAIIDOS Y RECUPERADOS



En el curso del servicio peculiar de la especialidad surgían también otras noticias sobre delincuencia en general que culminaban en servicios destacados. Así se han realizado intervenciones en tráfico de drogas, estafas, contrabando, homicidios, etc.

Sería exhaustivo el mencionar aquí ejemplos de cada uno de ellos, pero baste decir que el S. I. G. C. de la Agrupación de Tráfico ha merecido felicitaciones por servicios destacados en 171 ocasiones solamente en los años 1975-1982.

Los datos estadísticos pueden dar una idea sólo parcial de la actuación de este S. I. G. C., dado que a las cifras reflejadas habría que unir las numerosas gestiones y apoyos prestados a las distintas Unidades tanto de Tráfico como del resto del Cuerpo, así como la eficaz labor preventiva desarrollada.

Puede afirmarse que el S. I. G. C. de la Agrupación de Tráfico ha sido un modelo de eficacia y funcionamiento, como lo indica que en el terreno operativo sus servicios sean de los más destacables del Cuerpo, al mismo tiempo que su colaboración haya sido solicitada en las numerosas ocasiones que se precisaba un personal preparado, eficaz y entregado al servicio. En el aspecto organizativo también ha servido de modelo, y así sus ficheros sirvieron de piloto para el inicio de la mecanización en el Cuerpo, y el sistema de trabajo en equipo fue imitado con buenos resultados en otras Unidades.

La clave del éxito es plural: por una parte, se inició con un apoyo total del mando de la Agrupación, que si bien no pudo darle inicialmente los medios técnicos, sí le proporcionó su apoyo moral, dotándoles de gran autonomía funcional, descargándoles de burocracia inútil y seleccionando rigurosamente a sus componentes con los más estrictos criterios de eficacia y objetividad en función de su trayectoria profesional. Gracias a todo ello se logró una continuidad del personal, que servía de escuela de cuantos llegaban a servir en él, existiendo un estilo de actuación caracterizado por una perfecta armonía en la camaradería y amistad, junto a la más rigurosa disciplina, imponiéndose el ejemplo como el más eficaz de los estímulos.

APARATOS ESPECIALES

Desde el momento de la creación de la Agrupación de Tráfico, se contempló la necesidad de dotarla de una serie de aparatos especiales que pudieran facilitar la regulación, señalización, seguridad y fluidez de la circulación, así como la captación de unas infracciones muy concretas al Código de la Circulación y que sirvieran como complemento a la labor de los motoristas.

Desde los primeros equipos utilizados en el mismo año de la fundación de la Agrupación hasta los más modernos adquiridos, los aparatos especiales se han ido modernizando acorde con las necesidades, consecuencia de un constante estudio de las posibilidades que en cada momento puede ofrecer el mercado.

Del aumento progresivo de la circulación de vehículos ha derivado el incremento de la utilización en cantidad y calidad de estos aparatos, que son estudiados y calibrados en el Negociado de Aparatos Especiales de la Jefatura de Material de la Agrupación.

Este Negociado es responsable de realizar los informes pertinentes, que posteriormente se remiten a la Dirección General de Tráfico, de adquisición de nuevos o diferentes aparatos, que serán controlados, distribuidos y reparados desde él.

Una oficina, almacén, taller de reparaciones y laboratorio fotográfico, además de los medios humanos necesarios en cada uno de los Departamentos, son los elementos con que cuenta el Negociado para la atención de todos los aparatos, que pueden catalogarse en cinco grupos bien diferenciados: Radar y Fotocontrol, Fotografía, Alcoholemia, Señalización y otros varios.

Radar y Fotocontrol.

Los Equipos de Radar y Fotocontrol constituyen el método idóneo para conseguir pruebas gráficas de las diversas infracciones y, por su continua y máxima utilización, son también los aparatos que más han evolucionado a lo largo de estos veinticinco años.

Traffipax-59.—Este Equipo entró en funcionamiento al mismo tiempo que la Agrupación, es decir, en 1959, instalado sobre un vehículo de cuatro ruedas. Consistía en un equipo fotográfico con dos cámaras: una con teleobjetivo, para plasmar la infracción y matrícula del vehículo que se controlaba, y otra gran angular, para plasmar la velocidad a que circulaba el vehículo propio, fecha, hora y panorámica del lugar. Disponía además de una fuente de alimentación de flash para fotografías diurnas o nocturnas, indistintamente.

Con el transcurso del tiempo, al incrementarse el parque de vehículos, con el consiguiente aumento de la circulación en carretera, se dificultó notablemente la perfecta utilización del TRAFFIPAX-59, ya que, si bien las infracciones por rebasar líneas continuas, defecto de alum-

brado, etc., podían captarse perfectamente a vehículo parado, las cometidas por exceso de velocidad debían de plasmarse con el vehículo en marcha y previa tirada de varias fotografías espaciadas.

Este fue precisamente uno de los motivos por los que este equipo causó baja en 1980.

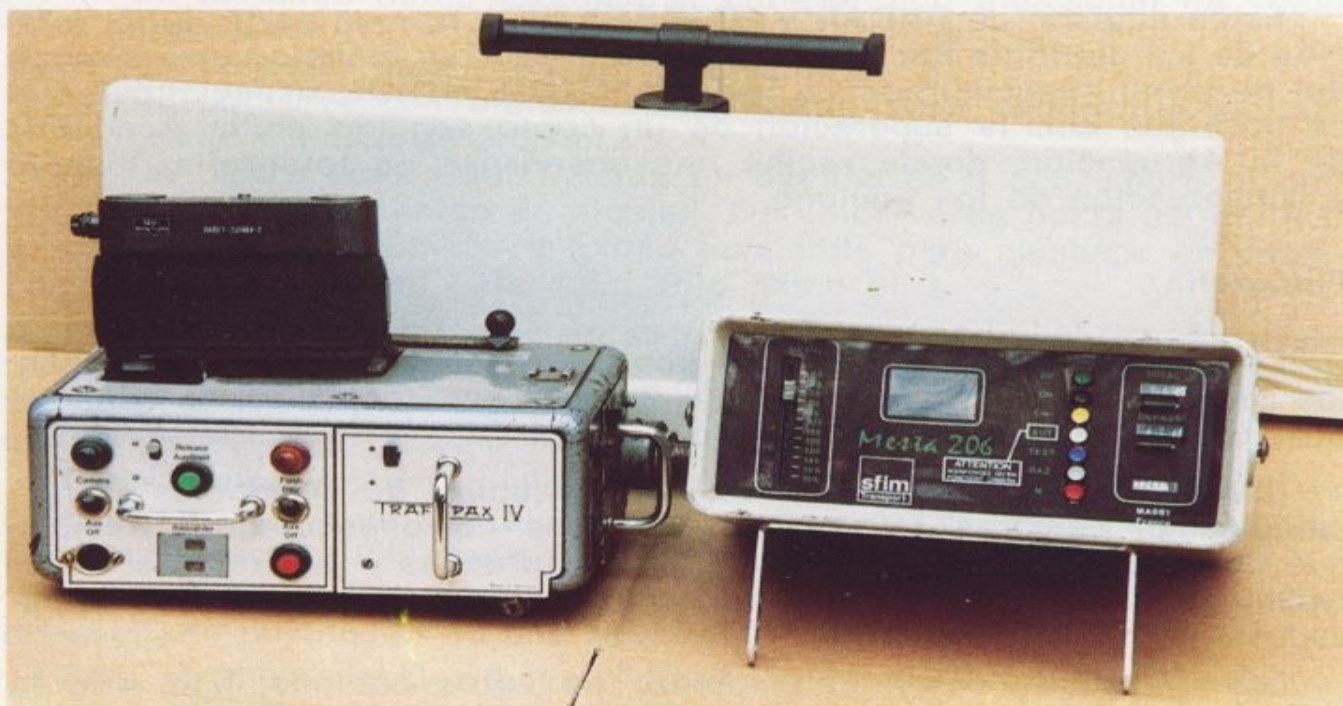
Multanova-3F.—Este equipo de radar, que inicialmente se pensó como complemento e incluso sustituto del Traffipax-59, permite la medida precisa e instantánea de la velocidad de los vehículos en movimiento. Esta medida es consignada sobre un miliamperímetro colocado en al caja de control, con medida graduada en km/h., medida repetida por el equipo fotográfico. Todo vehículo que sobrepasa la velocidad fijada en el umbral marcado ocasiona el disparo automático de la cámara.

En el Multanova-3F, un emisor radia su energía por medio de una antena y, si hay movimiento en el ángulo emitido, una parte de esta energía es recibida por la misma antena, con una alteración de frecuencia proporcional a la velocidad del vehículo.

Este equipo consta de:

- Una antena con emisor-receptor o fuente de alimentación.
- Un cajetín de control.
- Un equipo fotográfico con fuente de alimentación de flash.
- Dos cables de alimentación, uno de batería a antena y otro al equipo fotográfico.
- Un cable de unión emisor-caja control.
- Un cable de unión emisor-equipo fotográfico.

El equipo Multanova-3F causó baja en 1980.



Equipo de radar Mesta 206

Mesta-204.—Siguiendo la línea de búsqueda del mejor y más efectivo equipo de radar, en 1972 se adquirió el Mesta-204, pero por su carencia de la «Carta de control de seguridad de medida», que evita la posibilidad de errores, fue dado de baja en 1983, aunque había ya otros dos equipos diferentes en funcionamiento, equipos que son utilizados en la actualidad: el Multanova-5F y el Mesta-206.

Mesta-206 y Multanova-5F.—Las pruebas realizadas en 1977 con el equipo Mesta-206 resultaron satisfactorias, al igual que lo resultarían las realizadas en 1980 con el Multanova-5F. Ambos tienen idénticas características, si bien el Multanova-5F resulta ligeramente más sofisticado.

Estos dos equipos permiten la medida precisa e instantánea de los vehículos en movimiento, y todo el que sobrepasa la velocidad fijada en el umbral marcado ocasiona el disparo automático de la cámara.

Tanto el Multanova-5F como el Mesta-206 constan de:

- Antena con emisor-receptor y fuente de alimentación.
- Cajetín de control.
- Una unidad con equipo fotográfico.
- Fuente de alimentación y antorcha de flash.
- Cables de alimentación y unión delantera con el cuadro de mandos.

En ambos casos, un emisor radia su energía por medio de una antena y, si hay movimiento en el ángulo emitido, parte de esa energía la recibe la antena, con una alteración de frecuencia proporcional a la velocidad del vehículo que se mueve.

Estos equipos de RADAR y FOTOCONTROL forman parte de la dotación de los distintos Sectores y Subsectores, y su manejo corre a cargo del personal especializado en RADAR-FOTOCONTROL, especialidad que se consigue con la superación de un curso seguido en la Academia de la Agrupación, donde recibe una enseñanza de fotografía, manejo y conservación de los equipos.

Fotografía.

La fotografía y los laboratorios son un estrecho nexo de unión entre los responsables de los equipos de Radar y Fotocontrol, y las especialidades de Atestados y Laboratorio.

Cámaras fotográficas y flash.—Los equipos de Atestados tienen adjudicadas cámaras fotográficas con sus correspondientes flashes, que utilizan en los accidentes para aportar pruebas y plasmar las características de la vía, posición de huellas, personas y vehículos implicados.

Las utilizadas, desde el comienzo de estos equipos, han sido la Minolta, Yashica, con sus modelos Minister, Lix y Electra-35, y la Alpa Reflex.

Como en los demás casos, el manejo de estas cámaras corre a cargo de personal especializado en Atestados, que se ha cualificado en los cursos impartidos en la Academia de la Agrupación, en los que, entre otras materias, reciben clases de fotografía y laboratorios fotográficos.

Alcoholemia.

Con el aumento del parque de vehículos aumentaban también los accidentes y las infracciones al Código de la Circulación, motivados en muchas ocasiones por la ingerencia de bebidas alcohólicas de los conductores, en medida tal que les imposibilitaba para conducir en condiciones óptimas.

Para averiguar el grado de impregnación alcohólica de los conductores, que en un principio sólo se realizaba después de cometida una infracción grave, verse implicado en un accidente o que por la forma de circular diera motivos fundados de sospechar que conducía en estado de embriaguez y que posteriormente se amplió esta posibilidad por medio de controles preventivos de alcoholemia, la Agrupación ha venido empleando los siguientes aparatos:

Alcometer de precisión de Bench.—Este alcoholímetro es electrónico y se presenta dentro de un maletín. Se utiliza por primera vez en 1974.

Contiene los siguientes elementos:

- Un botón con tapa roscada que protege un potenciómetro para la puesta a cero.
- Un segundo botón idéntico al anterior con indicación de «calibración».
- Un pulsador para chequeo de la batería.
- Un pulsador con indicación «Lectura», para comprobar el calibrado e índice de alcohol.
- Un dial o esfera subdividida en décima de 0 a 3, sobre el que se lee el contenido de alcohol. De color verde hasta 0,8 g/1.000 centímetros cúbicos, máximo admisible para conducir en condiciones óptimas, y de color rojo hasta el 3.

Del aparato sale un cable en cuyo extremo está la cabeza de muestras, en la que se instala la célula fuel de análisis. En la parte opuesta de esta cabeza hay un tetón perforado, donde se coloca el tubo o boquilla.

Este equipo tiene que llevar necesariamente una botellá para su calibración, que contiene alcohol en gas argón a presión, en proporción equivalente a 0,8 g. por 100 c. c. de alcohol en la sangre.

La prueba se realiza soplando a través de la boquilla y visionando el resultado por medio de una aguja en el dial.

Este alcohómetro Bench es utilizado por los equipos de Atestados, dada la dificultad que entraña su tamaño para que puedan llevarlo los motoristas, que además cuentan con otros aparatos al efecto.



El cumplimiento de las misiones exige una constante y progresiva incorporación de medios técnicos. Prueba de alcoholemia realizada con el alcoholímetro digital Interface, modelo H-0202 (Foto J. A. Núñez)

Alcoholímetro de evaluación simple.—Este alcoholímetro entró en funcionamiento en 1977 y consta de los siguientes elementos: una bolsa de plástico, una ampolla con reactivo en su interior y una boquilla aséptica.

Su funcionamiento consiste en situar la ampolla por uno de sus extremos en su alojamiento de la bolsa de plástico y en su otro extremo colocar una boquilla. Previamente se han abierto ambos extremos con auxilio de una pequeña sierra metálica, colocada en el estuche que contiene todo el conjunto. Al soplar por la boquilla hasta llenar la bolsa de plástico, si el nivel de alcohol es superior a los 0,8 admisibles, el reactivo de la ampolla, de un color amarillo limón, va adquiriendo una tonalidad verde, tanto más coloreada cuanto mayor sea el grado de impregnación alcohólica.

Este alcoholímetro no precisa la cantidad exacta de alcohol que hay en la sangre; solamente indica si el nivel es mayor al mínimo admisible, en cuyo caso el equipo de Atestados, con el alcoholímetro Bench, sería el encargado de precisar la cantidad exacta.

Por la simplicidad de su manejo y por lo reducido de su tamaño, es el alcoholímetro con que van dotados los motoristas.

Alcoholímetro digital.—En 1981 fueron adquiridos por la Agrupación unos nuevos alcoholímetros digitales de funcionamiento electrónico, que realizan las mismas funciones que el BENCH, y el de evaluación simple en una sola operación.

Aunque de dos marcas distintas, DRAEGER-7310 e INTERFASE H-0202, su manejo y funcionamiento son los mismos; son automáticos, portátiles y de alimentación autónoma por medio de baterías recargables de níquel-cadmio.

Es fundamental en la relación existente entre la concentración de alcohol en la sangre y la concentración de alcohol en el aire alveolar espirado, y la lectura se presenta digitalmente en un indicador numérico de tres cifras.

Poseen, además de un interruptor de conexión, varias luces rojas y verdes, que sirven de testigos al perfecto funcionamiento del aparato, y de un indicador numérico, en el que puede leerse la concentración de alcohol en la sangre al finalizar la prueba.

Su funcionamiento consiste en soplar sobre la boquilla, durante un tiempo aproximado de seis segundos, hasta la aparición de la cifra significativa de alcohol en sangre en el indicador digital.

Por su pequeño tamaño, que facilita su transporte y la fidelidad de sus mediciones, está supliendo a los alcoholímetros anteriores y en la actualidad se está dotando del mismo a los motoristas, que lo llevan conectado a los cargadores de batería de la motocicleta o a la del vehículo patrulla.

Señalización.

La Agrupación de Tráfico cuenta con equipos de señalización expresamente ideados, tanto de las vías como de los vehículos y de los obstáculos que pudieran encontrarse en la calzada. Son los siguientes:

Linternas Pan-Lux.—Los equipos de pilas fueron los primeros con los que pudieron contar los vehículos de cuatro ruedas desde 1959. Estos equipos consisten en una simple linterna sujeta sobre una plataforma y con dos cristales de diferente color para anunciar peligro o paso libre.

Causaron baja en 1974, siendo sustituidos por otros equipos más sofisticados, con luz intermitente.

Lámparas intermitentes de señalización.—Fueron adquiridas en 1974 y son lámparas de tipo estroboscópico, que producen intermitencias por la descarga de un condensador sobre una lámpara Xenon. Para encender o apagar estas lámparas, que, como en el caso de las PAN-LUX, son utilizadas para señalar durante la noche accidentes y obstáculos en la calzada, es necesario presionar en un orificio de un lateral de la caja con una llave especial. Para el cambio de pilas, la misma llave debe introducirse en un orificio del lado opuesto hasta abrir la tapa posterior, sacando las pilas usadas y colocando otras nuevas.

Faros portátiles.—Dos años más tarde de la entrada en servicio de las lámparas intermitentes se adquieren unos faros portátiles, con el fin de utilizarlos para alumbrar lugares difíciles a los que no es posible hacer llegar las luces de los coches en caso de accidente. Estos faros consisten en un faro portátil sujeto sobre una base magnética, con lámparas de cuarzo, un cable de largas dimensiones con el enchufe correspondiente que se conecta a otro que llevan los vehículos a tal efecto.

Todos los vehículos de cuatro ruedas de la Agrupación van dotados de su correspondiente faro portátil.

Prioritarios magnéticos.—En 1978, destinados a los vehículos de cuatro ruedas que no cuentan con señalización óptica alguna, como los de mando, radar-fotocontrol, ronda control, etc., fueron adquiridos los prioritarios magnéticos azules, de tipo estroboscópico, con base imanada para su fijación en el techo del vehículo, con cable y enchufe tipo encendedor.

Prioritarios similares a éstos, sólo que fijos, habían sido utilizados por todos los coches de la Agrupación desde 1959.

Puentes de señalización óptico-acústicos.—Sustituyendo a los prioritarios azules, que advertían la presencia de los vehículos, en 1978 entran en servicio los puentes de señalización óptico-acústicos, prioritarios, altavoz, luces de crucero, protección y focos para proyectar la luz lateralmente; todo ello protegido por carcasas transparentes, rejilla para el hueco del altavoz y unidad de control.

Los prioritarios del puente son intermitentes, estroboscópicos de doble destello alternativo, penetrante en niebla, humo, etc.

Las sirenas electrónicas y el amplificador megafónico permiten producir tres sonidos diferentes regulables en intensidad. Sirena y micrófono se acoplan a un amplificador común, efectuándose la salida por un solo altavoz. El amplificador puede ir conectado al radioteléfono del coche, permitiendo que la voz del que hable salga amplificada por el altavoz de los vehículos que están recibiendo por radio.

Equipos de iluminación.—Esta instalación completa sobre un vehículo «Land-Rover» puede ser empleada con absoluta garantía para una iluminación móvil y permite, además, el acoplamiento de tijeras eléctricas, soldadores, ventiladores, motores, etc., siempre que no se sobrepase el consumo de 4 Kw.

La instalación consta de: polea de transmisión para desmultiplicación; toma de fuerza acoplada al vehículo; cuadro de mandos, con voltímetro, frecuentímetro, amperímetro, llave de desconexión general y cinco enchufes con su correspondiente interruptor; chapa de protección exterior del equipo y alternador; cuatro proyectores de chapa y reflexión de aluminio para lámpara de cuarzo, con cables y enchufe; cuatro lámparas de cuarzo de 200 w.; cuatro trípodes para soporte de las lámparas; cuatro acoplamientos en el «Land-Rover» para sujetar los trípodes, y una maleta para guardar y transportar los proyectores, lámparas y trípodes.

Este «Land-Rover» de iluminación está en servicio desde 1978 y se encuentra en cada cabecera de Sector, si bien este año 1984 se va a dotar de uno de ellos a todos los Subsectores.

Tetrápodos de señalización.—Con el fin de señalar obstáculos y canalizar convenientemente la circulación, en 1978 y para sustituir a los antiguos conos se adquiere los tetrápodos, que constan de una sola pieza con cuatro pies, para evitar su caída y consiguiente molestia a los usuarios de las vías.

Todos los vehículos de la Agrupación van dotados de un juego de seis de estos tetrápodos.

Equipos de control y bloqueo.—Con el incremento de los controles de vehículos encomendados a la Agrupación, y para conseguir su mayor eficacia, se cuenta con unos equipos especiales de señalización, provistos de un conjunto de señales con sus correspondientes bastidores, lámparas intermitentes y tetrápodos punzantes.



Equipo de señalización y control

Aparatos especiales varios.

Además de los diversos aparatos descritos, que pueden adaptarse a una clasificación, la Agrupación cuenta con otra serie de ellos, con funciones distintas entre sí. De ellos cabe destacar los siguientes:

Medidor de humo.—Ante el problema que suponía la continua expulsión incorrecta de gases por el tubo de escape de los vehículos en 1963, junto al incremento considerable que iba experimentando el parque de vehículos nacional, y con el fin de poder controlar esta expulsión de gases, se adquirieron los medidores de humo de la marca «Bosch», que están compuestos de una bomba dosificadora y un aparato de medida que permite tomar del tubo de escape del motor una cierta cantidad de gas, que se hace pasar a través de un filtro para su análisis.

Esta operación produce un mayor o menor ennegrecimiento del filtro, según la cantidad de hollín que contengan los gases, medido posteriormente fotoeléctricamente.

Los medidores de humo se utilizan especialmente para el control de gases de los motores diesel, que producen un humo negro proveniente de la oxidación incompleta de las moléculas del carburante durante el proceso de combustión. Esta oxidación incompleta es producto de la falta de aire o exceso de combustible en la cámara de combustión, y el humo derivado resulta altamente nocivo para quienes lo respiran.

Todos los Sectores están dotados de uno de estos medidores.

Regloscopios.—Son éstos unos aparatos que permiten el ajuste y comprobación, de modo rápido y seguro, de los faros de los vehículos, incluso a la luz del día y con espacio limitado.

Constan estos aparatos de un luxómetro incorporado, que permite tanto comparar la intensidad luminosa entre faros del mismo tipo como también una segura alineación lateral del centro del haz luminoso.

Estos equipos fueron adquiridos en 1963, ante las crecientes deficiencias de alumbrado que presentaban los vehículos en circulación, y son utilizados preferentemente en campañas de alumbrado o en controles.

Para su utilización se coloca el aparato delante del vehículo y se dispone el sistema óptico a la altura del faro a ajustar. Por medio de una lente se reproduce sobre una pantalla una sección del haz luminoso que equivale geoméricamente a un corte del mismo a mayor distancia del faro. Gracias a este sistema óptico, el corte del haz luminoso se reproduce a escala 1/20 sobre la pantalla, con lo cual se aumenta a sí mismo la intensidad de la luz, permitiendo el ajuste en pleno día.

Estos reglafaros constituyen parte de la dotación de los vehículos de Auxilio.

Fonómetro.—Para controlar y paliar, según los casos, los ruidos molestos que originan los motores, en 1963 fueron adquiridos los fonómetros, que medían los decibelios o fonos que de cada vehículo

salían al exterior. Constan de un micrófono, un amplificador corrector de respuestas y detector, un pulsador de control y medidas, y funcionan con dos pilas de 9 w.

Fueron retirados del servicio en 1979 y constituían también parte de la dotación de los coches de Auxilio.

Básculas móviles.—Las básculas móviles, que se utilizaban donde no se contaba con las fijas del Ministerio de Obras Públicas, fueron adquiridas ante las infracciones cometidas por los vehículos de transporte de mercancías con sobrecarga.

Así, las primeras datan de 1970 y, ante su deficiente resultado, se adquirieron en prueba dos básculas electrónicas TELUB, con objeto de ir sustituyendo a los anteriores; pero, caducada su primera homologación, el Instituto Nacional de Meteorología y Metrotecnica no prolongó la misma, por lo que ambos tipos de básculas causaron baja en 1979.



Coronel don Ramón Rodríguez-Medel Carmona, noveno Jefe de la Agrupación de Tráfico
(2-8-1982 a 10-7-1983)

Las básculas se componían de dos o cuatro placas de pesaje, según la marca; rampas de madera para facilitar el acceso del vehículo a las mismas y otras para conseguir la total horizontalidad del vehículo en la placa de pesaje. El peso lo daba directamente un dial marcado en toneladas, como resultado de una tensión que generaban proporcional al peso colocado sobre ellas.

Cortadoras hidráulicas.—Estas cortadoras están compuestas por una cizalla con unas cuchillas de corte y accionada por una bomba de presión. Son capaces de cortar tubos de acero de 42 mm. de diámetro y 3 mm. de sección, con una presión de 685 bar.

Se adquirieron en 1977 para dotar a todos los vehículos de Atestados. Siendo empleadas por éstos para el rescate de personas atrapadas en los vehículos en caso de accidente.

Estos aparatos especiales, que ha empleado o emplea hoy la Agrupación, pueden considerarse entre los primeros de sus mismas características que hay en cada momento en el mercado, incluso algunos de ellos pensados casi exclusivamente para el servicio en la misma, aunque posteriormente los hayan adoptado otras Policías.

Esta preocupación por poder disponer de los mejores medios hace que éstos no sean nunca los definitivos, lo que obliga a una continua búsqueda y experimentación que constituye una constante del Negociado de Aparatos Especiales y de la Jefatura de Material de la Agrupación en general.

LA ACADEMIA DE LA AGRUPACION DE TRAFICO

Tenemos que remontarnos al año 1953 para encontrar los primeros antecedentes de lo que en el futuro sería la Academia de Tráfico. Desde ese año hasta el de 1958, en que se creó la Unidad Piloto, se encargó a la Primera Comandancia Móvil (Madrid) la vigilancia de la circulación en ciertos tramos de carretera próximos a esta capital. Una parte del personal de esta Compañía, debidamente seleccionado e instruido, entraba diariamente de servicio al mando de un Oficial de la Unidad.

Como en todas las épocas fundacionales, se tuvo que aportar una gran dosis de ilusión, imaginación y esfuerzo personal para superar todas las dificultades.

La instrucción consistía en una clase diaria en la que se estudiaba, fundamentalmente, la normativa vigente en materia de circulación; se analizaban las incidencias ocurridas en los servicios anteriores y se realizaban prácticas sobre denuncias, pliegos de descargos, auxilios, etcétera.

Comienza a funcionar de esta manera un experimental «centro de enseñanza», en el que se simultaneaban las clases teóricas con la práctica diaria del servicio en carretera.

Fue en octubre de 1958, aún en gestación las disposiciones oficiales para que «las funciones de vigilancia en las carreteras se ejercieran por la Guardia Civil», cuando se creó la Unidad Piloto. Sus componentes se seleccionaron entre el personal de la Comandancia Móvil y del Parque de Automovilismo, todos ellos voluntarios.

Los Oficiales encargados de su preparación, independientemente de inculcar los conocimientos necesarios para el desarrollo de su misión específica, dedicaron atención preferente a la conducción de la motocicleta. La capacidad de trabajo y entrega de aquel grupo de hombres, unidos no solamente por los lazos de jerarquía militar, propios de nuestra Institución, sino por la ilusión y la esperanza puestos en el nuevo tipo de servicio que iba a prestar la Guardia Civil, hizo posible que éste saliera adelante. Era una nueva modalidad de servicio que ellos modelaron con sus propias manos en esta mezcla de clases teóricas y prácticas de carretera obtenidas en el servicio del día anterior.

Primeros cursos.

Con fecha 31 de enero de 1959 se convoca un «Curso de Información sobre Circulación» para Oficiales, que debería dar comienzo el día 2 de febrero y finalizar el 7 de marzo. Para asistir al mismo se convocaron nueve Capitanes y 24 Tenientes, que utilizaron las instalaciones y material cedidos por el Parque de Automovilismo.

Las clases prácticas, de conducción de «Land-Rover» y motocicletas, fueron impartidas por profesores de dicha Unidad, auxiliados por monitores especializados.

Las clases teóricas, a cargo de Jefes y Oficiales de la Comandancia Móvil y del Parque, se centraron en los siguientes temas: Código de la Circulación, Reglamento de Transportes, fotografía, transmisiones y conferencias sobre el servicio.

Al finalizar el curso resultaron aptos nueve Capitanes y 18 Tenientes, los cuales, en su mayoría, pasaron a constituir el primer Cuadro de Profesores del próximo curso para Suboficiales y clases de tropa, convocado el 18 de febrero de 1959 con la denominación de «Curso de Vigilancia de Carreteras», que duraría desde el 15 de abril hasta el 15 de julio de dicho año.

Se desarrolló en la Academia Regional de El Escorial (Madrid) y en el escrito de convocatoria se señalaban diversas condiciones de edad, según las especialidades, para los aspirantes.

Los Jefes de Comandancia debían informar las instancias «... absteiniéndose de informes rutinarios o limitarse a señalar lo que figura en la documentación». Se pretendía, evidentemente, conseguir un personal lo más selecto posible.

Igualmente se daba preferencia para presentarse al mismo al personal que hubiera formado parte de la Unidad Piloto.

El número de solicitantes y aprobados fue:

ESPECIALIDADES	PRESENTADOS		APROBADOS	
	Suboficiales	C. Tropa	C. Tropa	C. Tropa
Motoristas	13	230	8	188
Oficinas	3	44	3	36
Atestados	—	36	—	27
Fotocontrol	—	13	—	11
Socorristas	—	21	—	21
Conductores	—	25	—	25
TOTALES	16	369	11	308

El Plan de Estudios de este primer curso consistió en clases de conducción, Código de la Circulación, Reglamento de Transportes, motores, transmisiones, educación cívico-militar, geografía, gimnasia y socorrismo.

Es de destacar que, en estos primeros cursos, la conducción de motocicletas se hizo extensiva a otras especialidades ajenas a la de los

LOS PRIMEROS CURSOS DE SUBOFICIALES Y TROPA

CURSO	DURACION	LUGAR DE DESARROLLO	ESPECIALIDADES													
			PRESENTADOS							APROBADOS						
			MOTORISTAS	OFICINA	ATESTADOS	FOTOCONTROL	SOCORRISTAS	CONDUCTORES	TOTAL	MOTORISTAS	OFICINA	ATESTADOS	FOTOCONTROL	SOCORRISTAS	CONDUCTORES	TOTAL
1.º	14-4 al 15-7-1958	Academia El Escorial.	243	47	36	13	21	25	385	196	39	27	11	21	25	319
2.º	15-7 al 30-9-1959	Colegio Guardia Jóvenes. Valdemoro.	197	17	18	8	5	24	269	146	15	17	6	5	20	209
3.º	1-12-1959 al 3-1 de 1960	Campamento de Colmenar Viejo.	215	26	38	10	14	52	355	185	23	29	7	10	41	295
4.º	15-1 al 15-4-1960	Academia El Escorial-Parque Automovilismo.—Móvil de Madrid.	143	13	10	5	2	45	218	129	13	10	5	2	44	203
Intensivo	10-5 al 9-6-1960	Academia Regional de El Escorial.	—	8	11	—	20	—	39	—	8	11	—	19	—	38
5.º	11-6 al 10-9-1960	Colegio de Guardia Jóvenes de Valdemoro.	199	33	30	13	18	46	339	195	26	23	10	18	24	296
6.º	15-9 al 15-12-1960	Móvil Madrid-Campamento El Escorial-Parque Automovilismo.	196	52	40	6	10	35	339	168	52	39	5	9	30	303
7.º	10-11-1960 al 25-2 1960	Campamento El Escorial-Parque Automovilismo.—Móvil Madrid.	74	—	10	10	10	26	140	—	62	20	9	10	24	125
8.º	10-1 al 10-4-1961	Academia El Escorial-Parque Automovilismo.—Móvil Madrid.	200	27	31	8	15	37	318	188	27	31	8	15	24	293
9.º		Academia El Escorial-Parque Automovilismo.—Móvil Madrid.	89	—	—	—	—	33	122	77	—	—	—	—	28	105
10.º	18-4 al 18-7-1961	Academia El Escorial-Parque Automovilismo.—Móvil Madrid.	188	32	31	22	62	100	435	146	28	25	15	62	90	366
11.º	26-7 al 26-10-1961	Academia El Escorial-Parque Automovilismo.—Móvil Madrid.	135	—	—	—	—	—	135	83	—	—	—	—	—	83
12.º	21-1 al 21-4-1962	Academia de Tráfico - Comandancia Móvil de Madrid.	149	—	24	—	18	30	221	110	—	18	—	9	24	161
13.º	23-4- al 23-7-1962	Academia de Tráfico - Comandancia Móvil de Madrid.	159	—	—	—	—	37	196	123	—	—	—	—	27	150
14.º	20-8 al 20-11-1962	Academia de Tráfico - Comandancia Móvil de Madrid.	179	—	—	—	20	35	234	140	—	—	—	18	25	183
15.º	22-11-1962 al 28-2 1963	Comandancia Móvil Madrid-Parque Automovilismo.	182	—	—	—	—	36	218	147	—	—	—	—	27	174

De estas cifras corresponden a Suboficiales, 86 presentados y 66 aprobados.

motoristas, teniendo las clases una duración de tres horas diarias por las carreteras de las proximidades de El Escorial. Se utilizaron 30 motocicletas marca «Lube» de 125 c. c., 20 «Sanglas» de 500 y 60 de igual marca y 350 c. c., estas últimas adjudicadas ya al primer Sector.

Es de resaltar la labor eficaz del equipo de mecánicos, que, con su trabajo y competencia profesional, mantenían en funcionamiento unas máquinas que pasaban el día por diversas e inexpertas manos de aprendices a motoristas.

Como dato curioso señalamos el recorrido de la última marcha de este primer curso: El Escorial, Puerto de los Leones, San Rafael, La Granja, Puerto de Navacerrada, Guadarrama y El Escorial (1).

La Agrupación había comenzado a «circular», más que empezar a andar, tal era la rapidez con que se impartieron estos cursos y se crearon las primeras Unidades. En poco tiempo había conseguido crear Oficiales y guardias especializados en la nueva misión. Algunos quedarán como profesores o monitores de los siguientes cursos para preparar a los sucesivos contingentes de guardias civiles que deseaban ingresar en la nueva y atractiva especialidad. La mayoría partieron hacia las secciones que se estaban creando, comenzando inmediatamente a patrullar por nuestras carreteras, en algunas ocasiones con una moto para los dos y en alguna otra... ¡sin motocicleta! No importaba. Por su saber estar, por su saber hacer y, sobre todo, por su profesionalidad dieron una nueva imagen de la Guardia Civil, a sumar a otras existentes.



Primer día de clase. Presentación, por parte del Teniente Coronel Director, del cuadro de profesores de la Academia (Foto Hortigüela)

Creación de la Academia.

Como hemos visto, era imprescindible la formación inmediata de los hombres que deseaban pasar a la Agrupación. Tan pronto como ésta fue creada y aun antes, la Academia tuvo que comenzar, igualmente, a funcionar. Sin instalaciones, sin plantilla, cambiando constantemente de localidad donde realizar los cursos, improvisando continuamente, pero sin poderse detener.

En todo el año 1959 no hay ninguna disposición que cree expresamente la Academia de Tráfico. Su plantilla y organización no se fijan hasta la promulgación de la Ley 84, de 24 de diciembre de 1962.

Pero la Academia nació porque era una necesidad imprescindible. Era necesario formar hombres que reclamaban continuamente las Unidades de servicio. Era necesario que tuvieran un mínimo de clases teóricas y prácticas, impartidas en un mismo centro de enseñanza, para conseguir la necesaria unidad de doctrina que se reflejara en la última pareja de motoristas en cualquier carretera de la nación.

Hubo profesores y guardias que compartieron la labor de profesorado con la de prestar servicio en Unidad. Se terminaba un curso y apenas se sabía dónde iba a comenzar el siguiente unos días más tarde. Pero los cursos se sucedían sin desmayo. Desde el 14 de abril de 1959, en que comenzó el primer curso, en la Academia Regional de El Escorial, hasta el 26 de octubre de 1961, en que finaliza el curso número 11, transcurren apenas diecinueve meses, desarrollándose ininterrumpidamente estos 11 cursos en variadas localidades diferentes.

Veamos, con más detalle, su distribución:

Academia de El Escorial	7 cursos
Campamento de El Escorial	2 cursos
Campamento de Colmenar Viejo	1 curso
Colegio de Valdemoro	2 cursos
Parque y Comandancia Móvil	5 cursos

Algunos de estos lugares fueron simultáneos, como en el 4.º curso, que se desarrolló en El Escorial, el Parque y la Comandancia Móvil. En general, desde el 6.º curso hasta el número 11, se compartieron las instalaciones citadas. A partir del 21 de enero de 1962 ya no se dan clases en la Academia de El Escorial, impartándose desde esa fecha entre la Comandancia Móvil y el Parque de Automovilismo, y así continúa en la actualidad.

En este recorrido itinerante, quizá demasiado «viajero», se van conociendo toda clase de condiciones climatológicas. Inviernos de El Escorial y Colmenar Viejo, donde, sin duda, por primera vez se utilizó un periódico, además de medio de comunicación, como medio de «protección» contra el frío debajo del cuero. ¿Quién puede olvidar el Campamento de Santa María del Buen Aire aquel invierno de 1961, en tiendas de campaña y con las motos en el exterior cubiertas de nieve?

Academia de la Guardia Civil

Motoristas

PLAN DE ESTUDIOS 1962-63

Grupo	Coeficiente	MATERIAS	Sesiones	Total sesiones por grupo	%
I	5	Código de la Circulación	78	161	36
		Reglamento Transportes y Legis-	29		
		lación Complementaria			
		Prácticas Código	54		
II	3	Carreteras	10	78	17,40
		Código Penal	3		
		Código Justicia Militar	2		
		Circulación mercancías	3		
		Actas, Atestados, Informes Técni-	20		
		cos y Croquis			
		Fotografía	4		
		Socorrismo	6		
Armamento	6				
Normas comportamiento y servi-	24				
cio					
III	4	Automóviles y motocicletas	42	49	11
		Transmisiones	7		
IV	3	Cultura general y test	20	24	5,35
		Instrucción	4		
V	5	Conducción	136	136	30,25
Total				448	100

Principios difíciles y duros que, como es frecuente en el devenir del hombre a lo largo de la Historia, van a formar una elevada calidad humana en estos primeros motoristas y que dejarán una huella imborrable en toda la Agrupación.

Transcurren tres años en esta situación y por fin, siendo Director General del Cuerpo el excelentísimo señor don Luis Zanón Aldalur, se promulga la Ley 84 de 14 de diciembre de 1962, en la que se aprueba la reorganización de la Agrupación y se incluye la creación definitiva de la Academia, a la que se adjudica personal, material e instalaciones. Se le permitió utilizar algunas dependencias de la Primera Comandancia Móvil y otros servicios de dicha Unidad, como comedor, bar, etcétera. Por otro lado, se continúan usando otras dependencias en el Parque de Automovilismo, donde normalmente solían estar las clases de conductores.

Quedaba un grave problema por resolver. La clase de conducción de motocicletas, por sus características, obligaba a disponer de pistas adecuadas, taller y garajes junto a ellas, así como salida fácil a la carretera, condiciones que no reunía ningún Acuartelamiento de Madrid. Este problema se pudo resolver gracias a las facilidades dadas

Academia de la Guardia Civil

Curso Básico Motoristas

PLAN DE ESTUDIOS 1982-83

Grupo	Coeficiente	MATERIAS	Sesiones	Total sesiones por grupo	%
I	5	Código de la Circulación	80	127	19,45
		Reglamento Transportes	25		
		Prácticas Código Circulación ...	22		
II	3	Fotografía (Teoría)	8	119	18,20
		Fotografía (Prácticas)	12		
		Transmisiones (Teoría)	6		
		Transmisiones (Prácticas)	6		
		Armamento (Prácticas)	6		
		Técnica Policial Automóvil (Teoría)	6		
		Técnica Policial Automóvil (Prácticas)	4		
		Medios Técnicos (Prácticas)	12		
III	3	Controlse Circulación (Prácticas).	12	94	14,40
		Socorrismo	26		
		Instrucción	21		
		Penal	20		
		Fiscal	12		
		Legislación varia	20		
IV	3	Redacción y Ortografía	14	49	7,50
		Actas (Prácticas)	12		
		Conferencias	16		
		Atestados (Teoría)	5		
V	5	Atestados (Prácticas)	22	264	40,45
		Informes Técnicos (Teoría)	6		
		Informes Técnicos (Prácticas) ...	16		
		Motores	24		
		Averías (Prácticas)	20		
Regulación Circulación (Prácticas)			20	264	40,45
Conducción (Prácticas)			200		
Total				653	100

por la Capitanía General de la 1.^a Región Militar, que permitió la instalación de un barracón prefabricado en la zona conocida como Venta la Rubia, al final de la zona militar de Campamento, en la carretera de Extremadura. A propuesta de la Agrupación, la entonces Jefatura Central de Tráfico construyó un barracón con cabida para 50 motocicletas, coches de servicio y talleres.

Con el tiempo, su capacidad se hizo insuficiente, por lo que en el verano de 1964 se ampliaron las instalaciones en 138 m² (almacén, taller para soldadura, etc.). Este paso fue fundamental para la nueva Academia, que había tenido que dar las clases de conducción en el campo de deportes y alrededores del Colegio de Huérfanos y Parque de Automovilismo, pudiendo darse desde el mes de marzo de 1962 en las nuevas instalaciones de la carretera de Extremadura.



Revisita y últimas instrucciones del profesor antes de salir a prácticas de conducción por carretera
(Foto Hortigüela)

Posteriormente se hicieron sucesivas ampliaciones en los barracones, para talleres de chapa y pintura, botiquín, cuerpo de guardia, almacén, etc.

Al final de la década de los 70, debido al menor atractivo que tiene el ingreso en la Agrupación para el resto del personal del Cuerpo, las aulas de la Comandancia Móvil y otras dependencias anejas son cambiadas por otros locales de menor capacidad.

Hoy día, la Academia tiene sus instalaciones y dependencias repartidas en tres frentes: en la Primera Comandancia Móvil posee un aula y dormitorio con capacidad para unos 60 alumnos y que normalmente son utilizados por la especialidad de todo terreno, que prestarán su servicio en las Comandancias como patrullas motorizadas, de gran eficacia. En el Parque de Automovilismo existen tres aulas y dormitorios para unos 150 hombres. Utiliza, al igual que en el Móvil, parte de los servicios de la Unidad, como comedor, bar, etc. Y en el Campamento de Venta la Rubia (km. 14 de la carretera de Extremadura) existen locales para resguardar todo el material (motos «Sanglas», Todo Terreno, etcétera), con unas excelentes pistas de conducción, como hemos comentado.

Estas limitaciones en las instalaciones de la Academia crea enormes problemas de personal al tener que repartir los servicios de régi-

men interior en tres lugares diferentes y distantes, con la pérdida de tiempo consiguiente en desplazamientos, servicios de seguridad, etcétera. Con vistas al futuro, la capacidad actual de la Academia plantea serios problemás, especialmente el de no poder realizar cursos adecuados al número de alumnos necesarios para cubrir todas las vacantes existentes en la Agrupación (cerca de 1.000) y la imposibilidad de hacer los tan necesarios cursos de "reciclaje" del personal ya destinado. Además se limita el número de cursos anuales de cambio de especialidad.

Han sido numerosas las propuestas y peticiones de un edificio apropiado a las necesidades de este Centro de Enseñanza, pero por diversas causas no ha fructificado ninguna. La más reciente, y que sin duda estuvo a punto de llegar a feliz término, fue la decisión de construir una Academia en la localidad de Villanueva de la Cañada (Madrid), llegándose a publicar un concurso-subasta por la Dirección General de Tráfico, por un valor de 1.023.000.000 de pesetas, con fecha de 10 de agosto de 1982. Este concurso se declaró desierto el 29 de diciembre de 1983 por razones que se desconocen.

A pesar de la precariedad y dificultades de sus aulas, continúan saliendo de la Academia guardias civiles especializados para cubrir, aunque no sea en su totalidad, los servicios encomendados a la Agrupación de Tráfico, y así continuará, sin perderse en ningún momento la esperanza de que se pueda contar algún día con una Academia a semejanza de las Policías de Tráfico de otras naciones de nuestro próximo entorno.

Ya hemos contado cómo la primera plantilla de la Academia se fija en el año 1962, en el que se reorganiza la Agrupación y se crea definitivamente la Academia, a la que se adjudica personal, material e instalaciones en acuartelamientos del Cuerpo de Madrid.

En virtud de esta reorganización fueron destinados en plantilla los profesores que ya figuraban en ella y que voluntariamente lo desearon, así como el personal de Suboficiales y guardias necesarios para garantizar el debido funcionamiento de los servicios. Al no disponer de instalaciones propias no se consideró conveniente destinar personal para aquellos servicios (comedor, bar, etc.) que eran facilitados por otras Unidades titulares de los acuartelamientos que ocupaba la Academia. La plantilla del año 1962 estaba formada por dos Jefes, nueve Oficiales, dos Suboficiales, cinco Cabos y 27 Guardias, con la siguiente distribución:

Dirección	1 Teniente Coronel
Profesores	1 Comandante y 8 Capitanes
Jefe Sección de Tropa	1 Teniente
Servicios	2 Sargentos, 3 Cabos y 7 Guardias
Oficinas	2 Cabos y 4 Guardias
Mecánicos	4 Guardias
Conductores (monitores)	10 Guardias
	2 Guardias

Esta primera plantilla, en aquellos años de evidente afluencia de aspirantes a la Academia, rápidamente se quedó corta, y por Ley 30/1970, de 22 de diciembre, se amplía en cinco Oficiales, tres Suboficiales, cinco Cabos y 17 Guardias, resultando un total de dos Jefes, 14 Oficiales, cinco Suboficiales, 10 Cabos y 44 Guardias.

PLAN DE ESTUDIOS 1962-63

Grupo	Coeficiente	MATERIAS	Sesiones	Total sesiones por grupo	%
I	5	Código de la Circulación	60	70	14,70
		Reglamento Transportes	5		
		Legislación complementaria	5		
II	4	Actas y Atestados	17	70	14,70
		Croquis	12		
		Moral	8		
		Circulación mercancías	9		
		Geografía	10		
		Armamento	4		
		Normas comportamiento y Servicio	4		
Socorrismo	6				
III	3	Motores	62	70	14,70
		Transmisiones	8		
IV	3	Técnica Policial	35	70	14,70
		Fotografía	25		
		Informes técnicos	10		
V	3	Cultura General	6	70	14,70
		Prácticas Código	28		
		Educación Física	24		
		Instrucción	12		
	5	Prácticas:	Atestados		
Croquis			22		
Técnica Policial			36		
Fotografía			20		
Informes técnicos			18		
		Total		476	100

Estos efectivos se mantienen hasta la creación de la plantilla experimental en el año 1983, en la que se reduce el número de Capitanes, que pasa de 11 a cinco, y se aumenta el de Tenientes, que se incrementa de tres a ocho.

Planes de estudios.

Los miembros del Cuerpo que deseaban entrar en la Agrupación, al amparo de la Ley 47, de 30 de julio de 1959, deberían realizar el correspondiente curso para conseguir el adecuado grado de especialización en la nueva modalidad de servicio. El primer curso, como ya hemos visto, se denominó de «Información sobre Circulación y Prácticas de Conducción». El segundo se le tituló de «Vigilancia de Carreteras», pasando posteriormente a llamarse de «Información sobre Circulación».

En el año 1962, institucionalizada ya la Academia con sus instalaciones en Madrid, se dio el primer curso, al que correspondería el número XVI, de «Información sobre Circulación», para las especialidades básicas de la época: Motoristas, Atestados y Conductores.

PLAN DE ESTUDIOS 1982-83

Grupo	Coeficiente	M A T E R I A S	Sesiones	Total sesiones por grupo	%
I	5	Código de la Circulación	80	122	22,00
		Reglamento Transportes	20		
		Prácticas Código Circulación ...	22		
II	3	Fotografía (Teoría)	12	121	21,75
		Fotografía (Prácticas)	12		
		Transmisiones (Teoría)	6		
		Transmisiones (Prácticas)	5		
		Técnica Policial Automóvil (Teoría)	6		
		Técnica Policial Automóvil (Prácticas)	6		
		Medios Técnicos (Prácticas)	8		
		Prácticas de Campo	10		
		Armamento (Prácticas)	5		
		Socorrismo	22		
III	3	Controles Circulación	8	66	11,80
		Instrucción	21		
		Penal	22		
		Fiscal	12		
		Legislación varia	14		
IV	5	Redacción y Ortografía	10	204	36,70
		Actas (Prácticas)	8		
		Topografía	9		
		Investigación Criminal	12		
		Informes Técnicos (Teoría)	6		
		Informes Técnicos (Prácticas)	46		
		Atestados (Teoría)	4		
		Atestados (Prácticas)	44		
		Croquis (Teoría)	8		
Croquis (Prácticas)	14				
V	3	Investigación Accidentes (Teoría)	34	43	7,75
		Accidentes (Prácticas)	27		
		Regulación Tráfico (Prácticas)	16		
		Conducción vehículos	27		
Total				556	100

En la Orden General número 35, dada en Madrid el 18 de diciembre de 1962, se convocan vacantes para este curso. Al mismo podían optar todos los miembros del Cuerpo que reunieran, en líneas generales, las condiciones de un año de destino en Puesto, carecer de correctivos sin invalidar y tener las edades marcadas para cada especialidad. Los Sargentos podían solicitar la especialidad de Motoristas antes de presentarse en la Academia. Deberían realizar un reconocimiento médico y examen en las Comandancias de procedencia, que consistiría en ejercicios de dictado, geografía y otros propios de la especialidad, y ejercicio de motores para la de Conductores.

Durante el curso en la Academia recibían clases que, en general, estaban orientadas a una completa preparación para la especialidad

elegida y a conseguir un profundo conocimiento de la legislación referente a circulación vial, según puede apreciarse en los cuadros de planes de estudio que insertamos y que vamos a comentar brevemente, analizando por bloques de similar temática todas estas materias.

PLANES DE ESTUDIO

FINES DE ENSEÑANZA	MOTORISTAS				ATESTADOS			
	SESIONES				SESIONES			
	1962-63		1982-83		1962-63		1982-83	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Preparación teórico práctica de la especialidad	156	35	154	24	240	50	191	34
Preparación militar	17	4	39	6	34	7	80	7
Preparación humanística	65	14	108	17	24	5	37	14
Preparación práctica específica de la especialidad	210	47	352	53	178	38	248	45
TOTALES	448		653		476		556	

En cuanto a los motoristas, su preparación teórica y específica de la especialidad comprende estudios de Código de la Circulación, Reglamento de Transportes y legislación complementaria, automóviles, motocicletas, fotografía y Circulación de Mercancías, con un total de 156 sesiones, lo que supone un 35 por 100 del plan de enseñanza.

En preparación militar reciben clases de instrucción, armamento y transmisiones, con un total de 17 sesiones, que equivalen a un 45 por 100.

En preparación humanística, las clases de cultura general, Código Penal, Código de Justicia Militar, normas de comportamiento, socorrismo y carreteras totalizan 65 sesiones, con un 14 por 100.

Y por lo que respecta a preparación práctica específica de la especialidad, la enseñanza se distribuye en conducción de motocicletas, prácticas de Código, actas, atestados e informes técnicos y croquis, con 210 sesiones y un 47 por 100. El total general asciende a 448 sesiones.

Respecto a la especialidad de Atestados, la preparación teórica de la especialidad comprende Código de la Circulación, Reglamento de Transportes, legislación complementaria, actas, atestados, croquis, Circulación de Mercancías, técnica policial, fotografía, informes técnicos, motores e investigación de motores, con un total de 240 sesiones, equivalentes a un 50 por 100 del plan.

La preparación militar comprende armamento, instrucción y transmisiones, con 34 sesiones y un 7 por 100.

La preparación humanística abarca cultura general, normas de comportamiento y servicio, geografía, moral y socorrismo; 24 sesiones y un 5 por 100.



Clase teórica de circulación sobre la maqueta de la Agrupación de Tráfico (Foto Hortigüela)

Y en cuanto a preparación práctica específica de la especialidad, se estudia educación física, atestados, croquis, técnica policial, fotografía, informes técnicos y prácticas de Código, con 178 sesiones y 38 por 100. El total general asciende a 476 sesiones.

No consideramos indicativo el plan de estudios de la especialidad de Conductores por ser muy similar al de motoristas, con la única variación del vehículo utilizado.

Al comparar ambos planes de estudio, Motoristas y Atestados, observamos que en el primero no están programadas clases de Educación Física; pero, teniendo en cuenta que la conducción es un deporte, se puede prescindir de las mismas en beneficio de otras asignaturas, no así en la de Atestados.

En conjunto, ambos planes de estudio tienen dos características comunes:

- Gran preponderancia de la preparación técnica y específica de la especialidad.
- Elevada preparación práctica.

Estos planes de estudio siguieron en vigor, con ligeras variaciones, hasta el año 1877, en que la gran evolución que experimentó la sociedad

PLANES DE ESTUDIO DE 1983 DE LOS CAMBIOS DE ESPECIALIDAD

Grupo	Coeficiente	MATERIAS	Sesiones	Total sesiones por grupo	%
SOCORRISTAS					
I	3	Código de la Circulación	8	8	8
II	5	Primeros auxilios	38	94	66
		Socorrismo	40		
		Transmisiones	10		
		Medios técnicos			
III	3	Legislación varia	6	6	4
IV		Reparación de averías	34	34	24
Total			142	142	
LABORATORIO					
I	3	Código de la Circulación	12	22	14
		Práctica de Código	10		
II	5	Fotografía	27	120	86
		Fotocontrol y radar			
		Laboratorio	77		
		Documentación	6		
Total			142	142	
FOTOCONTROL Y RADAR					
I	3	Código de la Circulación	20	30	21
		Prácticas de Código	10		
II	5	Fotografía	22	106	77
		Laboratorio	22		
		Fotocontrol y radar	58		
		Transmisiones	4		
III		Legislación varia	6	6	2
Total			142	142	
CURSO DE MOTORISTAS «TODO TERRENO»					
I	3	Código de la Circulación	7	7	4,37
II	3	Topografía	7	15	9,38
		Socorrismo (prácticas)	8		
III	3	Primeras diligencias (prácticas) ...	8	14	8,75
		Incendios y catástrofes	6		
IV	5	Conducción	124	124	77,50
Total			160	160	

española obligó a replantear el tiempo de enseñanza en estas especialidades básicas, considerado ya insuficiente debido al extraordinario número de servicios a realizar por los alumnos en lugares ajenos al centro de enseñanza y la consiguiente pérdida de tiempo que suponía la distribución en diferentes acuartelamientos de toda la Academia.

Por todo ello se aprobaron nuevos planes de estudio de cinco meses de duración, que son los vigentes en la actualidad, consiguiéndose, sobre todo, un mayor tiempo y número de sesiones dedicados a la clase de conducción de motocicletas, de gran importancia para cubrir un número de horas mínimo y lograr así el dominio de la motocicleta que debe tener todo buen motorista.

Las sesiones empleadas en las distintas áreas de instrucción, como se aprecia en los planes de estudio de 1982-83, así como sus porcentajes, dan una idea de la intensidad del estudio a que se somete a los alumnos.

Si comparamos ambos planes, el de 1962 y el de 1983, se aprecian las siguientes diferencias:

Motoristas.

- a) Se ha pasado de 448 sesiones a 653 sobre el total del programa.
- b) Surgen nuevas clases prácticas, como regulación de circulación, averías, etc.
- c) Aparecen nuevas materias teóricas, prácticas de controles, técnica policial del automóvil, medios técnicos, etc.
- d) Se dan semanalmente una serie de conferencias sobre diversos temas de importancia en el servicio, como comportamiento con el usuario, auxilio, etc.

Atestados.

- a) Los seis grupos del año 62 pasan a cinco en el año 83.
- b) Se imparten las mismas materias que hemos citado para motoristas, así como otras propias de su especialidad, como topografía, investigación criminal e investigación de accidentes.
- c) Se crean nuevas prácticas de conducción de vehículos de cuatro ruedas para obtener el permiso de conducción correspondiente.
- d) En líneas generales aumenta extraordinariamente el número de sesiones prácticas.

Finalmente, hay que señalar que una especialidad que comenzó considerándose como básica en la preparación, la de conductores, debido a la evolución de la sociedad en los últimos años, en líneas generales ha quedado reducida a un simple cambio de especialidad dentro de la misma Agrupación.

Los cursos de Atestados, Motoristas y Conductores se convocan por Orden General en el «Boletín Oficial del Cuerpo» dos veces al año, ya que su duración es de cinco meses en régimen de internado.

Las condiciones que debe reunir el personal son: un año de servicio en Puesto desde su ingreso en el Cuerpo y no estar sujeto a procedi-

miento por accidente de circulación o expediente de otra naturaleza que pueda llevar consigo la retirada, aunque sea temporal, del permiso de conducir. No podrá optar al curso, normalmente, el personal con destino en la Agrupación de Tráfico o aquel que, habiendo pertenecido a la misma, esté destinado a otras Unidades del Cuerpo.

Las edades máximas para motoristas y conductores son de treinta y tres años, y en cuanto a atestados, cuarenta para Cabo y treinta y tres para guardia.

Antes de presentarse en la Academia se efectúa un examen en las Comandancias de procedencia sobre materias de la especialidad. Quienes lo superan son nuevamente examinados el día de su presentación, en el que realizan el correspondiente examen psicotécnico.

Los cursos que se imparten en la Academia, para un mejor estudio, los podemos dividir en tres grandes grupos:

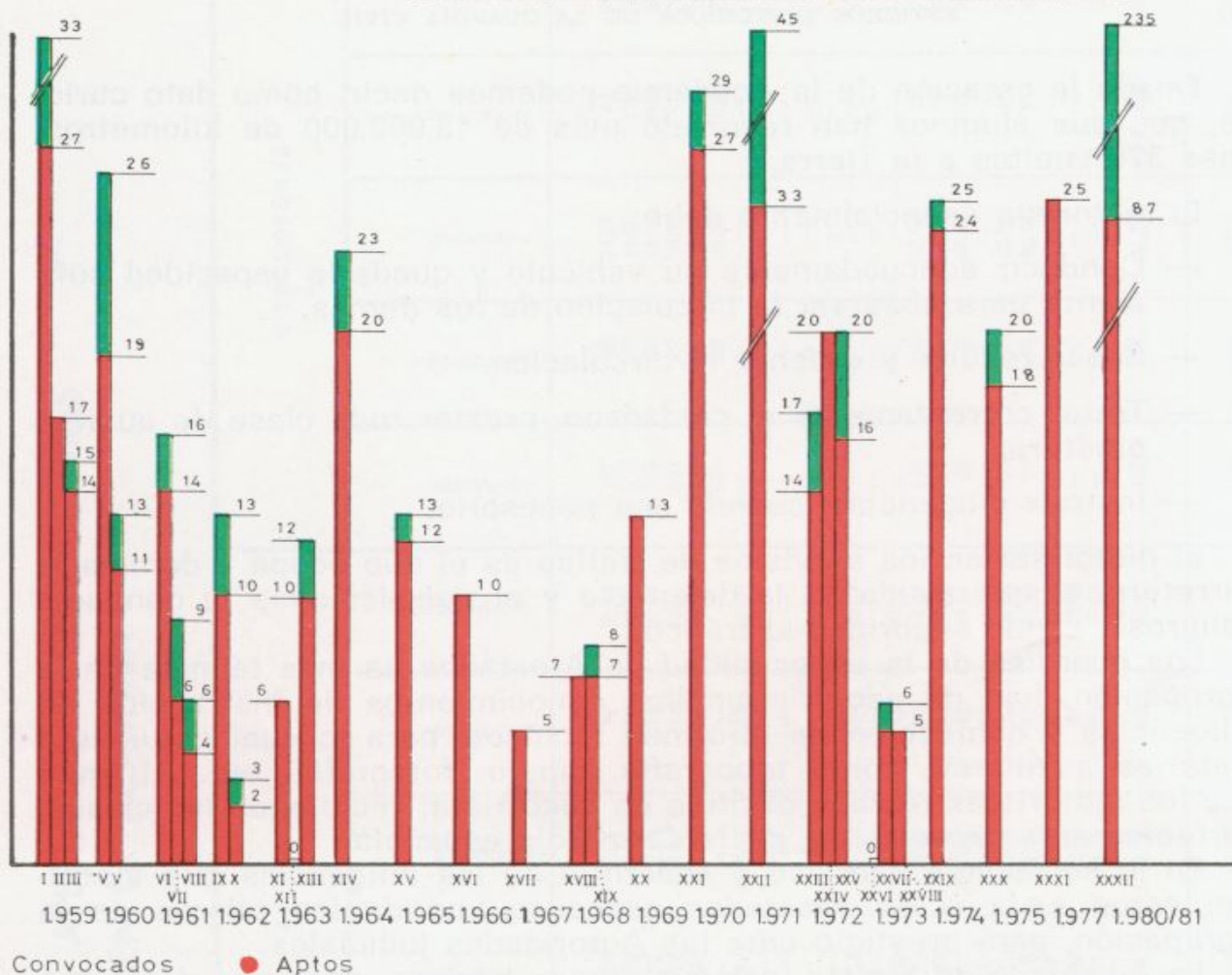
Cursos básicos.—Motoristas, atestados, conductores y socorristas.

Cambio de especialidad.—Se imparten a personal ya destinado en la Agrupación sobre alguna de las especialidades siguientes: oficinas, laboratorio, fotocontrol y radar, Jefe Destacamento, radio, auxiliar automovilismo y tanquetas. Igualmente se imparten cursos de «cambio de especialidad» dentro de la Agrupación, atestados, motoristas, etc.



Los alumnos de la Academia han de aprender a circular bajo cualquier condición climatológica. Una de las primeras salidas a la carretera (Foto Hortigüela)

CURSOS DE OFICIALES



Cursos de Oficiales.—Cursos de Oficiales, cursos de Alféreces y cursos de Suboficiales del Centro de Instrucción al ascenso a Oficial. En él podríamos incluir tres cursos impartidos a Oficiales extranjeros, con un total de 19 alumnos asistentes.

Otros.—Una mención especial merecen los 12 cursos de motoristas Todo Terreno que hasta el momento se han efectuado en la Academia, que comenzaron con fecha 5 de mayo de 1980 y que tan excelentes resultados están dando como Patrullas Rurales.

Vamos a citar solamente unas ideas básicas sobre la formación que se imparte en estos cursos.

Los motoristas reciben enseñanzas teóricas y prácticas que les van a permitir hacer frente a los problemas y dificultades que encuentren en la línea de servicio. Esencial para ellos es la clase de conducción de motocicletas, que se realiza en una primera fase en «Sanglas 400 E» y con motos Todo Terreno, y que tiene dos meses de duración, al final de la cual se efectúa una selección del personal que se aprecia tiene aptitudes para montar en motocicleta. Los tres meses restantes se practica con motocicletas «Sanglas» en carretera, sobre vías de toda clase, incluyendo varios puertos de montaña. La última «marcha» del curso tiene tres días de duración, realizando aproximadamente unos 1.200 kms. de recorrido.

Desde la creación de la Academia podemos decir, como dato curioso, que sus alumnos han recorrido más de 15.000.000 de kilómetros, unas 375 vueltas a la Tierra.

El motorista esencialmente debe:

- Conducir adecuadamente su vehículo y quedarle capacidad suficiente para observar la circulación de los demás.
- Saber regular y ordenar la circulación.
- Tratar correctamente al ciudadano, prestar toda clase de auxilio, etcétera.
- Instruir diligencias, cuando sea necesario.

El motorista en los servicios de tráfico es el que ocupa y domina la carretera, el que ayuda en la desgracia y el que denuncia la conducta peligrosa, dando seguridad al tráfico.

Los guardias de la especialidad de Atestados, la más técnica de la Agrupación, han de adquirir amplios conocimientos de instrucción de diligencias y confección de informes técnicos, para lo cual estudiarán materias auxiliares, como topografía, dibujo, fotografía, etc. Al igual que los motoristas reciben el título de socorrista; recibiendo las clases, perfectamente capacitados, de la Cruz Roja española.

En la corrección, claridad y exactitud de las diligencias que instruyan estos equipos de Atestados descansa uno de los pilares de la Agrupación, para prestigio ante las Autoridades judiciales.

La Academia de Tráfico, por sus cursos básicos, podemos decir que es una academia de especialidad, pero por aquellos otros cursos de «cambio de especialidad» que imparte igualmente se podría decir que es una academia de especialidades. Si los cursos básicos tienen cinco meses de duración y en ellos se pretende inculcar al alumno los conocimientos necesarios para poder desenvolverse dentro de la Agrupación, los avances de la técnica, aparatos especiales, han motivado el continuo aumento de otros cursos, llamados de «cambio de especialidad», de un mes de duración, sobre aquellas materias o funciones, o uso de aparatos especiales, que la técnica va imponiendo hoy día y que es imprescindible conocer.

Las necesidades de servicio de la Agrupación marcan el tipo de curso a desarrollar, desde auxiliar de automovilismo, dedicadó a llevar la Oficina de Material del Subsector, hasta el curso de laboratorio de fotografía o, finalmente, el de tanquetas para puertos de montaña.

La labor realizada por la Academia puede considerarse ímproba—los datos estadísticos lo prueban— durante los últimos veinticinco años, gracias a una dedicación total por parte del profesorado y al entusiasmo y entrega de los alumnos. Solamente vamos a resaltar las cifras más importantes:

De motoristas se han desarrollado 73 cursos, con un total de 33.868 aspirantes, habiendo obtenido finalmente la aptitud para ingresar en la Agrupación 8.053 alumnos, lo que supone un 23,77 por 100 de los aspirantes totales.

CURSOS DE MOTORISTAS, ATESTADOS Y CONDUCTORES REALIZADOS EN LA ACADEMIA

AÑO	MOTORISTAS					ATESTADOS					CONDUCTORES				
	ASPIRANTES	CONVOCADOS	PORCENTAJE	APTOS FINAL	% CONVOCADOS	ASPIRANTES	CONVOCADOS	PORCENTAJE	APTOS FINAL	% CONVOCADOS	ASPIRANTES	CONVOCADOS	PORCENTAJE	APTOS FINAL	% CONVOCADOS
1959	1,562	440	28,16	339	77,00	233	54	23,17	44	81,48	167	49	29,34	45	91,83
1960	6,984	753	10,78	677	89,90	1,174	129	10,98	112	86,82	1,618	178	11,00	139	78,08
1961	3,527	686	19,44	576	84,00	849	82	9,65	76	92,68	1,082	96	18,11	166	84,69
1962	1,134	527	46,47	373	70,70	24	24	100,00	18	75,00	563	402	18,11	76	74,50
1963	1,281	703	54,88	540	76,80	207	39	18,84	29	74,35	557	141	25,31	105	74,46
1964	1,833	467	25,47	314	67,21	—	—	—	—	—	460	136	29,56	102	75,00
1965	1,399	262	18,72	164	62,59	152	35,52	35,52	27	50,00	—	—	—	—	—
1966	1,231	562	45,65	357	63,52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1967	637	375	58,86	188	50,13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1968	887	391	44,08	239	61,12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1969	968	834	86,15	498	59,71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1970	1,650	881	53,39	586	66,51	86	72	83,72	64	88,88	—	—	—	—	—
1971	1,732	900	51,96	523	58,11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1972	1,234	951	77,06	366	38,48	249	200	80,32	67	33,50	—	—	—	—	—
1973	1,646	1,199	72,84	515	42,95	461	170	36,87	96	56,47	156	156	100,00	81	51,92
1974	1,071	902	84,22	375	41,57	158	123	77,84	59	47,96	160	160	100,00	78	48,75
1975	872	872	100,00	381	43,69	100	77	77,00	42	54,54	66	30	45,45	23	76,66
1976	863	863	100,00	326	37,77	287	142	49,47	63	44,36	—	—	—	—	—
1977	800	800	100,00	327	40,87	71	71	100,00	20	28,16	70	70	100,00	44	62,85
1978	1,26	126	100,00	74	58,73	90	90	100,00	51	56,66	76	76	100,00	37	48,68
1979	559	309	55,27	181	58,57	299	192	64,21	89	46,35	—	—	—	—	—
1980	644	377	58,54	195	51,72	242	193	79,75	82	42,48	—	—	—	—	—
1981	413	280	67,79	133	47,50	206	174	84,46	83	47,50	—	—	—	—	—
1982	421	352	83,61	160	45,45	231	177	76,42	63	35,59	—	—	—	—	—
1983	394	237	60,15	96	40,50	95	71	74,73	28	39,43	115	67	58,26	30	44,77
Total	33,868	15,049	44,43	8,053	53,51	5,214	2,134	40,92	1,113	52,15	5,090	1,361	26,73	976	71,71



Coronel don Manuel Fernández Romero, décimo y actual Jefe de la Agrupación de Tráfico. Ejerce el mando de la Unidad desde el 19 de julio de 1983

De atestados, 67 cursos, con un total de 5.214 aspirantes, habiendo aprobado 1.113, lo que representa un 21,34 por 100 de los aspirantes.

De conductores, 75, incluidos los de cambio de especialidad. Ha habido un total de 5.090 aspirantes, de los que fueron admitidos 1.361, con un 26,73 por 100 del total.

De Oficiales se han realizado 32 cursos, con 695 alumnos convocados, resultando aptos 470, lo que representa un 72,86 por 100.

Y de socorristas se han efectuado 70 cursos, con 2.054 alumnos aptos. Este curso, que comenzó siendo uno de los básicos de la Agrupación, hoy día se ha reducido solamente a cambio de especialidad, por salir todos los alumnos con el título de socorristas.

No queremos acabar la temática de la enseñanza sin hacer una breve deferencia al descenso seguido por la curva de aspirantes a motorista de la Agrupación durante estos veinticinco años por el marcado interés que tiene este aspecto y las conclusiones que de su análisis puede sacar el lector.

Observando el cuadro que insertamos relativo a los alumnos motoristas desde el año 1959 hasta 1983, con los tantos por ciento correspondientes de aspirantes convocados y aptos, podemos deducir que

durante la década de los años 60 existía un elevado número de aspirantes a ingresar en la Academia, que se mantiene en una línea media de 1.500 aspirantes anuales hasta el año 1975, en que comienza a bajar esta cifra sensiblemente. (La cifra de 6.984 aspirantes en el año 1960 puede considerarse poco representativa por las necesidades enormes de personal en la recientemente creada Agrupación.)

Esta década de los años 60 y primera mitad de los 70 se caracteriza porque la Guardia Civil estaba poco tecnificada, con pocas especialidades y con escasos medios materiales. Por ello, la Agrupación fue un foco de atracción para el resto del personal del Cuerpo. Sin dejar en el olvido otras causas, también ciertas, como la elevada cuantía de la gratificación en relación al sueldo, con servicios de horarios más cómodos, días libres, etc.

A partir del año 1975, aproximadamente, se baja a una media de aspirantes sobre los 800 hombres, para ir disminuyendo en años sucesivos hasta alcanzar una media de 400 aspirantes en los primeros años de la década de los 80.

Por otro lado, el nivel cultural y profesional de los aspirantes presentados es sensiblemente menor (apreciación que no se puede deducir del cuadro, pero sí al corregir los ejercicios de ingreso). Aunque ha sido norma básica de la Academia el no bajar el nivel de conocimientos exigidos para aprobar los cursos, estas deficiencias citadas se acaban, lógicamente, acusando en la preparación final de los alumnos.

Este problema, evidentemente un grave problema, se ha acusado más intensamente en la especialidad de motoristas, que es básica en el servicio de la Agrupación.

CURSOS TOTALES DE LA ACADEMIA DE 1959 A 1983

ESPECIALIDADES	NUMERO DE CURSOS	ALUMNOS CONVOCADOS	ALUMNOS APTOS	% APTOS
Oficiales	32	695	470	72,86
Alféreces	7	190	140	73,68
Suboficiales	73	75	43	57,33
Motoristas (Cursos básicos)	67	15.155	8.571	56,55
Atestados (Cursos básicos)	6	3.509	1.745	49,72
Conductores (Cursos básicos)	75	3.110	2.545	81,83
Socorristas	70	2.394	2.054	85,79
Oficinas	22	507	449	88,56
Auxiliar de Automovilismo	35	430	366	85,11
Laboratorio	11	221	202	91,40
Fotocontrol-Radar	37	684	634	92,69
Radio	6	132	116	87,87
Jefes Destacamento	4	140	139	99,28
Tanquetas	15	133	133	100,00
Recuperación aptitud	9	69	68	98,55
Motoristas todo terreno	12	1.491	749	50,23
Extranjeros (Jefes y Oficiales)	3	19	19	100,00
Totales		29.954	18.443	61,57

Por lo que respecta a la de Atestados, analizando el cuadro correspondiente, se puede observar que no ha habido grandes modificaciones en cuanto al número de aspirantes y aprobados finales.

En la década de los 80, las cifras de aspirantes se «estabilizan» en torno a los 200 y una media de unos 80 alumnos aprobados, que sirven para cubrir perfectamente las vacantes de la Agrupación. (La cifra de 28 aprobados en el año 1983 no es significativa, al no haberse convocado más que un solo curso de Atestados ese año.)

Igualmente, el nivel cultural y técnico de esta especialidad no sólo se mantiene correctamente, sino que se eleva curso tras curso, como así lo requiere la creciente problemática que encierra consigo todo accidente de circulación, elevados gastos de Compañías de seguros, hospitales, talleres, etc., que hace que deba ser continua la puesta al día, en nuevas técnicas y métodos de trabajo, de los guardias que realizan los atestados e informes técnicos.

La especialidad de conductores que comenzó siendo una de las fundamentales de la Agrupación, ha perdido actualidad como forma de ingreso, pues solamente se ha convocado un curso en los últimos ocho años, como se puede apreciar en el cuadro correspondiente.

A lo largo de este trabajo hemos pretendido dar una visión rápida de la Academia de Tráfico, pasando por la necesidad de su creación, a pesar de las dificultades y continuos desplazamientos que tuvo que sufrir. A medida que fue creciendo la reciente Agrupación vemos cómo se incrementa igualmente el número de aspirantes, lo que permite hacer una selección adecuada del personal que ha de prestar su servicio en la nueva especialidad.

Después de unas etapas de indudable esplendor vemos cómo actualmente se encuentra en una fase de claro estancamiento en cuanto a la evidente disminución en el número de aspirantes, sobre todo en la especialidad básica de motoristas, al haber perdido la Agrupación de Tráfico el atractivo que anteriormente tenía.

PARALELISMO CON UNIDADES SIMILARES EXTRANJERAS

La Agrupación es una Unidad de la Guardia Civil que, sin ninguna duda, es totalmente homologable a la mejor Policía de Tráfico de cualquier nación del mundo. Esto, según numerosos datos comparativos, responde a la realidad más objetiva.

Cada nación trata de resolver el grave problema de la seguridad vial de acuerdo a sus propias necesidades, posibilidades y características. Estados Unidos, con sus poderosos recursos económicos, posee una organización práctica e inteligente, aunque compleja. Japón afronta el reto de la gran densidad de ciudadanos y vehículos con un enorme sentido de la previsión. Perú o Marruecos han organizado la solución del tráfico con métodos semejantes a los de España y Francia. Francia e Italia, por último, poseen la organización general más parecida a la de España.

Para poder destacar las afinidades y diferencias entre nuestra Agrupación de Tráfico y sus homólogas extranjeras hemos escogido profundizar en la descripción de las Unidades de Tráfico de la Gendarmería Nacional francesa, como Institución más semejante a la Guardia Civil, y asimismo reflejar los datos de más interés referidos a la Policía de Tráfico de los Estados Unidos, como nación donde sus recursos económicos y su nivel de desarrollo suponen una referencia de indudable valor.

LA GENDARMERIA NACIONAL FRANCESA

Las tres misiones esenciales de la Gendarmería Nacional francesa son: misiones de Policía judicial, misiones de Policía administrativa y misiones de Policía militar.

La misión de velar por la circulación vial aparece encuadrada dentro de las misiones específicas que son responsabilidad de una Policía administrativa especial. El tráfico rodado ha sido siempre una de las atribuciones principales de la Gendarmería francesa.

Es en 1928, al encomendársele expresamente por Ley la misión de la «policía especial en carretera», cuando la Gendarmería obtiene las

primeras dotaciones de vehículos. Las motocicletas fueron incorporadas en 1930.

Para una mejor visión de cómo la Gendarmería emplea el 12 por 100 de sus efectivos en la misión de tráfico, aproximadamente 9.900 hombres, quizá sea preciso realizar una breve exposición de la organización general actual y de la articulación territorial, aspecto muy conocido por haber sido tratado en numerosas publicaciones, pero que no podemos dejar de recordar en este capítulo por su íntima relación con el tema que nos ocupa.

Organización general actual.

La Gendarmería Nacional francesa comprende esquemáticamente:

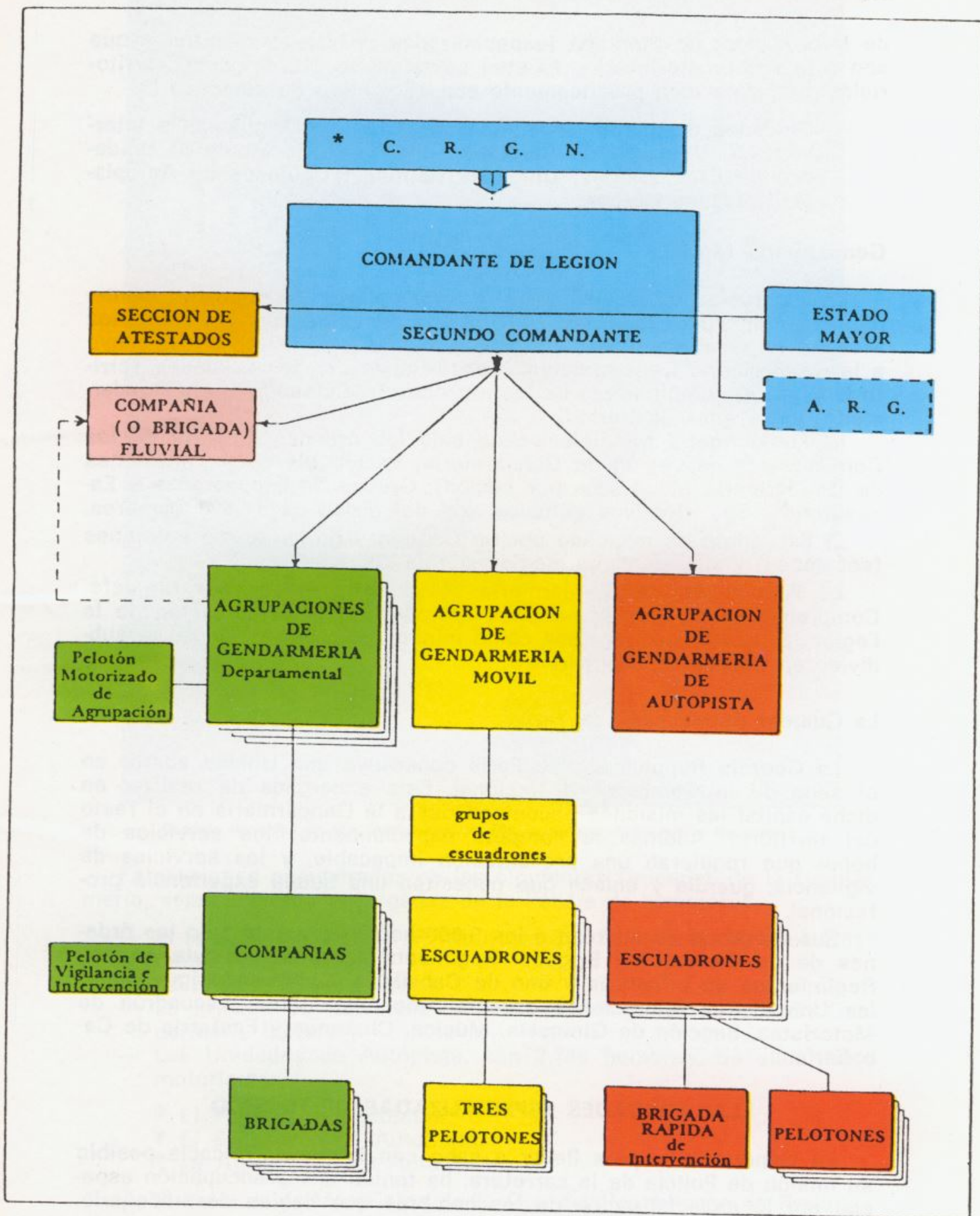
- Una Dirección General, una Inspección General y una Inspección Técnica.
- Una Jefatura de Enseñanza, un Centro Administrativo y Técnico y una Agrupación de Servicios Técnicos.
- Gendarmería Departamental.
- Gendarmería Móvil.
- Unidades especializadas:
 - Guardia Republicana.
 - Gendarmería del Aire.
 - Gendarmería Marítima.
 - Gendarmería de los Transportes Aéreos.
 - Gendarmería del Armamento.
- Unidades destacadas fuera de Francia:
 - En Alemania.
 - En ultramar.
- Destacamentos de asistencia técnica en Estados extranjeros.

Gendarmería Departamental.

La Gendarmería Departamental se articula en las siguientes formaciones territoriales:

- La Legión.—Una por región administrativa (varios departamentos), al mando de un Coronel o General. Existen actualmente 22 Legiones.
- La Agrupación.—Una por Departamento (provincia), al mando de un Jefe. Existen actualmente 96 Agrupaciones.
- La Compañía.—Una por cada Distrito, mandada por un Oficial, y agrupa de siete a 20 Brigadas. Existen actualmente unas 400 Compañías.
- La Brigada.—Una por Cantón (término municipal), al mando de un Suboficial. La Brigada puede ser Territorial (B.T.), Mixta (B.M.: Brigada Territorial que dispone de un núcleo motorizado),

ORGANIGRAMA DE UNA LEGION DE GENDARMERIA



* C. R. G. N. : Mando Regional de Gendarmería Nacional

de Información, de Montaña (especializadas en dichos ámbitos y que son a la vez territoriales)... Existen actualmente 366 Brigadas Territoriales, que coinciden prácticamente con el número de cantones.

- Unidades de misión específica: Pelotones de Vigilancia e Intervención; Unidades de Atestados; Pelotones de Montaña; Unidades de Espeleólogos; Unidades Náuticas; Unidades de Autopista; Unidades Aéreas.

Gendarmería Móvil.

Es una fuerza de la Gendarmería Nacional en el campo del mantenimiento del orden. Nace en 1921, bajo la denominación de «Pelotones Móviles de Gendarmería». Una de sus misiones consiste en el apoyo a la Gendarmería Departamental, concurrendo con las Unidades Territoriales en el cumplimiento de las misiones tradicionales de la Gendarmería, entre ellas de tráfico.

La Gendarmería Móvil, colocada bajo las órdenes directas de los Comandantes de Legión de Gendarmería, se articula en Agrupaciones de Gendarmería Móvil (una por Legión), Grupos de Escuadrones y Escuadrones. Sus efectivos actuales son del orden de 17.500 hombres.

El Escuadrón es mandado por un Capitán. Agrupa cuatro Pelotones (secciones) y sus efectivos medios son de 134 hombres.

La Agrupación de Gendarmería Móvil es mandada por un Jefe. Comprende todos los Escuadrones ubicados en la demarcación de la Legión. Si la Agrupación tiene como mínimo seis Escuadrones, se subdivide en Grupos de Escuadrones.

La Guardia Republicana de París.

La Guardia Republicana de París constituye una Unidad aparte en el seno de la Gendarmería Nacional. Está encargada de realizar en dicha capital las misiones encomendadas a la Gendarmería en el resto del territorio. Además le compete especialmente: los servicios de honor que requieran una presentación impecable, y los servicios de vigilancia, guardia y enlace que necesiten una buena experiencia profesional.

Sus efectivos se acercan a los 3.000 hombres y está bajo las órdenes de un General de Brigada. Regimentalmente se articula en dos Regimientos de Infantería y uno de Caballería. Comprende igualmente las Unidades y formaciones especializadas siguientes: Escuadrón de Motoristas, Sección de Gimnasia, Música, Charanga y Fanfarria de Caballería...

LAS UNIDADES ESPECIALIZADAS DE TRAFICO

La Gendarmería, para llevar a cabo con la mayor eficacia posible su misión de Policía de la carretera, ha tenido una preocupación especial por la especialización de los hombres que debían desempeñarla.

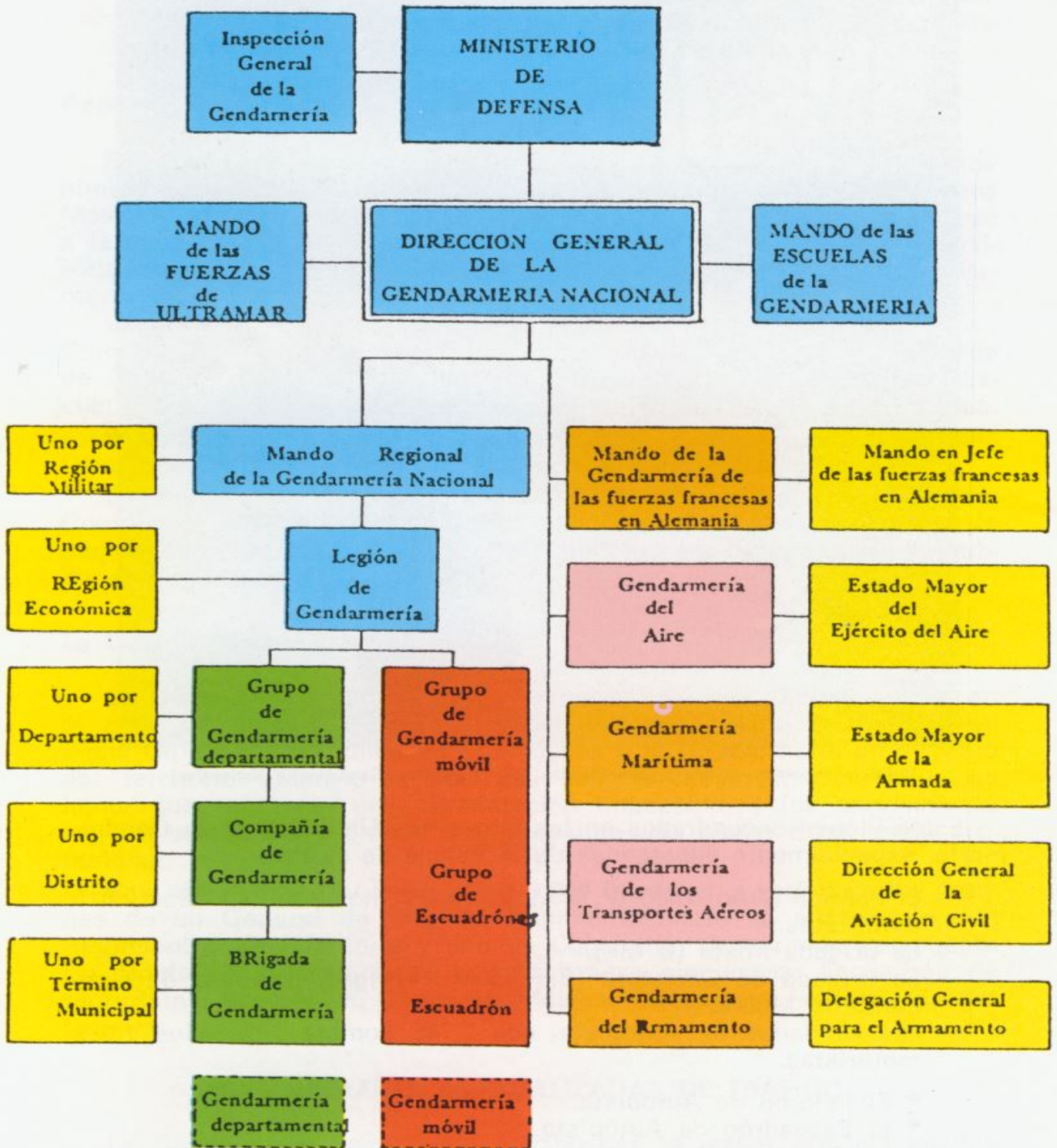


Servicio de orden en una prueba ciclista. (De la revista «Gendarmerie Nationale»)

Estos vienen encuadrados en las siguientes Unidades de la Gendarmería, especialmente encargadas de la Policía de carreteras:

- El Pelotón Motorizado (P. Mo.), con 3.842 hombres, de ellos 2.815 motoristas.
- La Brigada Mixta (B. Mi.).
- La Brigada de Carretera (B. R. G. M.: «Brigade routiere de Gendarmerie Mobile»).
- Las Unidades de Autopista, con 2.746 hombres, de ellos 1.018 motoristas:
 - El Pelotón de Autopista.
 - El Escuadrón de Autopista.
 - La Agrupación de Autopista.
- El Pelotón de Motoristas de la Guardia Republicana de París.

ARTICULACION DE LA G.N. AL ESCALON NACIONAL



El Pelotón Motorizado.

Esta Unidad, especializada en tráfico, es creada en 1965 y depende orgánicamente del Comandante de la Agrupación. Cada una de ellas dispone de un Pelotón Motorizado y sus efectivos están en función de las necesidades de la Agrupación, oscilando de 25 a 70 sus componentes, con un porcentaje máximo del 20 por 100 de personal no motorista.

El Pelotón Motorizado, al mando de un Teniente, está ubicado en la cabecera de la Agrupación, siempre que la configuración geográfica, la infraestructura de la carretera y las posibilidades de las instalaciones de la Agrupación lo permitan. En caso contrario, el P. Mo. se escinde en varios elementos, denominados «Brigadas Motorizadas» (B. Mo.).

El Pelotón Motorizado, aunque tiene una competencia territorial que abarca todo el departamento, ejerce prioritariamente su actividad sobre los ejes más importantes del departamento, no en sustitución de las Brigadas Territoriales, sino como complemento de la vigilancia llevada a cabo por las mismas. Igualmente lleva sus esfuerzos sobre los ejes secundarios de la demarcación de la cabecera de la Compañía. Asimismo, constituye una reserva permanente a la disposición del Comandante de la Agrupación, que puede utilizarlo en beneficio de las otras Unidades que circunstancialmente lo necesiten.

El Jefe del Pelotón Motorizado es el asesor del Comandante de la Agrupación en todo lo concerniente con la circulación vial.



La Brigada Mixta (B. Mi.).

Existe una por Compañía y sustituye a menudo a la Brigada Territorial en las cabeceras de Compañía, que son la residencia de la Agrupación. Esta Brigada dispone de un grupo de seis motoristas, destinados a prolongar, en la red secundaria del distrito, la acción del Pelotón Motorizado, encargado sobre todo de las carreteras principales.

Estos motoristas entran en acción cuando el tráfico en la red secundaria es más denso, como, por ejemplo, en fines de semana y períodos



de vacaciones o cuando lo exige cualquier necesidad particular de la vigilancia del tráfico. También pueden reforzar a los motoristas del Pelotón Motorizado en las carreteras principales. El tiempo restante trabajan normalmente en la Brigada.

La Brigada de Carretera (B. R. G. M.).

Para reforzar el potencial de la Gendarmería en la misión de tráfico, cada Escuadrón de Gendarmería Móvil articula una Brigada de Carretera, que trabaja en beneficio de las Compañías y de las Agrupaciones.

Existiendo una Agrupación de Gendarmería Móvil por región administrativa, excepto en la región Ile de France, en la actualidad la Gendarmería dispone del orden de 124 Brigadas de Carretera.

Cada Brigada de Carretera dispone de unos efectivos de 12 motoristas, puestos a la disposición del Comandante de Agrupación de Gendarmería Departamental para ser empleados en la Policía de la carretera.

Las Unidades de Autopista.

Francia cuenta con más de 5.300 kms. de autopista, sobre un total de 1.341.950 kms. de carreteras.

Por razones de eficacia, la organización de las Unidades de autopista está adaptada a la de las sociedades concesionarias, según el principio de correspondencia siguiente:

- Ochenta Pelotones de autopista a nivel de distrito.
- Veintidós Escuadrones de autopista a nivel de región administrativa.
- Seis Agrupaciones de autopista a nivel de dirección de explotación.

Los efectivos totales son: 42 Oficiales, 1.960 gendarmes y 744 gendarmes auxiliares.

El Pelotón de Autopista es la unidad base. Mandado por un Oficial o Suboficial superior, el Pelotón tiene la responsabilidad de un tramo de autopista (un Pelotón cada 50 kms.). Sus efectivos varían en función de las características del tramo de itinerario a vigilar (densidad de tráfico, número de cruces, clima...) y de las modalidades de ejecución del servicio. Como regla general, la apertura de una autopista entraña una disminución del tráfico en las vías principales de la región atravesada, lo que aconseja al Mando a efectuar una ponderación de los efectivos entre los Pelotones Motorizados de Agrupación y las Unidades de autopista concernientes.

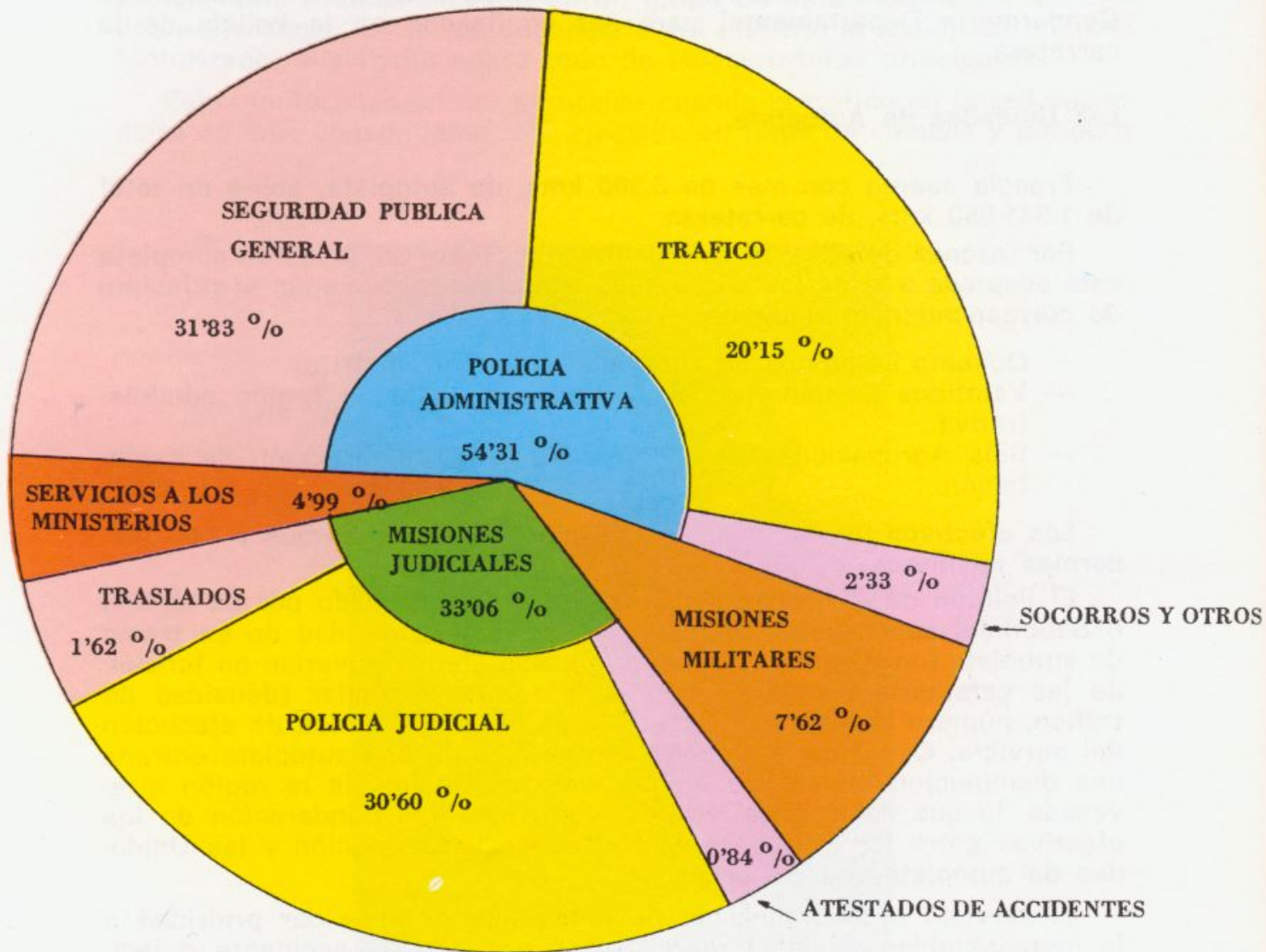
El servicio está organizado de modo que permite dar prioridad a la instantaneidad de las intervenciones en caso de accidente o incidente, lo que implica una escucha permanente de la red de llamadas de urgencia, el transporte inmediato a los lugares y estrechos enlaces con los Centros de Información de tráfico.

El Escuadrón de Autopista está bajo la autoridad de un Capitán. Comprende de tres a seis Pelotones y tiene la responsabilidad de la vigilancia de una autopista o tramo de ella en una longitud del orden de 200 a 250 kms.

El Comandante del Escuadrón depende:

- Del Comandante de la Legión de Gendarmería en cuyo territorio está el Puesto de Mando del Escuadrón, en el caso de que no dependa de un Comandante de Agrupación (Escuadrón aislado).
- Del Comandante de la Agrupación de autopista, si existe.

IMPORTANCIA DE LA MISION DE TRAFICO EN LAS MISIONES DE LA G. N.



Una de las misiones específicas del Comandante del Escuadrón es asegurar personalmente el enlace necesario con las autoridades administrativas, judiciales y militares con competencia sobre las vías vigiladas, así como con los Comandantes territoriales de la Gendarmería y con el Jefe de la Sociedad concesionaria de la autopista.

El Escuadrón de Autopista dispone de una Brigada Rápida de Intervención (B. R. I.), que refuerza la vigilancia ejercida por los Pelotones y que puede intervenir en todo momento en beneficio de éstos.

La B. R. I., con unos efectivos de seis Suboficiales (el gendarme es Suboficial), dispone únicamente de vehículos rápidos de intervención.

La Agrupación de autopistas comprende de dos a cinco Escuadrones y está bajo las órdenes de un Jefe de Escuadrón, que depende directamente del Comandante de la Legión de Gendarmería en cuyo territorio está su puesto de Mando. Una de sus misiones específicas es asegurar el enlace con las diferentes autoridades con competencia sobre las vías vigiladas.

De forma general puede decirse que existe una ósmosis entre las Unidades de autopista y los escalones territoriales, sobre todo en lo que concierne al mantenimiento del orden y a las operaciones de socorro.

El Escuadrón Motorista de la Guardia Republicana.

Encuadrado en el Primer Regimiento de Infantería, el Escuadrón Motorista fue creado en 1952. Al mando de un Oficial, dispone de cuatro Pelotones, con un total de 124 Oficiales y Suboficiales.

La misión principal de esta Unidad es dar escolta al Presidente de la República (gran escolta presidencial de 60 motoristas), a los Jefes de Estado extranjeros en visita oficial a Francia y a ciertas personalidades.

Atiende asimismo varias misiones secundarias, tales como participación en la Policía de Tráfico, en beneficio de la Gendarmería Departamental; escolta de la prueba ciclista del Tour de Francia, escoltas de materiales militares y convoyes excepcionales, escoltas de fondos y escoltas de ambulancias, transportes de órganos...

El Escuadrón también participa en las grandes competiciones motoristas en Francia y en el extranjero, y entrena una formación acrobática que conoce toda Francia por sus exhibiciones de alta calidad.

Una de sus misiones más populares es la escolta del Tour de Francia. Desde 1902, en que comienza la primera vuelta ciclista a Francia, cada año la Gendarmería y la Policía movilizan sus fuerzas para dar seguridad a la prueba. En 1935 se adopta la fórmula consistente en integrar en la caravana del Tour un Destacamento de la Guardia Republicana durante la duración de la competición. Facilitadas varias docenas de hombres por el Escuadrón de Motoristas, el Destacamento se responsabiliza de los múltiples problemas de seguridad que lleva consigo la organización de la carrera (130 corredores, 2.000 seguidores y miembros de la caravana, 350 a 450 vehículos). Abre la carrera, canaliza los vehículos publicitarios, escolta a los corredores, asegura el enlace con las fuerzas de Gendarmería y Policía locales, cierra la carrera con el vehículo «escoba».

El Escuadrón Motorista dispone de varios tipos de motocicletas «B. M. W.», carenadas y pintadas en azul, de competición, adaptadas a los ejercicios de acrobacia...

El personal.

Los gendarmes motoristas destinados en las Unidades de la Gendarmería Nacional especializadas en tráfico son reclutados entre los voluntarios de las diferentes Unidades. A título experimental, desde 1968 son reclutados también entre los jóvenes gendarmes que salen de la Escuela de ingreso, los cuales son sometidos a un curso de formación motorista, inmediatamente después del curso de alumnos-gendarmes.

Las condiciones para ser admitido como motorista son tener menos de treinta y cinco años, buena visión, integridad de movimientos en todas las articulaciones de los miembros, integridad de movimientos en el raquis, excelentes paredes abdominales, ninguna amputación de dedos y excelente estabilidad emocional, y además, como todo gendarme, excelente constitución física y mental, ausencia de varices o hemorroides y una estatura mínima de 1,68 m. Para los gendarmes, la edad máxima es de cuarenta y cinco años y cuarenta y ocho para los Suboficiales con graduación.

La formación.

Los miembros de las Unidades de la Gendarmería especializadas en tráfico poseen la formación y cualificaciones propias de todo gendarme. Además tienen la especialidad de motorista.

Cada año, 1.200 gendarmes se especializan o perfeccionan en el «Centro Nacional de Formación del personal motorista de la Gendarmería», que la Gendarmería Nacional francesa posee en Fontainebleau. Asimismo, cada año se forman del orden de 250 motoristas.

En dicho Centro se imparten diferentes tipos de cursos para formación de motoristas, que se dirigen a los miembros de la Gendarmería que desean voluntariamente prestar su servicio en una Unidad motorizada.

La duración de estos cursos es de doce semanas y los gendarmes que los superan obtienen la aptitud para la conducción de la motocicleta. También se imparten cursos de «reciclaje» o perfeccionamiento, todos ellos con asignaturas similares a las de la Academia de Tráfico de la Guardia Civil española.

Material móvil y de transmisiones.

La motorización permite a la Gendarmería multiplicar sus intervenciones y acelerar su ejecución. Se ha asegurado así una presencia creciente de la fuerza pública gracias a la movilidad conseguida. La motorización ha sido igualmente causa de bienestar para el personal.

Cada vehículo ha sido estudiado minuciosamente, en el momento de las opciones, en función de numerosos criterios. Las motocicletas asignadas actualmente a la Gendarmería son de la marca «B. M. W.» R-80 RT y R-100 RT (500 c. c. y de 195 kgrs. de peso) y posee 3.290 unidades.



Oficiales de la Gendarmería francesa. (De la revista «Gendarmerie Nationale»)



Clase práctica en el Centro de Instrucción Motociclista de la Gendarmería marroquí

Los vehículos utilizados para las Unidades especializadas en tráfico son «Peugeots» (diferentes modelos), asignados tanto a las Brigadas Mixtas y de carretera como a los Pelotones Motorizados; «Renault Alpine» A-310, «Citroën» CX 2.400 GTI, 504 Break..., asignados a Unidades de Autopista, y vehículos de diferentes modelos con matrícula civil. El número de vehículos dedicados a tráfico es de 1.490.

Para apreciar mejor la auténtica motorización de la Gendarmería, a continuación se expone el conjunto de medios de transporte terrestre que disponía en 1982:

MEDIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE	
● Motocicletas	3.290
● Vehículos de enlace y Brigada	12.375
● Vehículos de Tráfico	1.490
● Vehículos de transporte común	605
● Vehículos utilitarios	4.470
● Medios blindados con cadenas	71
● Medios blindados con ruedas	281
T O T A L	
	22.582

En cuanto a transmisiones, la Gendarmería Nacional dispone de los siguientes medios, que evidencian su gran modernidad y su gran infraestructura para conseguir un servicio a la sociedad permanentemente eficaz:

TRANSMISIONES	
● Emisores-receptores VHF. (puestos fijos y móviles) ...	20.850
● Emisores-receptores portátiles	9.550
● Conjuntos de retransmisiones	431
● Emisores-receptores tipo militar	4.572
● Emisores-receptores con banda lateral única	1.770
● Teleimpresores	335
● Material telefónico	3.653

Las Unidades de la Gendarmería Nacional especializadas en tráfico, así como otras unidades territoriales, disponen de un número importante de material específico en el cumplimiento de sus misiones de Policía de tráfico, tales como 611 unidades de cinemómetros (tipo Mesta), 227 de Traffipax, 233 de aparatos antirruidos y numerosos aparatos de control de velocidad, de verificación de luz, de barreamiento y material reflectante de seguridad...

La tele-informática. La Red «Zafiro».

En el cuadro del plan de automatización de la Gendarmería Nacional figura la informática operacional, que permite a las Unidades dirigirse a los ordenadores centrales para obtener los datos susceptibles de ayudarles en sus investigaciones policiales.

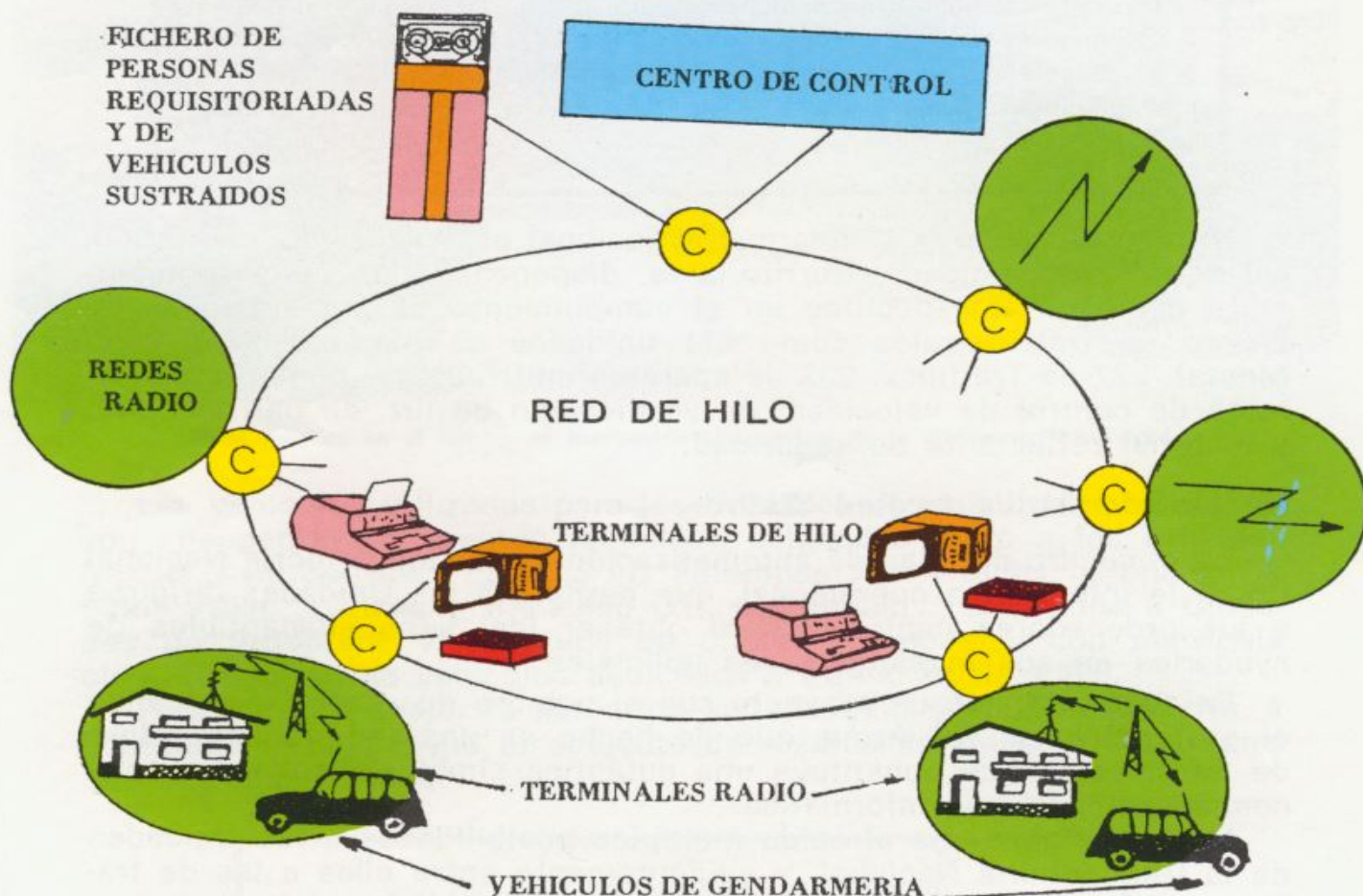
En 1982 se inició un proyecto con el nombre de «Zafiro», evocando el azul del color del Arma, que de hecho es una red transportadora de información que constituye una auténtica simbiosis entre las telecomunicaciones y la informática.

La Red «Zafiro» ha ofrecido múltiples posibilidades a las Unidades de la Gendarmería Nacional, y evidentemente entre ellas a las de tráfico, sobre el plan de requisitorias criminales, fichero de personas requisitorizadas, fichero de vehículos sustraídos, fichero de armas sustraídas... En cuanto al plan de transmisión de la información, permitir la impresión automática de órdenes del Mando y transmisión simultánea de un mismo mensaje a varios destinatarios.

En el cuadro siguiente se aprecia el impulso que en poco tiempo la Gendarmería Nacional ha experimentado en el terreno de la informática, dotando a sus Unidades territoriales, móviles, de tráfico... de los siguientes medios:

INFORMATICA	
● Terminales	100
● Terminales radio fija y móviles	3.669
● Ordenadores	4
● Miniordenadores	24

ESTRUCTURA DE LA RED "ZAFIRO"



El auxilio en carretera.

La Gendarmería Nacional busca con su presencia en la carretera una acción esencialmente preventiva.

En caso de accidente, lleva los medios de auxilio o bien provoca la intervención de organismos especializados.

Para este servicio, la Gendarmería Nacional utiliza a plena disposición sus 42 helicópteros medios ligeros y sus aviones C. E. S. S. N. A. Anualmente se realizan más de 3.000 evacuaciones sanitarias aéreas, entre ellas las provocadas por accidentes de tráfico.

Asimismo, la Gendarmería Nacional realiza más de 15.000 escoltas de convoyes sanitarios y más de un centenar de transportes de órganos, muchos de ellos llevados a cabo por las Unidades especializadas en tráfico.

Los Centros de Información de Carreteras.

La Gendarmería Nacional crea en 1966, en la localidad de Rosny, un Centro Nacional de Información de Carreteras (C. N. I. R.), que rápidamente se convierte en un organismo interministerial (en 1968), con una dirección colegiada (Ministerio de Defensa, Interior y Transportes).

Las misiones principales del C. N. I. R. son informar a los usuarios de la carretera, regular el tráfico, llevar a cabo estudios a corto plazo sobre la circulación vial y realizar prospecciones sobre tráfico.

Con esta finalidad, el C. N. I. R. centraliza todas las informaciones relativas al estado de las carreteras y del tráfico que sistemáticamente le dirigen las Unidades de la Gendarmería Departamental.

Los Centros Regionales de Información de Carreteras (C. R. I. C.) son implantados a partir de 1970, dependientes de los Comandantes regionales de Gendarmería y están encargados de idénticas misiones a las del C. N. I. R. en sus respectivas demarcaciones.

Aspectos generales de las Unidades de Tráfico.

Las misiones de la Gendarmería Nacional en el campo del tráfico son tres: garantizar la seguridad, facilitar el tráfico rodado e intervenir con ocasión de accidentes.

La Gendarmería Nacional difunde la idea en cuanto al tráfico de ser más que una Policía en carretera, una Policía sobre la carretera, en función de las grandes posibilidades que la carretera ofrece para actuar no sólo como una Policía administrativa, sino también como una Policía judicial.

Los principios de acción en materia de tráfico para la Gendarmería Nacional están basados en considerar que prevención y represión no se oponen, sino que se trata de dos modos de acción indisociables y complementarios. Se parte del criterio de que las acciones preventivas bien concebidas reducen la parte represiva y que para la disuasión que la represión crea se eleva la eficacia de la prevención.

La misión disuasión-represión es primordial y a la vez muy delicada, por lo que ha de prestarse una especial atención, a fin de que tenga una eficacia máxima y de que, siendo severa, no deba aparecer jamás abusiva.

Para que la represión no parezca abusiva ha de ser irreprochable en las formas, ejercida con una continuidad suficiente, llevada a cabo con moderación en otros terrenos y que se realicen acciones compensatorias (apoyo, auxilio, etc.).

La búsqueda de un equilibrio entre prevención y represión, y el ejercicio de una represión inteligente y eficaz, deben constituir una preocupación prioritaria del Mando. La Gendarmería Nacional nunca cobra las multas que impone.

La gran coordinación del despliegue y articulación de la Gendarmería Nacional, con una organización administrativa racional, ofrece una gran ventaja para la actuación.

La Gendarmería Nacional posee una infraestructura de funcionamiento práctico que hace que sus intervenciones sean numerosas, fluidas y eficaces.

En las unidades especializadas en tráfico intervienen gendarmes auxiliares en distintas misiones, como operadores de radio y teléfono, conductores de vehículos, auxiliares en casos de accidentes para balizar, regular la circulación y ayudar en la confección de los atestados e informes técnicos.

Los componentes de las Unidades no especializadas en tráfico dedican un 17 por 100 de su actividad a la vigilancia de la circulación por carretera.

POLICIA DE TRAFICO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA

La complejidad de la organización policial de los Estados Unidos de Norteamérica se proyecta sobre la Policía encargada del tráfico. Cada uno de los 50 Estados que componen la Unión tiene diferentes leyes criminales, fiscales, de tráfico... y asimismo diferentes Policías encargadas de hacer cumplir dichas leyes.

Cada Estado dispone de una Policía de Tráfico, uniformada y dependiente del Gobernador. Esta «Hayway Patrol» tiene jurisdicción sobre todas las carreteras del Estado, vigila principalmente las autopistas y carreteras principales, e instruye las diligencias e informes técnicos correspondientes de forma similar a nuestra Agrupación. No interviene dentro de las poblaciones.

El Estado, administrativamente, se divide en Condados, «Countys» (provincias), con su propia Policía, «Police County», al mando de un «Sheriff».

El «Sheriff» es un cargo político, que es elegido cada cuatro años por los ciudadanos. Con jurisdicción sobre las poblaciones y las zonas no urbanas, tiene a sus órdenes varios Capitanes y lugartenientes, encargados cada uno de ellos de una sección determinada, patrulleros, detectives, tráfico..., compuesta de policías de uniforme o de paisano (Sección de Detectives).

Por las carreteras del Condado, además de la Policía de Tráfico del Estado, también patrullan los policías del Condado, redactando boletines de denuncias o de radar, si bien no intervienen en accidentes de tráfico.

Por último, equivalente a nuestros policías municipales, la «Police City», al mando de un Jefe de Policía dependiente del Alcalde, posee misiones análogas.

Entre las distintas Policías puede decirse que existen problemas de jurisdicción y competencias, si bien no llegan a restar eficacia a la actuación policial merced a unas cordiales relaciones personales.

La Policía de Tráfico del Estado suele disponer de una única Academia, ubicada en la capital. Los alumnos procedentes de paisano realizan un curso de cien días de duración.



Al año de servicio, los policías pueden realizar cursos de especialización: investigación de accidentes, con una duración de dos meses; radar, alcoholemia..., con una duración normal de quince días.

Dentro de la no total homogeneidad, como aspectos más resaltables de las Policías de Tráfico de los Estados Unidos podemos destacar los siguientes:

Transmisiones.

Las transmisiones son excelentes, apoyadas en modernas Salas de Operaciones, donde se reciben las distintas llamadas concernientes a la seguridad ciudadana, y entre ellas las relativas al tráfico.

Las Salas de Operaciones, ubicadas en la Estación de Policía, están al mando de un Sargento y prestan servicio en ellas varios policías (hombres y mujeres) y mujeres civiles, que actúan de telefonistas.

Los policías reciben las llamadas de teléfono, las analizan y las pasan a las Secciones, que enlazan con los vehículos patrulla o bien pasan aviso a los bomberos, ambulancias...

Informatización.

La Sala de Operaciones puede obtener información del Banco de Datos del Ordenador Central del Estado, que a su vez puede hacerlo del Banco de Datos Federal de Washington.

En la pantalla del ordenador de cada Sección de la Sala de Operaciones puede recogerse en cualquier momento los siguientes datos:

llamada Número	Vehículo Hora	Situación	Servicio	Hora fin	Observación
234	2389 13,45	C. Jackson	Accidente de tráfico	14,30	Auxilio por vehículo núm. 451

La información que se introduce sistemáticamente en los Bancos de Datos puede calificarse de completa: desde los datos de un atestado a los referentes a un boletín de denuncia.

Se ha dicho que una de las claves del éxito policial en los Estados Unidos es esta información informatizada.

Servicio.

Los policías de Tráfico son civiles y toman nombre de sus graduaciones y distintivos de los correspondientes empleos militares.

En cada vehículo de tráfico va un solo policía, normalmente un hombre, aunque también existen mujeres policías que realizan su servicio sólo en carretera, de día y de noche, sin que al parecer esto represente ningún problema.

Suelen utilizar para el servicio los automóviles en un 80 por 100 y en un 20 por 100 las motocicletas.

Cuando un policía de Tráfico observa una infracción coloca el vehículo oficial detrás del vehículo del infractor y, mediante un toque de sirena o con las luces de los prioritarios, le ordena la detención (el no detenerse es una infracción importante del Código).



Una vez detenido el vehículo, el policía comunica por radioteléfono el número de la placa de matrícula a la Central. Quita el transmisor-receptor, que es portátil, y lo cuelga del cinturón del uniforme para seguir enlazado constantemente con la Central. Sale del vehículo y comunica la infracción al conductor.

Al ver el número del Permiso de Conducción lo comunica igualmente. La Central suele tardar unos treinta segundos en contestar si la placa de matrícula o conductor están requisitoriados.

En caso de infundir sospecha de actividad delictiva, la Central ordena el traslado a la zona de vehículos más cercana, mientras el policía permanece en su vehículo sin acercarse al individuo sospechoso.

Mientras confecciona un boletín de denuncia dejan las luces azules del vehículo encendidas, sin existir la mentalidad de señalar con ellas, permanentemente, la presencia del vehículo oficial.

El policía nunca cobra una infracción de tráfico. En Estados Unidos se denuncian muchas menos infracciones de tráfico que en España; pero, sin embargo, se pagan todas. Esto es debido a que el no abono de la sanción firme lleva consigo al retirada del Permiso de Conducción de forma temporal o incluso definitiva.

R a d a r.

El número de accidentes mortales en Estados Unidos es bastante reducido. Puede decirse que tres son los factores que a ello contribuyen:

- Elevado sentido cívico del ciudadano al respetar las leyes de tráfico.
- Campañas en medios de comunicación sobre la necesidad de disminuir la velocidad en carretera. Actualmente, el máximo es de 90 kms/h.
- Eficaz actuación de los vehículos de Policía equipados con radar.

Las Policías de Tráfico de los Estados Unidos han conseguido dar la sensación de que cualquier vehículo oficial puede llevar un equipo de radar, aunque efectivamente solamente un 15 por 100 de los vehículos policiales lo llevan.

Ello se ha debido a que tanto el radar de utilización a vehículo parado como el radar móvil, como el radar de mano de que disponen van instalados con la pantalla en la guantera, en el interior del vehículo, de forma no visible desde el exterior, y conectados al encendedor del mismo.

Carecen de cámara de fotos, disponiendo de un testigo supletorio, donde figura la velocidad excesiva. Para proceder a extender el boletín de denuncia han de perseguir y detener al vehículo infractor. Ello, en la práctica, no les resulta difícil al no tener que recoger ningún tipo de pantalla exterior.

Este tipo de denuncias sirve de ejemplo al resto de los usuarios y evita errores en los números de las matrículas y la lentitud del expediente administrativo cuando la denuncia se envía por correo.

Las Unidades de Policía poseen furgonetas especiales dotadas de cámaras móviles de televisión, en las que se graba en video los movimientos, forma de hablar, caminar... del conductor embriagado, al que se le pasa después el test de alcoholemia. Ambas pruebas, video y test, son presentadas en el Juzgado.

Igualmente, mediante un cromatógrafo pueden determinar por análisis de orina la cantidad de marihuana u otras drogas que hubiese consumido el conductor.

OTRAS POLICIAS DE TRAFICO

Nos hubiese complacido enormemente hablar en esta monografía del resto de Policías de Tráfico del mundo: de la Policía de Tráfico del Japón, con sus motocicletas blancas «Shirobai»; de la Polizia Stradale de Italia, de la Guardia Civil de Perú, de la Gendarmería Real de Marruecos..., pero el imperativo del espacio lo hace imposible.

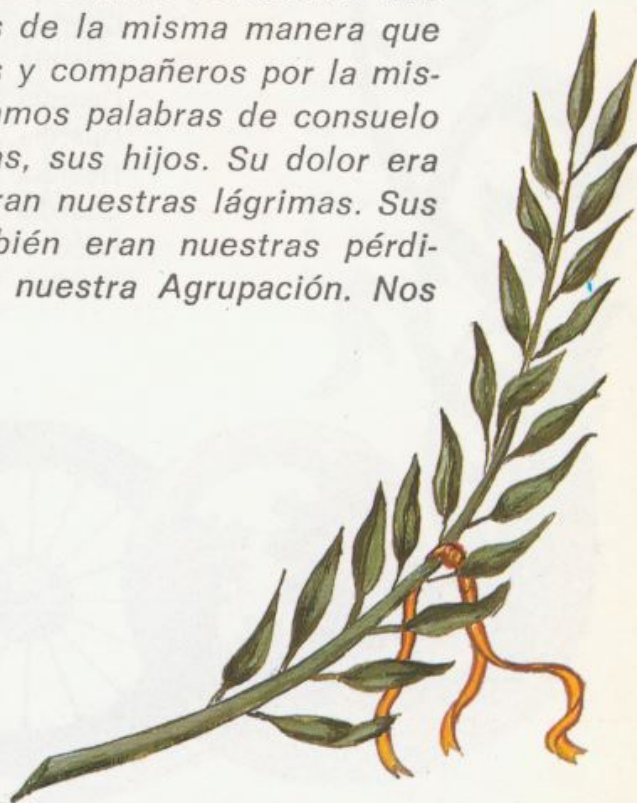
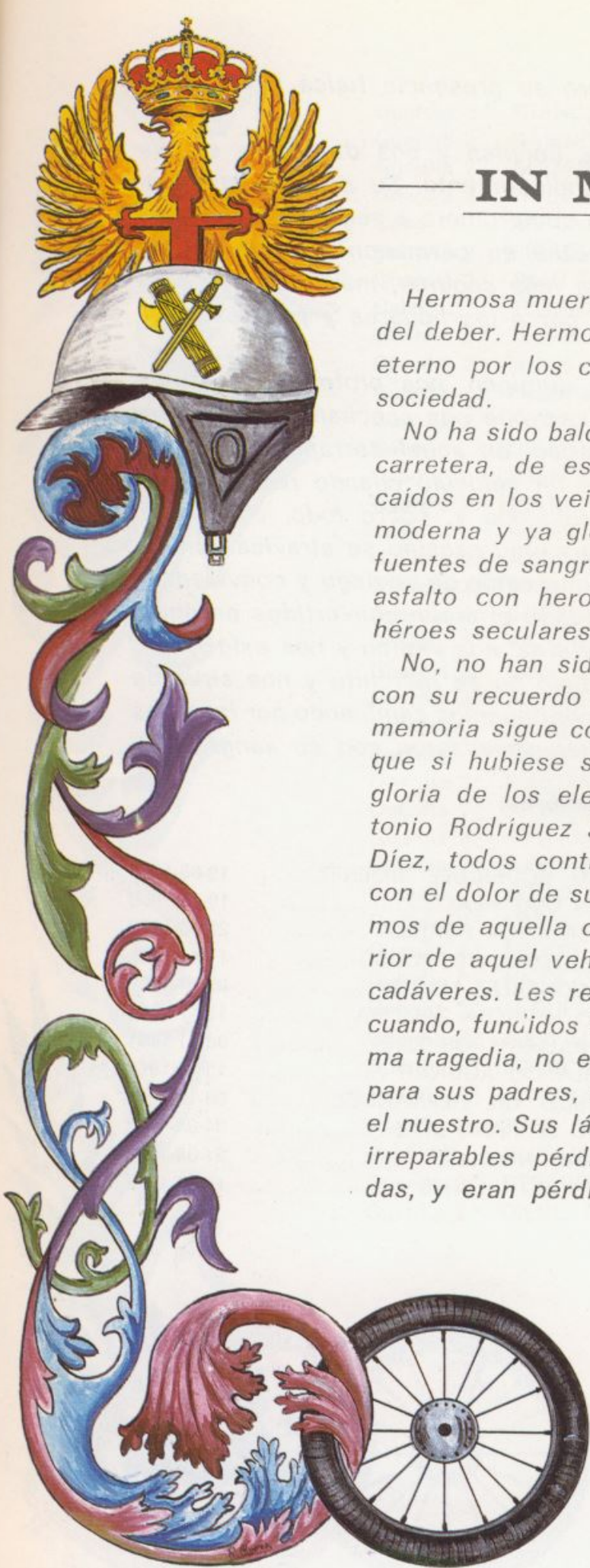
Creemos, sin embargo, que para que el lector se haga una idea del funcionamiento y organización de otras Policías de Tráfico de las que nos sentimos hermanos basta con estas líneas, que quisiéramos fuesen un homenaje a todos los hombres que, con profesionalidad, riesgo y un afán de servicio público, hacen posible cada día que las carreteras del mundo puedan seguir siendo caminos de vida y caminos de comunicación entre todos los ciudadanos de nuestro planeta.

— IN MEMORIAM —

Hermosa muerte la que nos brinda el cumplimiento del deber. Hermoso deber el que nos eleva al destino eterno por los caminos del amor y el servicio a la sociedad.

No ha sido baldío el sacrificio de esos titanes de la carretera, de esos ciento setenta y tres hombres caídos en los veinticinco años de vida de una Unidad moderna y ya gloriosa, que supieron convertirse en fuentes de sangre generosa para regar la dureza del asfalto con heroísmo nuevo de una Institución de héroes seculares.

No, no han sido muertos inútiles. Nos enriquecen con su recuerdo y nos vivifican con su ejemplo. Su memoria sigue con igual frescor en nuestras mentes que si hubiese sido ayer cuando partieron hacia la gloria de los elegidos. Desde el primer caído, Antonio Rodríguez Jiménez, al último, Mariano Blanco Díez, todos continúan vivos en nuestros corazones con el dolor de sus muertes, como cuando le recogíamos de aquella cuneta, de aquel barranco, del interior de aquel vehículo, como cuando velábamos sus cadáveres. Les recordamos de la misma manera que cuando, funidos familiares y compañeros por la misma tragedia, no encontrábamos palabras de consuelo para sus padres, sus viudas, sus hijos. Su dolor era el nuestro. Sus lágrimas eran nuestras lágrimas. Sus irreparables pérdidas también eran nuestras pérdidas, y eran pérdidas para nuestra Agrupación. Nos



faltará en el futuro su presencia física pero no su cariñoso recuerdo.

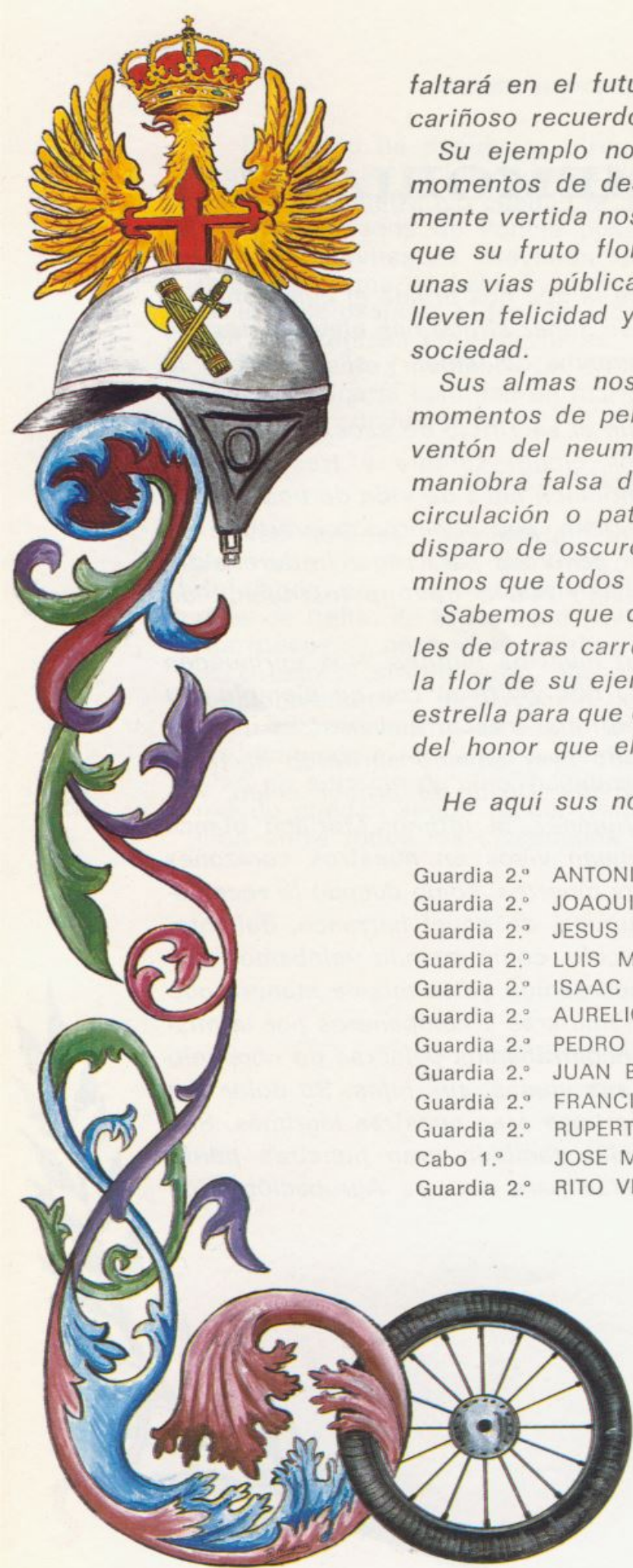
Su ejemplo nos impulsa y nos da fuerza en los momentos de desfallecimiento. Su sangre generosamente vertida nos compromete a seguir velando para que su fruto florezca en permanente primavera de unas vías públicas más seguras, más humanas, que lleven felicidad y paz a los hogares y progreso a la sociedad.

Sus almas nos iluminan, nos protegen en tantos momentos de peligro que nos acechan: en aquel reventón del neumático, en aquel derrape, en aquella maniobra falsa de un vehículo cuando regulamos la circulación o patrullamos y, sobre todo, cuando un disparo de oscuro plomo asesino se atraviesa en caminos que todos queremos de sosiego y convivencia.

Sabemos que desde el cielo, convertidos en ángeles de otras carreteras, nos vigilan y nos exigen que la flor de su ejemplo no se marchite y nos sirva de estrella para que continuemos caminando por las rutas del honor que ellos señalaron con su sangre.

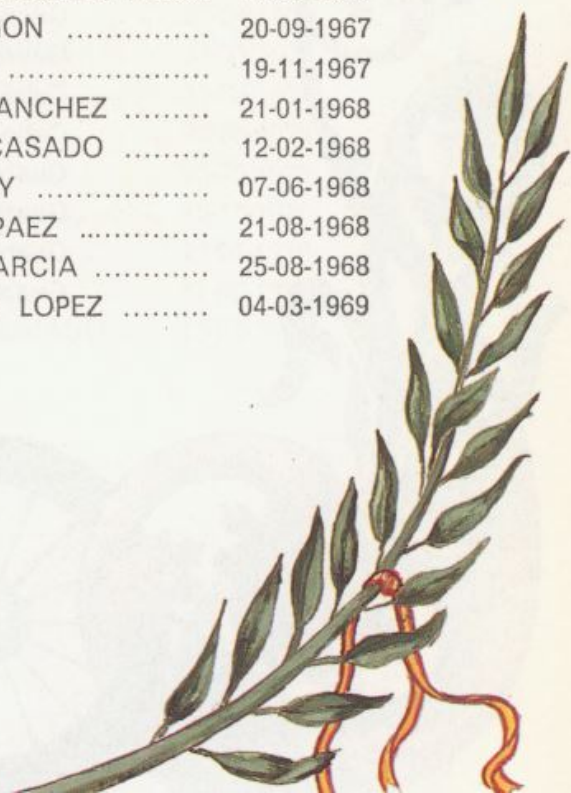
He aquí sus nombres:

Guardia 2.º	ANTONIO RODRIGUEZ JIMENEZ	19-06-1959
Guardia 2.º	JOAQUIN DIAZ REAL	19-12-1959
Guardia 2.º	JESUS BIEMPICA PORTELA	25-08-1960
Guardia 2.º	LUIS MANSILLA TRONCOSO	17-11-1960
Guardia 2.º	ISAAC GONZALEZ MARTIN	22-11-1960
Guardia 2.º	AURELIO HERRERA ZAMORA	13-12-1960
Guardia 2.º	PEDRO BALLESTEROS PONS	06-01-1961
Guardia 2.º	JUAN BLANCO AGUILAR	15-08-1961
Guardia 2.º	FRANCISCO GIL HERNANDEZ	08-10-1961
Guardia 2.º	RUPERTO SERRANO DIAZ	04-04-1962
Cabo 1.º	JOSE MARTIN LOPEZ	21-04-1962
Guardia 2.º	RITO VELOSO VILCHES	10-07-1962





Guardia 2.º	FRANCISCO GALLARDO HERNANDEZ.	10-07-1962
Guardia 2.º	GABINO GARCIA DEL PINO	23-07-1962
Guardia 2.º	ALEJANDRO ORTIZ MARTINEZ	26-10-1962
Guardia 2.º	FRANCISCO MUÑOZ DUQUE	26-10-1962
Cabo 1.º	ANTONIO CARREÑO POZO	16-02-1963
Guardia 2.º	RICARDO VALVERDE GUTIERREZ	01-09-1963
Guardia 2.º	JUAN GARCIA FELIX	22-10-1963
Cabo 1.º	ELPIDIO ALONSO MATE	01-11-1963
Guardia 2.º	TEOFILO POZURMA FERNANDEZ	19-03-1964
Guardia 2.º	JESUS SALAZAR VEGA	26-03-1964
Guardia 2.º	FRANCISCO MARTIN HERNANDEZ	04-04-1964
Guardia 2.º	FEDERICO MARTEL ROCHA	26-07-1964
Cabo	DIEGO RIVERO HIDALGO	28-08-1964
Cabo 1.º	JUAN SANTANA MARTIN	20-09-1964
Guardia 2.º	ELADIO ALMANSA PALOMARES	03-04-1965
Cabo 1.º	MIGUEL TORRES POZAS	21-05-1965
Guardia 2.º	ARMANDO ROMAN RIVERA	14-06-1965
Guardia 2.º	JOSE ALVAREZ MORATO	04-07-1965
Guardia 2.º	ANDRES COSTOYA FRANCO	31-07-1965
Guardia 2.º	VICTORIANO OCAÑA CHUMILLA	14-09-1965
Guardia 2.º	LUIS GAGO CALVIÑO	06-11-1965
Guardia 2.º	AGUSTIN GOMEZ RUIZ	01-12-1965
Sargento	FELIPE RAMOS VIREL	03-01-1966
Capitán	PEDRO ELLACURIA ORMAECHEA	14-06-1966
Guardia 2.º	EMILIANO LOPEZ DEL AMO	13-07-1966
Guardia 2.º	JOAQUIN REINA LOZANO	07-09-1966
Guardia 2.º	JOSE MORENO MORITO	06-01-1967
Guardia 2.º	TEODORO REVERIEGO PEDRAZO	05-02-1967
Guardia 2.º	DIEGO CASCO BARQUILLA	13-03-1967
Guardia 2.º	MIGUEL NOVO RABADE	29-05-1967
Guardia 2.º	MIGUEL SANZ TORRIJO	22-07-1967
Guardia 2.º	NICOLAS QUINTANA FERNANDEZ	10-08-1967
Guardia 2.º	MIGUEL COBOS ARAGON	20-09-1967
Guardia 2.º	JOSE LOPEZ DE BLAS	19-11-1967
Guardia 2.º	FRANCISCO CUESTA SANCHEZ	21-01-1968
Guardia 2.º	ANTONIO MANZANO CASADO	12-02-1968
Guardia 2.º	JOSE PARDINES ARCAY	07-06-1968
Cabo 1.º	NICOMEDES MARTIN PAEZ	21-08-1968
Guardia 2.º	GERARDO SANCHEZ GARCIA	25-08-1968
Guardia 2.º	DIEGO MARIN MARTIN LOPEZ	04-03-1969





Guardia 2.º	MANUEL GRACIA LEON	27-03-1969
Guardia 2.º	RAMON ADRIAN TALABANTE	08-06-1969
Guardia 2.º	ANTONIO BARRANCA ROMERO	01-11-1969
Sargento	ANTONIO PEREZ MARTIN	24-03-1970
Guardia 2.º	MANUEL GUTIERREZ VICTOR	28-03-1970
Guardia 2.º	FIDEL BARO FRANCO	18-04-1970
Guardia 2.º	SANTIAGO FERNANDEZ SANCHEZ	15-08-1970
Guardia 2.º	MANUEL CABALLO RODRIGUEZ	11-09-1970
Capitán	JUAN GUTIERREZ VIDAL	23-12-1970
Teniente	MIGUEL ALONSO CUEVAS	23-12-1970
Guardia 2.º	FERNANDO CABELLO VILLENA	27-02-1971
Sargento	AGUSTIN HERNANDEZ JIMENEZ	08-07-1971
Guardia 2.º	ANTONIO GARCIA GARCIA HORNO ...	30-09-1971
Guardia 2.º	FRANCISCO RAMOS PILAR	02-11-1971
Guardia 2.º	JESUS MARTINEZ VICENTE	05-12-1971
Guardia 2.º	MIGUEL MUÑOZ AYUSO	19-02-1972
Guardia 2.º	MAYORICO GONZALEZ ABAD	26-02-1972
Guardia 2.º	LUIS DIAZ CABEZAS	08-05-1972
Guardia 2.º	ANTONIO GOMEZ PORRO	27-05-1972
Guardia 2.º	FRANCISCO PRADANOS MARTINEZ ..	27-05-1972
Guardia 2.º	JUAN NAVARRO VILLASANTE	22-06-1972
Guardia 2.º	CANDIDO ALVAREZ MOGO	02-10-1972
Guardia 2.º	GUILLERMO MALDONADO RAMOS	08-10-1972
Guardia 2.º	ALFONSO RODRIGUEZ OBRERO	12-11-1972
Guardia 2.º	JUAN PRIM CRUZ	24-11-1972
Guardia 2.º	ANGEL HERAS MAESO	03-12-1972
Guardia 2.º	JUSTINIANO ALONSO RAMOS ..	27-02-1973
Guardia 2.º	JESUS LOBEIRAS LOPEZ	23-03-1973
Guardia 2.º	JOSE CARRILLO CAPOTE	15-04-1973
Guardia 2.º	RAMON PEREZ EXPOSITO	23-05-1973
Guardia 2.º	JOSE PERALLES GARCIA	25-05-1973
Cabo	JOSE ALVAREZ VILLACORTA	24-06-1973
Guardia 2.º	SERAFIN PRIETO CARBAYO	29-08-1973
Guardia 2.º	JUAN VICENTE MARCO	03-10-1973
Cabo	RICARDO FALCO BUESO	06-10-1973
Cabo	ANTONIO JODAR BERBEL	12-10-1973
Guardia 2.º	JOSE HUELVA JIMENEZ	06-10-1973
Guardia 2.º	ISIDRO FUENTES VALLE	06-10-1973
Guardia 2.º	HILARIO GONZALEZ FERNANDEZ	01-02-1974
Guardia 2.º	RAMON PEREZ MARTELL	09-02-1974





Guardia 2.º	ANTONIO DOMINGUEZ CHICARDI	12-03-1974
Cabo 1.º	JUAN RAMOS RODRIGUEZ	19-03-1974
Guardia 2.º	ISIDRO CHACON MUÑIZ	24-03-1974
Guardia 2.º	GUILLERMO RIVAS FERNANDEZ	18-04-1974
Cabo	FRANCISCO SANCHEZ GUTIERREZ ...	06-06-1974
Guardia 2.º	JOSE PADES ANDINACH	05-07-1974
Guardia 2.º	LUIS POLO FERNANDEZ	17-01-1975
Guardia 2.º	JESUS LARA ORTEGA	11-03-1975
Guardia 2.º	JUAN CORTES CUELLO DE ORO	25-04-1975
Guardia 2.º	MIGUEL REINA MARTINEZ	01-06-1975
Guardia 2.º	FRANCISCO GARCIA PRIETO-PEZ	26-07-1975
Teniente	ANTONIO POSE RODRIGUEZ	16-08-1975
Guardia 2.º	ANTONIO RODRIGUEZ FERNANDEZ ...	24-11-1975
Guardia 1.º	ANTONIO ACIEN LIROLA	01-02-1976
Guardia 2.º	MANUEL MORGAZ DURAN	16-03-1976
Guardia 2.º	JESUS VILLAR RIVAS	22-05-1976
Guardia 2.º	LINO RAMOS BARREIRO	12-06-1976
Guardia 2.º	ALFONSO GONZALEZ FERNANDEZ ...	22-07-1976
Guardia 2.º	GUILLERMO SANCHEZ LOPEZ	26-07-1976
Guardia 2.º	MANUEL PALACIOS ESQUINA	04-08-1976
Guardia 2.º	FRANCISCO GALISTEO YEPES	22-08-1976
Guardia 2.º	LUIS MANZANARES SEVILLANO	09-09-1976
Guardia 2.º	JOSE PASCUAL CHESTELO	22-09-1976
Cabo 1.º	PEDRO CATENA RICO	10-10-1976
Cabo 1.º	FRANCISCO JIMENEZ CANTERO	05-02-1977
Guardia 2.º	JUAN PENA GARCIA	04-05-1977
Cabo 1.º	CRISTOBAL RUIZ CAPITAN	10-07-1977
Guardia 2.º	FRANCISCO GALLEGO CORRAL	06-09-1977
Guardia 2.º	ANTONIO TEJERO VERDUGO	26-11-1977
Guardia 2.º	JOSE DIAZ GALLEGO	24-12-1977
Guardia 2.º	ANTONIO ROMAN GARCIA	09-03-1978
Guardia 2.º	JUAN MENDEZ ARCAJO	27-04-1978
Guardia 2.º	AURELIO MURCIANO NAVARRO	13-06-1978
Guardia 2.º	RAMON SANTAMARIA SOTILLO	17-07-1978
Guardia 2.º	ANGEL LORCA BALLESTER	02-08-1978
Guardia 2.º	HIGINIO CABELLO MAROTO	25-09-1978
Cabo 1.º	JOSE MON MON	10-11-1978
Guardia 2.º	MIGUEL GARCIA POYO	13-01-1979
Guardia 2.º	JOSE MARTINEZ VICENTE	11-02-1979
Guardia 1.º	GABRIEL CRISTOBAL VOZMEDIANO ...	15-02-1979





Guardia 2.º	JUAN BATISTA GARCIA	17-04-1979
Guardia 2.º	AMABLE HERNANDEZ SIERRA	13-08-1979
Guardia 2.º	GINES CASADO CASADO	20-09-1979
Guardia 2.º	MIGUEL VILCHEZ VILCHEZ	02-10-1979
Guardia 2.º	JOSE GONZALEZ UBEDA	07-10-1979
Cabo	PEDRO SANCHEZ DOMINGUEZ	07-11-1979
Corneta	JUAN LUQUE CASTILLO	28-11-1979
Guardia 2.º	GERMAN REGO LOPEZ	21-12-1979
Guardia 2.º	ANGEL MIERES GONZALEZ	08-02-1980
Guardia 2.º	ELISEO FERNANDEZ FERNANDEZ	10-05-1980
Guardia 2.º	FERMIN DE TORO CHACON	10-05-1980
Cabo 1.º	JOSE VAZQUEZ PLATAS	04-10-1980
Guardia 2.º	AVELINO PALMA BRIOA	04-10-1980
Guardia 2.º	ANGEL PRADO MELLA	04-10-1980
Cabo 1.º	ARTURO LOPEZ HERNANDEZ	03-11-1980
Cabo	ANGEL RETAMAR NOGALES	03-11-1980
Guardia 2.º	MODESTO GARCIA LORENZO	03-11-1980
Guardia 2.º	JULIO CASTILLEJO PEREZ	03-11-1980
Subteniente	JOAQUIN GRIMALT BRULLET	05-11-1980
Guardia 1.º	ANASTASIO ESCUDERO CARRALERO ...	21-02-1981
Guardia 2.º	JUAN OJEDA ALBARRAN	15-04-1981
Guardia 2.º	ELADIO MARTIN BRAVO	31-05-1981
Sargento	EMILIO ALIAGAS CLEMENTE	21-06-1981
Guardia 2.º	LUIS MIRANDA BLANCO	05-07-1981
Guardia 2.º	JULIO MARRA VAZQUEZ	16-09-1981
Guardia 2.º	RICARDO RUIZ OTERO	16-09-1981
Guardia 2.º	SALVADOR CAVA MARTINEZ	05-12-1981
Guardia 2.º	MANUEL SANCHEZ FORNELIO	27-04-1982
Sargento	FRANCISCO DIAZ SANCHEZ	29-06-1982
Guardia 2.º	GREGORIO HERRERO SANCHEZ	27-06-1983
Guardia 2.º	BERNARDINO GONZALEZ MONCHIQUE.	30-07-1983
Guardia 2.º	ALFONSO COLLADO MATEOS	06-12-1983
Guardia 2.º	EUSEBIO GOMEZ DELGADO	19-02-1984
Cabo 1.º	ANDRES IGLESIAS HERNANDEZ	20-02-1984
Cabo 1.º	JOSE ROBLES PARADAS	02-04-1984
Guardia 2.º	TEODORO HERNANDEZ DE DIOS	04-04-1984
Guardia 2.º	ANTONIO PALMA RUIZ	15-05-1984
Guardia 1.º	PEDRO GONZALEZ MANCHA	08-06-1984
Guardia 2.º	NICOLAS PEREZ GARCIA	11-06-1984
Guardia 2.º	FERNANDO MARTINEZ CABRERA	29-08-1984
Sargento 1.º	MARIANO BLANCO DIEZ	04-09-1984





PRECIO: 80 Ptas.