

## **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



# F E S I O G R A F I C A

## P E C I A L I D A D E S

FOTO-RADAR					LABORATORIO	RADIOTELEFONO	OFICINAS	AUX. AUTOMOVIL.	MECANICO	MECANICORADIO	S. I. G. C.																							
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					

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 mimó 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 Gendarmería 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.

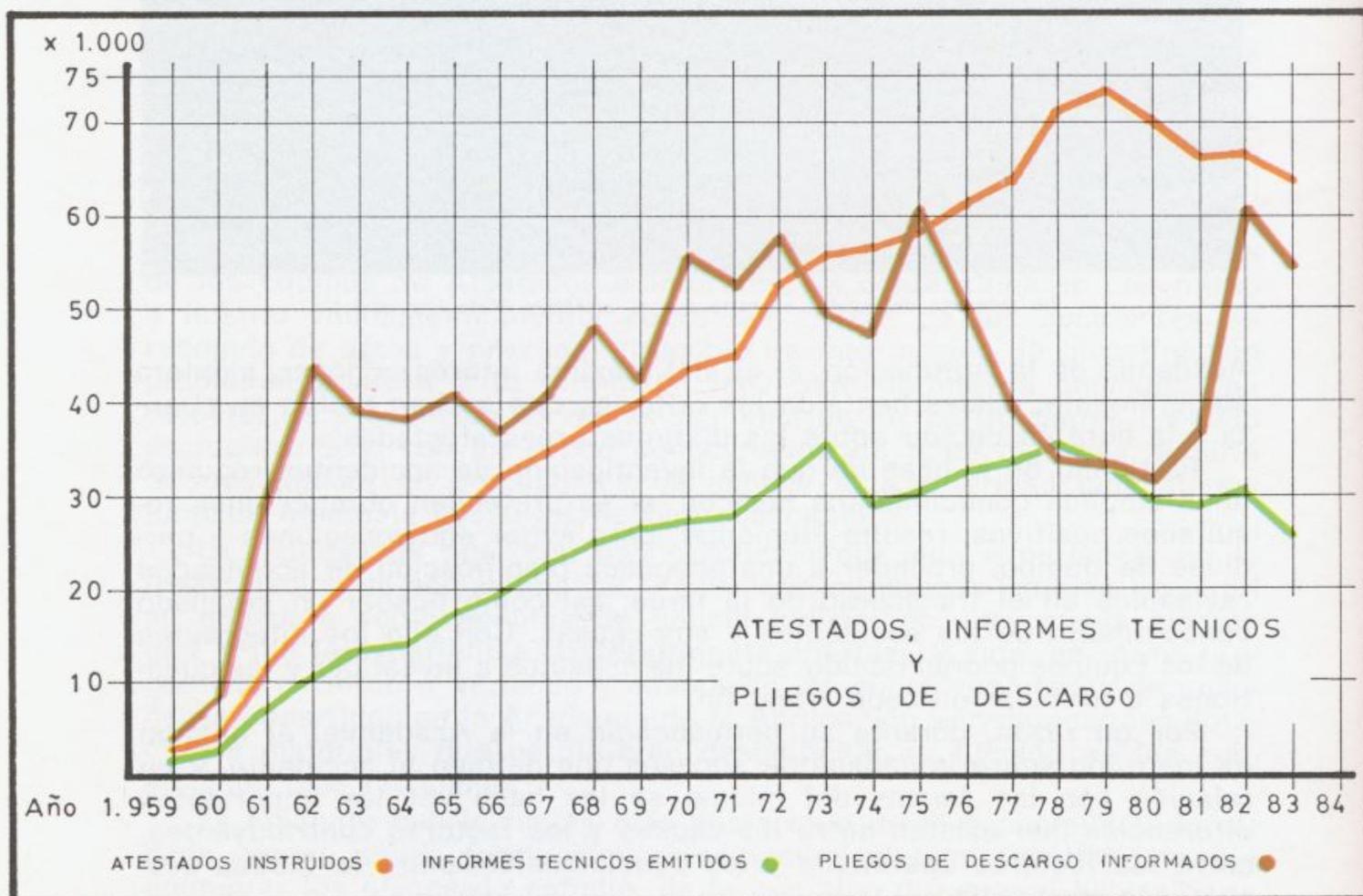
Partiendo de la base de que la investigación de accidentes requiere unos amplios conocimientos básicos, si se pretenden obtener unos resultados positivos, resulta elemental, para evitar equivocaciones y pérdidas de tiempo, proceder a una adecuada planificación de actividades revisables en el transcurso 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.

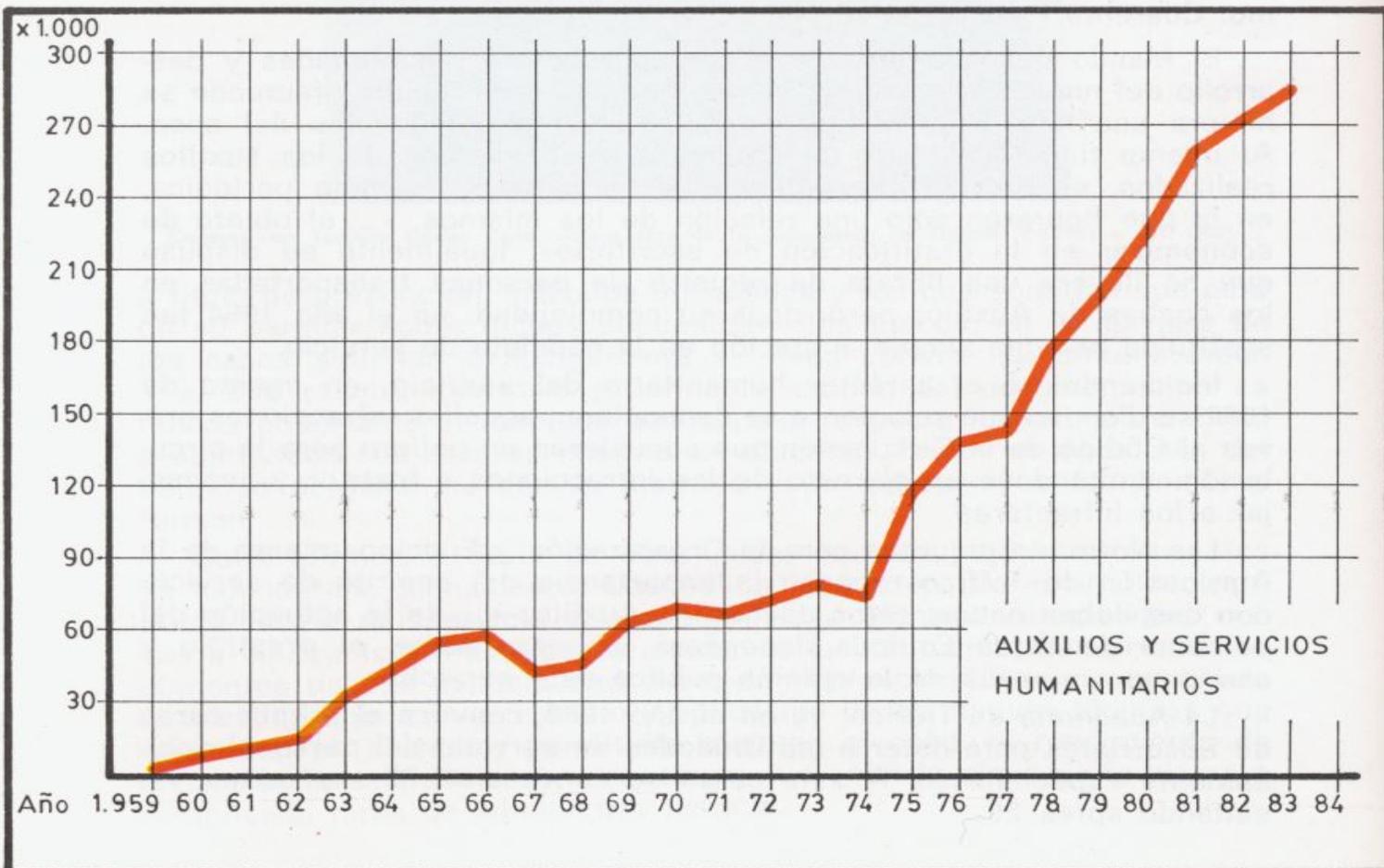
Según las sucesivas necesidades de la Agrupación, por la Academia se impartieron un total de nueve cursos, en los que resultaron aptos 370 socorristas. A partir del año 1976, todos los alumnos de cualquier especialidad básica de ingreso en la Agrupación salen con el título de Socorrista, por lo que no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

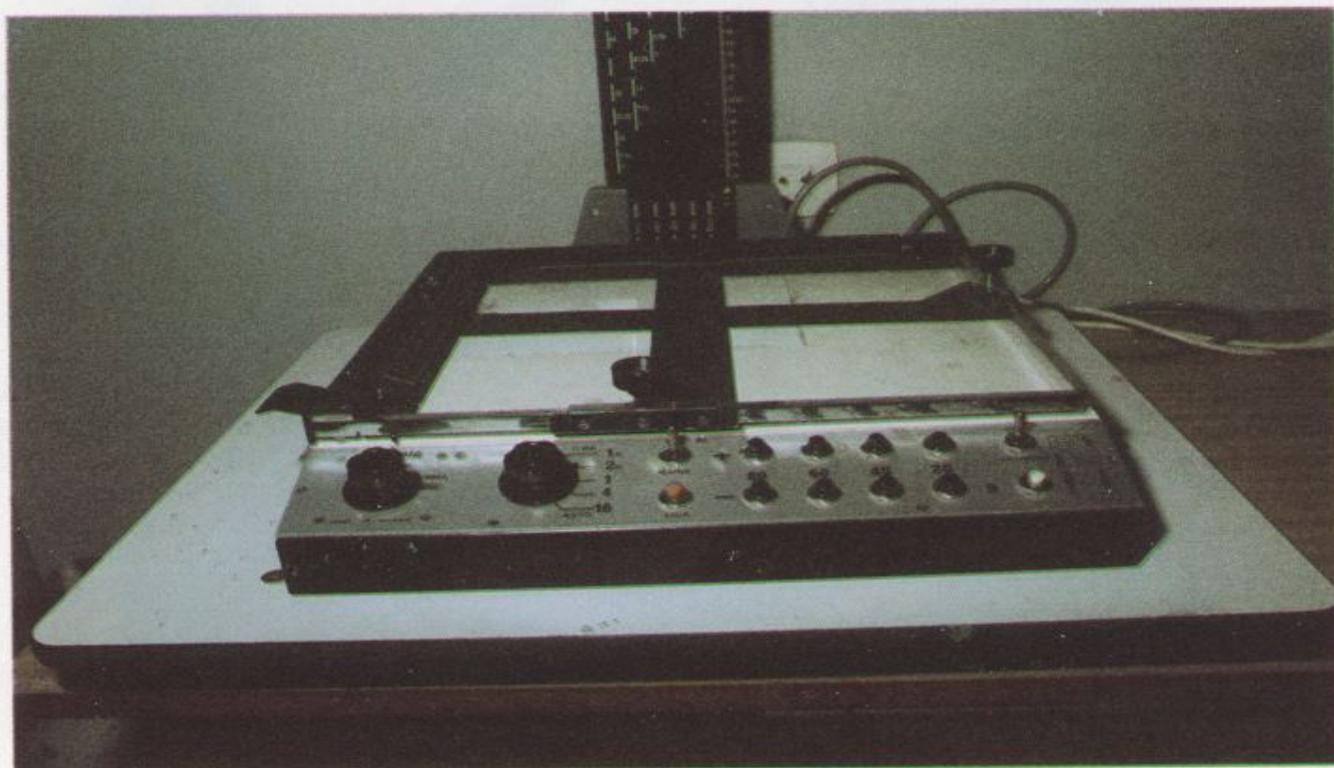
Esta especialidad, que quizá pase desapercibida, es en la actualidad uno de los pilares sobre los que descansa el buen hacer de las especialidades de Radar, Fotocontrol y Atestados, como veremos seguidamente.

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.



Marginator 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.

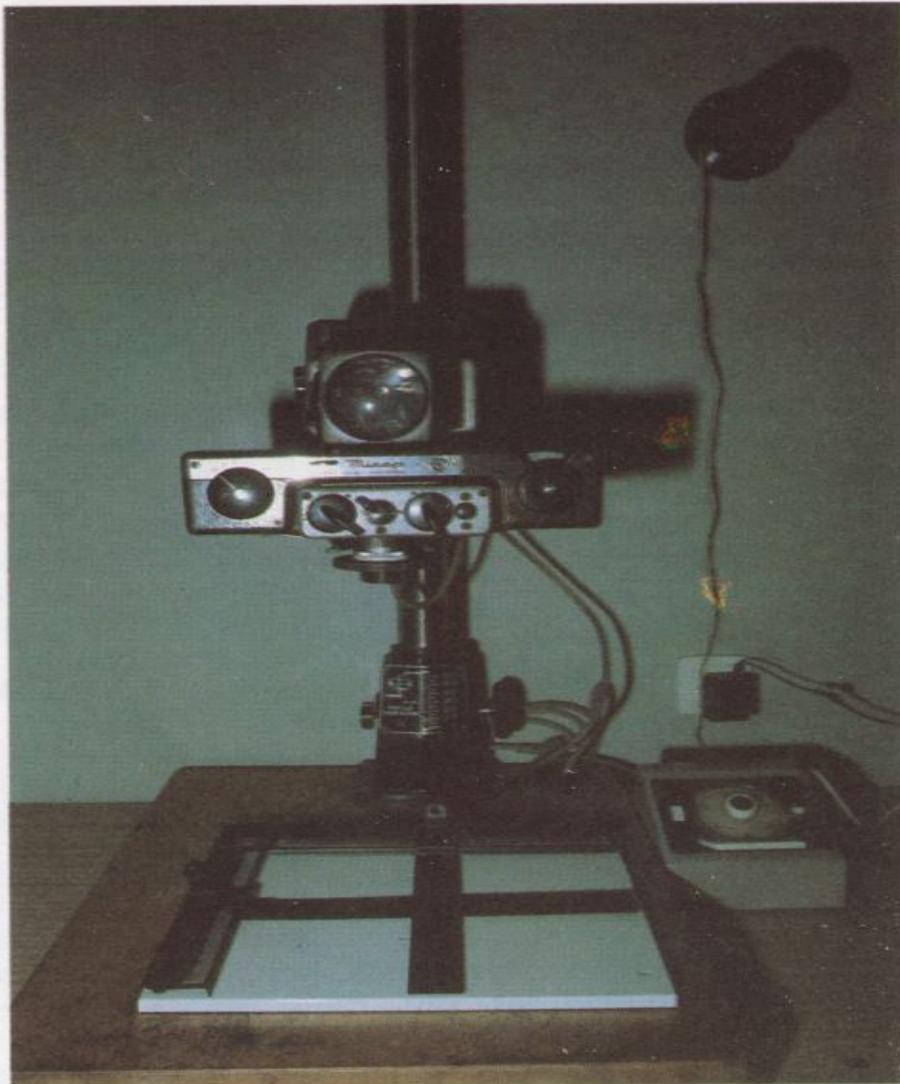
Para ayudarles en esta cada vez más lenta labor se les facilita el Fotronio (marginador electrónico), que hace más rápida y efectiva la labor del positivado.

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 radio-telefónicas 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:

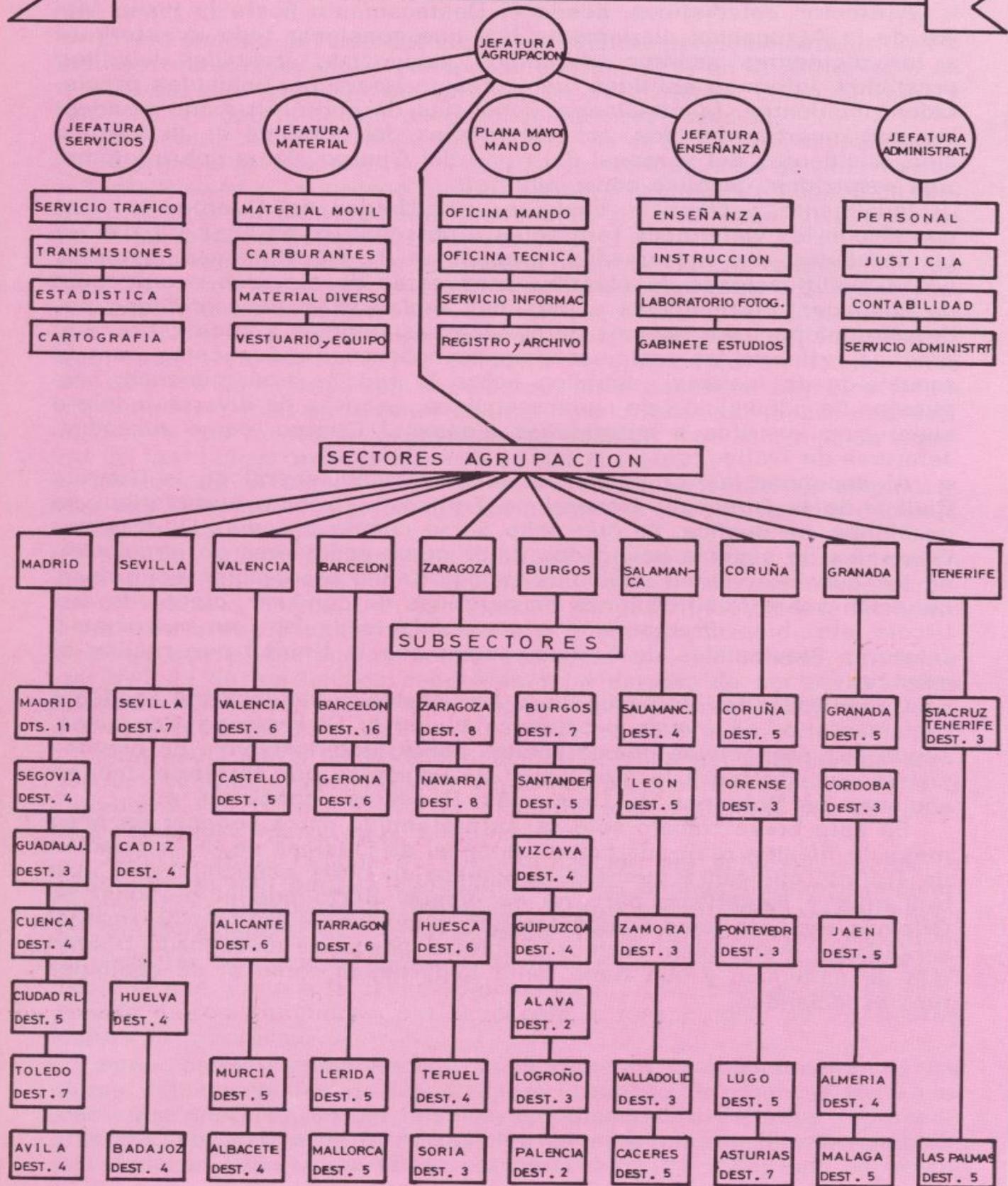
### **Jefatura de la Agrupación.**

- **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.**

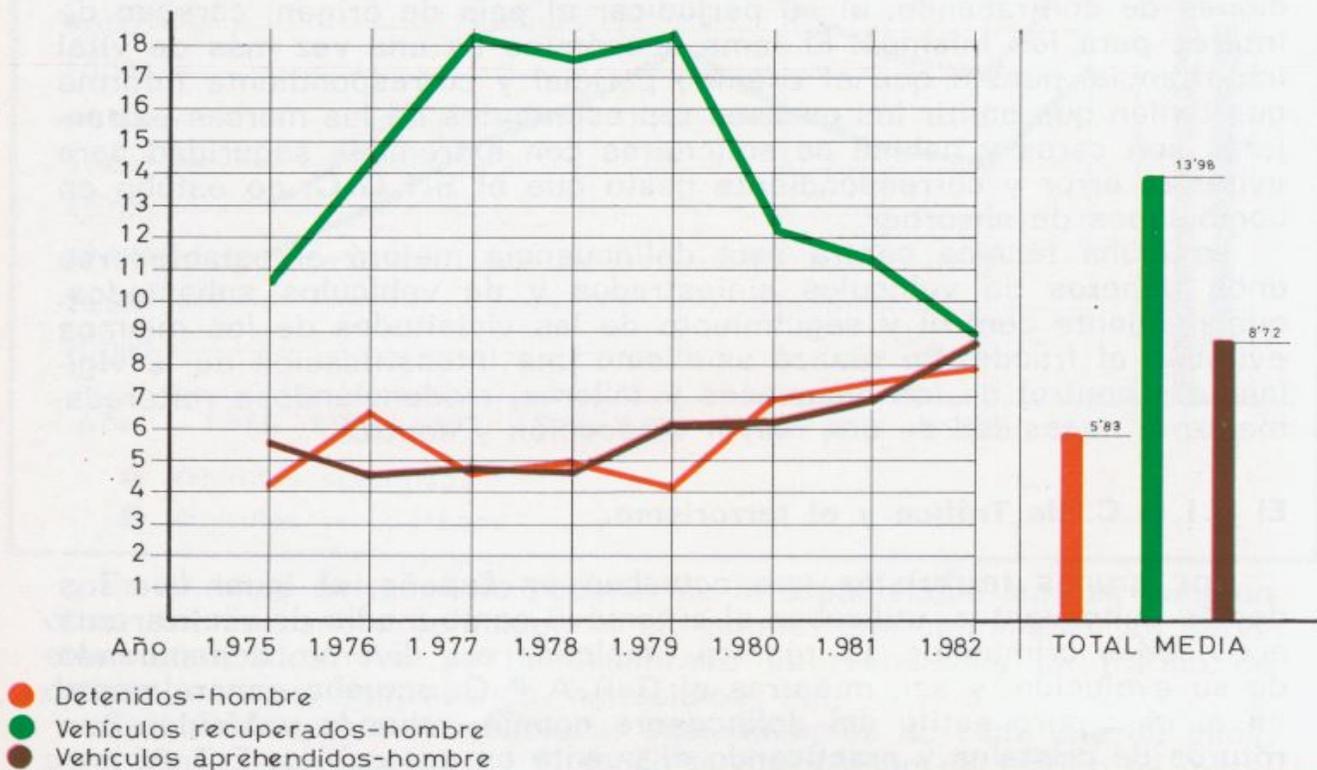
Hay que distinguir en este aspecto dos parcelas que, aunque coincidentes en cuanto al propósito de obtener un lucro ilícito, diferían en la técnica empleada, bien se tratara del robo y falsificación de vehículos nacionales o de otros procedentes del extranjero o territorios españoles de régimen económico-fiscal 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.

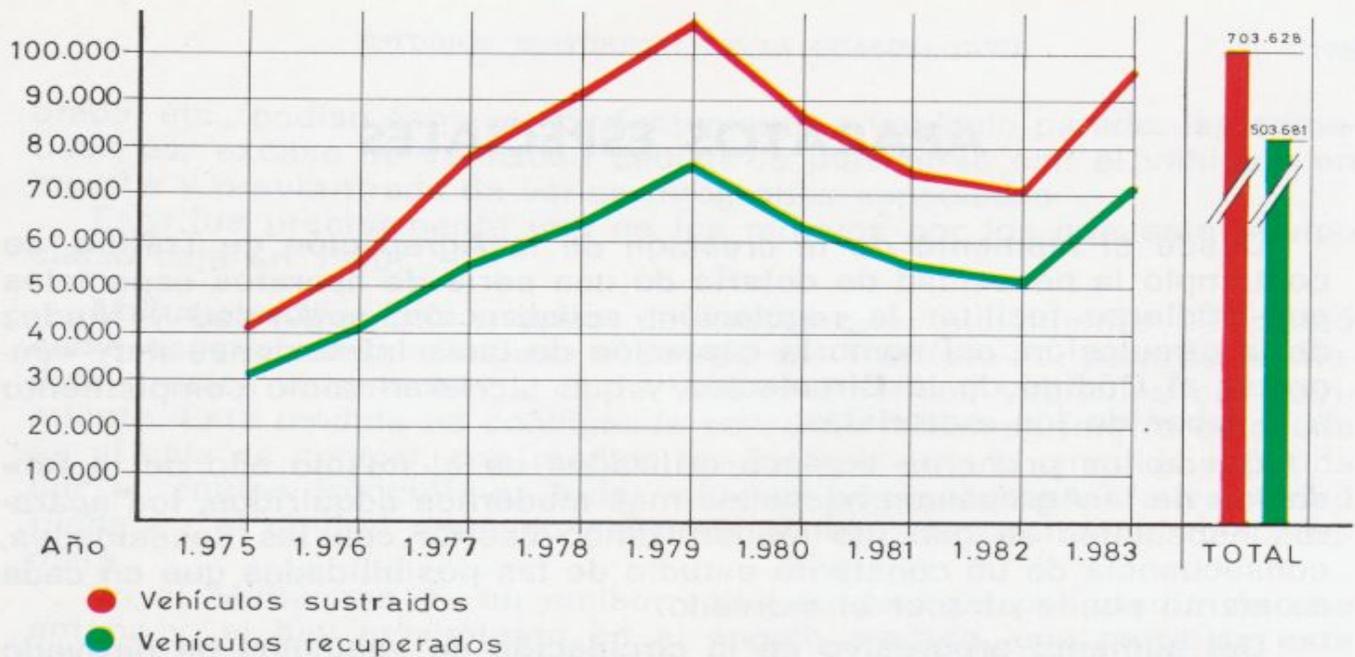
Su colaboración con otros servicios especializados, las detenciones de miembros de E. T. A., G. R. A. P. O. y anarquistas y la muerte de un guardia segundo en acto de servicio en 1979 al explosionarle un artefacto en San Sebastián son sus aportaciones a la lucha contra esta lacra social.

### **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.

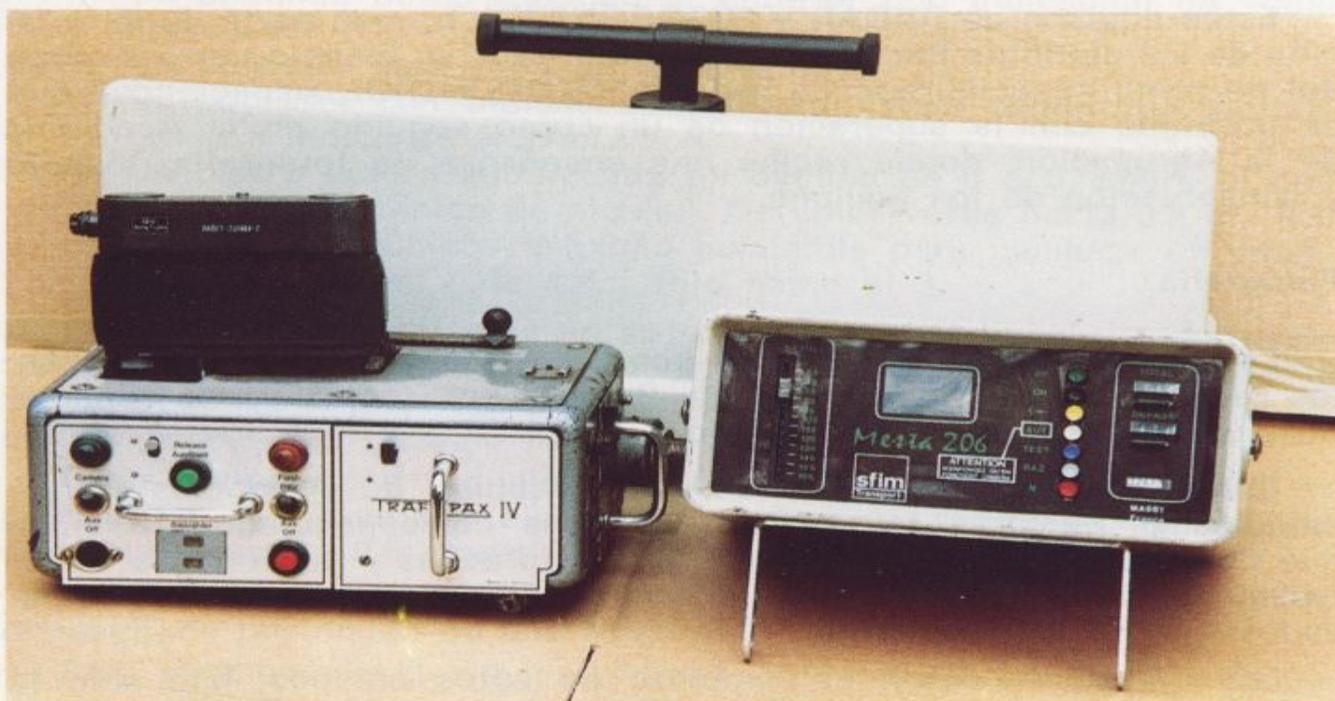
**Multanova-3F.**—Este equipo de radar, que inicialmente se pensó como complemento e incluso sustituto del Traffipax-59, permite la medida precisa e instantánea de la velocidad de los vehículos en movimiento. Esta medida es consignada sobre un miliamperímetro colocado en al caja de control, con medida 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 geométricamente 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.