

AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL

50 AÑOS DE EXISTENCIA, DE SERVICIO Y DE HISTORIA



LA VIGILANCIA DEL TRÁFICO, LA CUSTODIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN Y LA PROTECCIÓN DE LOS VIAJEROS EN EL SISTEMA PÚBLICO DE SEGURIDAD ESPAÑOL

Hitos para el recuerdo. Tendencias para el futuro

No se pretende en estas páginas mostrar cualidades ni éxitos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ni siquiera llegar a ser un espejo en el que vislumbrar procedimientos operativos ni procesos de modernización y de afianzamiento de sus características... sólo se intenta mostrar una visión de las convulsas y excitantes épocas que rodearon tanto el amanecer del Cuerpo de la Guardia Civil, con sus primeros encargos de vigilancia de los caminos y de los tránsitos y movimientos de las personas, como el de la Agrupación, desde su origen hasta la culminación de los cincuenta años de servicio, "*Con todos. Para todos.*".

Entradas en la Historia, ambas precedidas por un sin fin de episodios de gran paralelismo: la Guardia Civil nace al constatar una seria falta de organización en la sociedad policial del momento, no para suplir a nadie, sino para cubrir vacíos y necesidades de mantenimiento de la sensación de seguridad en la mayor parte del territorio nacional; la Agrupación de Tráfico sale a la luz tras una serie de encomiendas, de diferente calado y profundidad, a otros tantos cuerpos de funcionarios que, por dispares razones no acaban de ofrecer un resultado acorde a las necesidades del momento, con una incipiente aún, pero pujante motorización de la sociedad, inmersa a su vez en el asentamiento de un nuevo fenómeno social sobre el que se depositaban muchas esperanzas desde diferentes puntos del Gobierno, el turismo.



El artículo trata de establecer las causas que, en cada momento y respectivamente, han motivado el encargo de las funciones de vigilancia del tráfico rodado a la Guardia Civil, en un principio, y la su unidad especializada, un siglo después. Y ello, analizando tanto la situación social y económica del país, como las tendencias policiales en la permanente asunción de estos cometidos por los diferentes cuerpos policiales que, a lo largo de los dos últimos siglos, se han ido erigiendo garantes de la seguridad vial en España.

La elección de los hitos y eventos que se han considerado de interés, se ha realizado teniendo en cuenta su potencial influencia en el desarrollo de la propia Agrupación de Tráfico, y en el orden social establecido en España al considerar esta época como la del nacimiento de la globalización del conocimiento y del saber; la de la retirada de las barreras artificiales a la comunicación; la de una de las épocas más convulsas desde el punto de vista social y de mayores niveles de implicación del hombre en el empeño de la resolución de conflictos sociales y de propuestas de vida, muchas de ellas divergentes e, incluso, contrapuestas, pero que de una u otra forma han marcado un tiempo, una sociedad, un modo de vida o un proyecto.

En este artículo, que no intenta ser un proyecto de investigación detallada, se pretende mostrar, de forma esquemática, los hechos o situaciones que han rodeado la existencia y el devenir de esta Unidad de la Guardia Civil, que conmemora sus cincuenta años de dedicación continuada a la garantía de la seguridad vial y a la protección de los viajeros.

También se presenta como una reflexión sobre su origen, sobre la oportunidad de su creación.

EVOLUCIÓN DEL SISTEMA PÚBLICO DE SEGURIDAD EN ESPAÑA: INSTITUCIONES CON MISIONES DE POLICÍA Y VIGILANCIA DEL TRÁNSITO



El momento histórico de la entronización de Fernando VII al Trono de España coincidió con un grave problema de seguridad, fruto de la contienda que durante más de seis años el pueblo español libró contra las tropas napoleónicas y la monarquía impuesta por el Emperador: los guerrilleros poblaron los campos durante la guerra, y muchos de ellos, a su fin, mantuvieron su brutal forma de vida, buscando la sorpresa del adversario y la requisas de sus bienes.

Es la época del nacimiento del bandolero, cuya zona de acción se centraba en zonas despobladas y sobre las vías de comunicación.

En el bando gubernamental se posicionaban las únicas tropas leales, el Ejército, por un lado, y por otro, la **Milicia Nacional**, creada en **1820**, bajo la autoridad de los alcaldes.

Es en esta época cuando se aprecia la necesidad de proporcionar a las ciudades españolas de una nueva infraestructura pública de seguridad, separada institucionalmente de las anteriores:

- ✓ Dependiente del Ministerio de Seguridad, creado siguiendo el modelo del Rey Bonaparte, mediante la **Real Orden de 26 de noviembre de 1823** se crea la **Superintendencia General de Vigilancia** Pública, "con el objetivo de perseguir a los realistas exaltados".
- ✓ Más tarde, el **13 de enero de 1824**, curiosamente tras el trienio liberal, una Real Cédula aprueba la creación de la **Superintendencia General de la Policía**, que comprendía a la entonces denominada "**Policía General del Reino**", y como rezaba el preámbulo de la norma, Fernando VII la constituía "con finalidad de conocer la opinión y necesidades de mis pueblos e indicarme los medios de reprimir el espíritu de sedición".

La motivación de esta Cédula viene dada por "...reprimir el espíritu de sedición, extirpar los elementos de discordia y de obstruir todos los manantiales de prosperidad...".

La **Policía General** -que nunca fue un Cuerpo, sino un conjunto de unidades dispersas dependientes de las Autoridades gubernativas, centrales y locales, y de los Ayuntamientos- es dirigida por un Magistrado Superior, y se integra en la Secretaría de Estado de Gracia y Justicia.

Entre las atribuciones concretas de esta Policía figuran formar padrones de vecindario; *expedir y visar pasaportes de viajeros nacionales*; venta ambulante en la calle; hospederías; armas; caza; y *registro de vehículos*.

Se crea una Policía para el territorio de Madrid, bajo la supervisión del Superintendente, organizada en Comisarías de Cuartel, que tendrá a sus órdenes a Celadores de Barrio; y la Policía de provincias que serán dirigidas por Intendentes, que nombrará Subdelegados en localidades que no sean capitales de provincias.

Posteriormente, un Reglamento Orgánico fijaría la organización de esta nueva estructura Policial, sus atribuciones y, lo que era más innovador, su financiación.



Pero esta Institución se reflejó ante la sociedad como una entidad de marcada vocación política, cuyos esfuerzos se dedicaron, en gran medida, a la vigilancia de los adversarios liberales del absolutista régimen, y carente de los recursos y efectivos necesarios para cumplir sus cometidos en la protección de los ciudadanos.

La España de Isabel II heredó el problema, agravado por los grupos de bandoleros generados, en esta ocasión, por el final de la guerra carlista.

Ante la inactividad e ineficiencia de la estructura de seguridad pública marcada por sus antecesores y la necesidad de extender por el territorio nacional la sensación de vigilancia y control, en los primeros años de reinado de la reina Isabel, se adoptan importantes y trascendentes decisiones en el ámbito de la seguridad pública:

- ✓ el **15 de febrero de 1834**, el presidente del gobierno, Martínez de la Rosa, reorganiza la Milicia Nacional y la presenta con el nombre de **Milicia Urbana**;
- ✓ el **24 de agosto de 1834** fue presentada una petición a la Cámara en favor del reconocimiento de los derechos políticos de los españoles y de la organización de la **Milicia Nacional** como en 1820;
- ✓ el **12 de abril de 1835**, pese a todos los esfuerzos de sus organizadores, la Superintendencia General de la Policía se suprime y la Policía General se diluye, dando paso definitivo a iniciativas municipales con la progresiva creación de **Policías municipales** o locales, simultaneadas con una nueva estructura de Comisarios de Seguridad Pública en las provincias [*cuasi Comisarios políticos*] y se da cabida a una Sección de Policía General, a la que incumbe los negocios de Policía General, Persecución de Vagos y Malhechores; Cárceles; Casas de corrección y presidios; y Policía Urbana y Rural.

El golpe de gracia a la *Policía General*, no obstante lo anterior, se lo da el Ministro de la Gobernación de la Península, *Manuel Cortina*, con la presentación para del Decreto de **2 de noviembre de 1840**, en cuyo artículo 1º fija que "*Queda abolida la policía...*"; y, en el 2º que "*Se propondrá con urgencia la organización que deberá tener la policía de protección y seguridad pública....*", amparándose en que:

"El examen que he mandado hacer del expediente y cuenta de gastos secretos de policía que obran en el Ministerio de mi cargo, ofrece un cuadro lamentable de desmoralización que me abstengo de calificar por no prejuzgar cuestiones que son competencia de los Cuerpos colegisladores [... ..] A la ilustración de la Regencia no puede ocultarse de cuántos abusos es susceptible; y persuadida [... ..] de que donde existe un Gobierno Liberal y

que sabe respetar los derechos de los pueblos, para nada se necesita policía secreta, aun cuando esté perfectamente constituida y organizada, deseará sin duda extinguir este germen de vicios, y aun de delitos, poniendo a la vez término a los gastos que ha ocasionado [... ...] La policía de España, [... ...], debe ser pública, como lo serán todos sus actos, y dedicarse únicamente a la protección de los ciudadanos, reprimiendo los delitos y persiguiendo a los criminales; y ni un solo instante puede consentirse bajo otra forma ni emplearse en espiar conspiraciones las mas veces soñadas, ..."

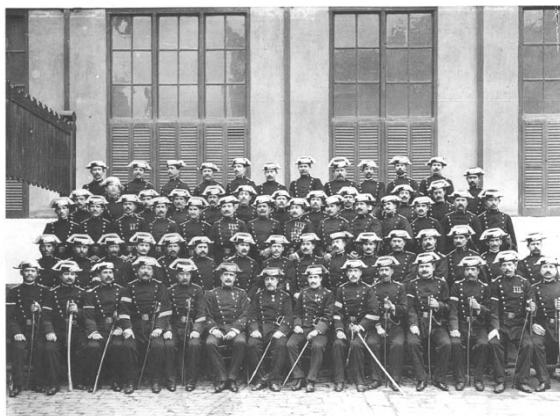
Las vicisitudes históricas de esta "*Policía*" no acaban aquí, sino que abarcan supresiones, disoluciones, reorganizaciones y creaciones constantes, con permanentes cambios de nombre y de cometidos. Así, por presiones de los grupos políticos que en su momento lo alumbraron, renace de sus cenizas, con la promulgación del **Real Decreto de 26 de enero de 1844**, como **Cuerpo de Protección y Seguridad**, se reorganiza en 1848 y en 1852 se vuelve a suprimir; en **1858**, mediante **Real Decreto de 25 de febrero**, reaparece aunque ya como **Cuerpo de Vigilancia Pública...**

Pero volviendo al periodo de Isabel II, el **26 de enero de 1844** decreta la organización del ramo de la protección y seguridad pública: sería responsabilidad exclusiva del Ministerio de la Gobernación, para lo que en su momento se organizaría "*una fuerza especial destinada a proteger eficazmente las personas y las propiedades*", tras cuya organización el Ejército debería cesar en su función en caminos y despoblados.

A este fin, el **28 de marzo de 1844** se publicaba el Decreto de creación de una "*fuerza especial*", basándose en que... "*El orden social reclama este auxilio, el Gobierno ha menester una fuerza siempre disponible para proteger las personas y las propiedades; y en España, donde la necesidad es mayor por efecto de sus guerras y disturbios civiles, no tiene la sociedad ni el Gobierno más apoyo ni escudo que la Milicia o el ejército, inadecuados para llevar a cabo este objeto cumplidamente o sin perjuicios.*"

*"Artículo 1º. Se crea un cuerpo especial de fuerza armada, de infantería y caballería, bajo la dependencia del ministerio de la Gobernación de la Península, y con la denominación de **Guardias civiles**.*

Art. 2º. El objeto de esta fuerza es proveer al buen orden, a la seguridad pública y a la protección de las personas y de las propiedades, fuera y dentro de las poblaciones."



En cumplimiento del mencionado Decreto, el Ejército se hizo cargo de su organización. El Duque de Ahumada, por Real Orden de **15 de abril de 1844**, fue encargado de materializar dicho cometido, y tras un exhaustivo estudio en el que se analizaron tanto modelos europeos (*de organización gendármica*) como otros genuinamente españoles (*Mossos d'Esquadra*), propuso una serie de modificaciones al estatuto inicialmente previsto para el Cuerpo.

Y la definitiva organización quedó recogida en el Decreto de fundación de la **Guardia Civil**, sancionado por Isabel II el **13 de mayo de 1844**, en cuyo artículo 1º, recoge que: *"La guardia civil depende del ministerio de la Guerra por lo concerniente a su organización, personal, disciplina, material y percibo de sus haberes, y del ministerio de la Gobernación por lo relativo a su servicio peculiar y movimientos."*

La Guardia Civil constituía una fuerza con vocación nacional y competencia en todo el territorio, creada con la obligación de *"...llenar un importante cargo y pueda corresponder bien desde su origen al carácter protector y benéfico de esta institución, siendo una de las misiones principales que se le encomienda la de la protección de las personas y las propiedades, fuera y dentro de las poblaciones..."*, tal y como se refleja en el artículo 1º, apartado 2º del Reglamento para el Servicio, dictado por **Real Decreto de 9 de octubre de 1844**.



Curiosamente, el art. 32 de este Reglamento dispone, a su vez, que *"...en los caminos[... ..], toda partida o individuo de la Guardia Civil [... ..] procurará amparar a todo viajero que sea objeto de alguna violencia; auxiliar a los carruajes que hubieran volcado o experimentado cualquier contratiempo que los detenga en el camino, recoger los heridos o enfermos que se hallen imposibilitados de continuar su marcha; [... ..] prestar en suma, del modo que le fuere posible, todo servicio que pueda conducir al objeto y realce de esta institución esencialmente benéfica y protectora."*

El peculiar despliegue de la fuerza en pequeñas Unidades (los Puestos) diseminadas a lo largo de la geografía española, hacía preciso que los componentes del Cuerpo tuvieran unas cualidades morales por encima de lo exigible a los ciudadanos.

Ahumada, ya Inspector General del Cuerpo, conformó el espíritu que ha caracterizado desde entonces a la Guardia Civil y que quedó plasmado en la Cartilla, aprobada por **Real Orden de 20 de diciembre de 1845**: el culto al honor, la disciplina, el espíritu de servicio y el máximo respeto a la ley.

Esta misma Cartilla, en el artículo 1º del Capítulo II, indica que "*...el Guardia Civil, cuando se halle destinado al servicio de los caminos reales, los recorrerá frecuentemente...*", y en el 8º que "*...siempre que en el curso de sus patrullas, encontrase algún carro volcado, o caballería caída, como no vaya a determinado servicio, en el que por la detención resulte perjuicio, ayudará a los dueños a levantarlos; lo mismo que en cualquiera otra necesidad que observase en los viajeros, les prestará cuantos auxilios necesiten y estimen a su alcance.*"

Este espíritu, inculcado, practicado y exigido desde el inicio a todo Guardia Civil, ha sido la clave que ha permitido su existencia de forma ininterrumpida a lo largo de toda su historia.



En su histórico devenir, la Guardia Civil, considerada por las diferentes autoridades bajo las que ha dependido a lo largo de su historia como un instrumento de fácil mando y gran eficacia que cada situación demandaba, se fue convirtiendo en modelo y referencia de otros muchos cuerpos de seguridad y, en ocasiones, tras su desaparición, ha ido asumiendo sus funciones, como cuando, durante el reinado de don Alfonso XIII, absorbió algunas *Guardias Urbanas* integrándolas después en los *Tercios y Compañías de Guardias Veteranos*; o cuando, al desaparecer la *Guardia Rural*, [creada por Real Decreto de 31 de enero de 1968, y suprimida en octubre del mismo año...] se hizo cargo de los cometidos de vigilancia de los campos; o cuando se crearon unidades de seguridad análogas en las alejadas provincias de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, que posteriormente se integraron en la Institución, llegando, incluso, a crear una Subdirección del Cuerpo en La Habana [1871]; etc.

Con un cierto grado de paralelismo con otras muchas instituciones policiales, dependientes del Gobierno Central o de los Locales, el *Cuerpo de Vigilancia Pública* se mantiene, más o menos presente en la historia de la seguridad pública española, militarizándose, en ocasiones, y dividiéndose por funciones, en otras, desde el ya lejano 1840 hasta llegar al **25 de noviembre de 1930**, cuando

se configuró a la **Policía Gubernativa**, bajo el mando directo y único del Director General de Seguridad, organizándola en dos cuerpos: el **Cuerpo de Vigilancia** y el **Cuerpo de Seguridad**.

Posteriormente, en **1931**, de nuevo, se reorganizó el **Cuerpo de Seguridad** y se le adscribió la **Sección de Guardias de Asalto**, mientras que el **Cuerpo de Vigilancia** pasó a denominarse **Cuerpo de Vigilancia e Investigación**.



El incremento del tráfico aconsejó la actuación de Agentes especiales, con medios rápidos de locomoción, que protegiesen e inspeccionasen en todo momento el uso legítimo de la red vial, labor distinta a la función de seguridad pública de la Guardia Civil, aunque sin eliminar tampoco a estos cuerpos del ejercicio de aquélla, pues convenía aprovechar todas las posibilidades de las organizaciones establecidas.

Con esa línea argumental, por el Ministerio de Obras Públicas, se crea un Cuerpo a nivel nacional con la función de cuidar el cumplimiento de las disposiciones que regulaban la circulación, el transporte y policía de carreteras: el **Cuerpo de Vigilantes de Caminos**: en el presupuesto correspondiente al ejercicio económico de **1933** se incluyeron por vez primera créditos para personal y material del mismo. Las disposiciones en virtud de las que fue creado, se recogían y aunaban en su Reglamento Orgánico provisional, aprobado por **Decreto de 12 de marzo de 1935**.

El Cuerpo, de *naturaleza Civil*, pero uniformado y armado, dependía del Ministerio de Obras Públicas y se adscribía a la Dirección General de Caminos.

Eran sus *funciones*:

- ✓ Guardar del exacto cumplimiento de las disposiciones que regulan la circulación, transporte y policía de las carreteras y zonas anejas.
- ✓ Obligar a los usuarios de las carreteras y caminos vecinales al cumplimiento de las disposiciones fiscales relativas a la circulación de vehículos de toda clase.
- ✓ Prestar su ayuda a las Autoridades competentes y a los usuarios cuando las circunstancias lo requiriesen y, con preferencia, a cualquier otro servicio, en caso de accidente grave.

En el ejercicio de sus funciones, sus miembros tenían carácter de Agentes de la Autoridad y en su instrucción, disciplina y régimen interno se regían por

normas militares: los delitos cometidos por sus componentes eran sancionados con sujeción al Código de Justicia Militar.

Tenía dos *categorías de miembros*: Vigilantes y Jefes de Grupo: en la capital de cada provincia existía un núcleo de los primeros al mando de un Jefe de Grupo; los grupos provinciales se agrupaban en Secciones y los Jefes de éstas dependían directamente del Jefe del Cuerpo.

El Jefe del Cuerpo era un Jefe del Ejército o Instituto asimilado, mientras que los Jefes de Sección eran Oficiales de los mismos. Su nombramiento correspondía al Ministro de Obras Públicas.

Finalizada la Guerra Civil, se reorganizan los servicios de la *Dirección General de Seguridad*, creando la **Inspección General de las Fuerzas de Policía Armada y de Tráfico**, de la que se hace depender el control de todas las funciones que correspondían al *Cuerpo de Vigilantes de Caminos*, especialmente en cuanto se refiere a disciplina, mando y al servicio policial. En esta misma Inspección se incardina el *Cuerpo de Seguridad y Asalto* (**Ley de 3 de agosto de 1939**; Decreto de 8 de septiembre de 1939; y Orden de 7 de octubre de 1939)

En virtud de la **Ley de 15 de marzo de 1940** se asignaban a la Guardia Civil las misiones que hasta entonces tuvo el Cuerpo de Carabineros, fundado en 1829 por el Mariscal de Campo don José Ramón Rodil, con la misión de reprimir el contrabando y el fraude, especialmente en costas y fronteras.

La **Ley de 8 de marzo de 1941**, desarrollada por un Decreto de 31 de diciembre de dicho año, estableció que los servicios de Seguridad del Estado estarían integrados por el **Cuerpo General de Policía**, la **Guardia Civil** y se crea un nuevo Cuerpo, asignándole la misión de "*vigilancia total y permanente, así como de represión cuando fuera necesario*": el **Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico** (en el que se funden los Cuerpos de Seguridad y Asalto y el de Vigilantes de Caminos), **con competencias en materia de vigilancia de la circulación**, en el que integra a los Jefes de Grupo y Vigilantes de Caminos, permitiendo que los primeros fueran confirmados en el empleo de Cabo de la nueva Policía de Tráfico [o en su defecto, causarían baja definitiva quedando afectos al Ministerio de Obras Públicas], constituyendo una especialidad en el seno del *Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico*.

Según las citadas disposiciones:

- A) Las nuevas Fuerzas dependían, a través de la Inspección General del Cuerpo, de la Dirección General de Seguridad y del Ministerio de la Gobernación.

- B) Sus funciones eran las mismas atribuidas al extinguido Cuerpo de Vigilantes de Caminos.
- C) Su **carácter y organización**, por imperativo del artículo 18 de la Ley era eminentemente militar (aún cuando no formasen parte de los Ejércitos) y sus componentes estaban sujetos, en todo (tanto en razón de los delitos como de las faltas que cometieran) al Código Castrense.
- D) Estaban organizadas en Compañías, Secciones y Destacamentos, distribuidos éstos no sólo en las capitales de provincias, sino en otras poblaciones importantes.



La **Ley 47/1959**, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico, supone la creación de la Dirección General de Tráfico y de nuevo una importante reasignación de competencias en dicha materia.

En su artículo 3, la ley atribuye al Ministerio de la Gobernación distintas competencias mediante los servicios y mandos de las Direcciones Generales de Seguridad y Guardia Civil y de los Gobiernos Civiles, constituyéndose, como órgano de dirección inmediata, ordenación y coordinación, la Jefatura Central de Tráfico.

En virtud del artículo 7, igualmente, *se atribuyó la regulación y vigilancia del tráfico en el territorio nacional, a la **Guardia Civil**, declarando a extinguir en dicho artículo la especialidad de la **Policía de Tráfico**, cuyo personal y recursos se integró en las diferentes unidades del **Cuerpo de Policía Armada**.*



Para llevar a cabo la gestión administrativa del sistema se estableció un organigrama de administración periférica mediante la creación de las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

ESPAÑA. AÑOS 50 Y 60

La singularidad de 1959

Nace 1959 con la promesa de no pasar a la Historia como un año más.

Nace 1959 con el aliento de la revolución; con la búsqueda de la paz; con el empeño de la mejora social; con la ilusión del porvenir; con la intención de ruptura de arcanos...

Nace 1959, en fin, tan cargado de proyectos de ámbito internacional, y con cobertura en los campos más diversos, sociales y políticos, que entra por sí sólo en

los anales de la Historia como el año que, definitivamente, marca un antes y un después en el acontecer del siglo XX.

Se inicia 1959 con la convulsión que supone, a principios de enero, la huida del dictador cubano Fulgencio Batista hacia la República Dominicana, al constatar el apoyo que van consolidando los grupos rebeldes. Es el triunfo de la revolución cubana.

Las tropas del Segundo Frente Nacional del Escambray comandadas por Eloy Gutiérrez Menoyo entraron a La Habana. Al día siguiente llegarían Camilo Cienfuegos y el Che Guevara.

Su líder, Fidel Castro, entró triunfante a Santiago de Cuba, declarándola capital provisional de Cuba y, a la par que genera un considerable entusiasmo popular, instaura un Gobierno provisional y proclama al magistrado Manuel Urrutia Lleó como presidente de la nación y a José Miró Cardona como primer ministro... al menos hasta el mes de febrero en que considera que lo mejor para garantizar la supervivencia de la Revolución es la destitución de éste y el autonombamiento para dicho cargo.

En Italia, en un monasterio benedictino próximo a la Basílica de San Pablo Extramuros, Juan XXIII propone un concilio ecuménico a un grupo de cardenales. Este concilio abrirá sus puertas en 1962, conocido como el Vaticano II, y será clausurado por Pablo VI en 1965.

En marzo, tras diez años de desigual y encarnizada lucha, el ejército chino invade el Tíbet, que une la jurisdicción y al control del gobierno de Pekín. La situación de cohabitación de ambas culturas y sociedades es, sencillamente, insostenible, iniciándose una brutal represión de la cultura, de la política, de las costumbres y de la autonomía local.

Los tibetanos, temiendo por la inminente detención del Dalai Lama se sublevan el 10 de marzo. El 17, el Dalai Lama huye de incógnito al camino del exilio. Las tropas chinas atacaron las ciudades de Lhasa y Shigat-se, con el resultado de cerca de más de 10.000 muertos.

Más de 100.000 tibetanos inician el duro camino del exilio atravesando el Himalaya en dirección a la India donde se refugia el mismo Dalai Lama.

Más de 6.000 monasterios son saqueados y miles de tibetanos son enviados a campos de trabajo y de reeducación.

El 1º de abril de 1959, coincidiendo con el XX aniversario del final de la guerra civil, tuvo lugar la inauguración de la Basílica del Valle de los Caídos.

La Cruz de granito levantada en medio de un gran bosque de pinos sobre la peña de Cuelgamuros, próxima a El Escorial, es lo más visible del monumento del Valle de los Caídos.

Levantado según proyecto de Pedro Muguruza y Diego Méndez, fue decorado con monumentales esculturas obra de Juan de Ávalos.

En la roca está excavada la gran Basílica sepulcral, donde están enterrados caídos de los dos lados enfrentados en la guerra civil.

Detrás, en una amplia explanada, se encuentran la Abadía benedictina y otros edificios donde se ubican la biblioteca y la hospedería, que cumplen los fines de esta fundación creada en 1957, y administrada por Patrimonio Nacional.

El 31 de julio de 1959, un grupo de estudiantes disidentes del colectivo EKIN funda Euskadi Ta Askatasuna (ETA), alternativa ideológica a los postulados del PNV con cuatro pilares: la defensa del euskera, de la raza, el antiespañolismo y la independencia de las siete provincias vascas.

Coloca tres bombas: en el Gobierno civil de Vitoria, en la jefatura de Policía de Bilbao y en la sede del periódico 'Alerta' de Santander.

La primera acción sangrienta de ETA se realizó en la estación de Amara, en San Sebastián, donde colocaron una bomba en la sala de consignas, que el día 28 de junio de 1960 produjo la muerte a María Begoña Urroz Ibarrola, una niña de año y medio.

En 1968, Xabi Etxebarrieta, mató de un disparo en la espalda al guardia civil José Pardines. Este mismo año, ETA asesina al policía Melitón Manzanas. El Gobierno declara el estado de excepción.



El 21 de diciembre de 1959, en la base aérea de Torrejón de Ardoz, el presidente estadounidense Dwight D. Eisenhower, "Ike", descendió la escalinata del Boeing 407 y dio inicio a una breve, pero intensa, visita a España.

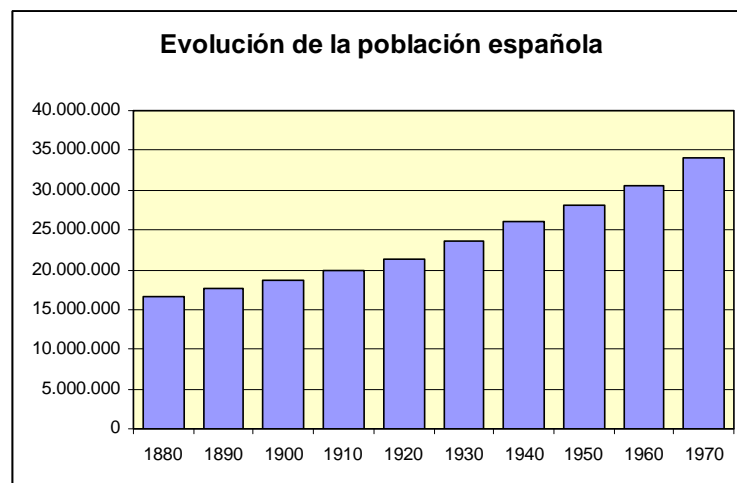
Para entonces, no obstante, las relaciones bilaterales entre España y Estados Unidos tenían ya su historial: el pacto de Madrid de 1953, un acuerdo defensivo y

de ayuda económica que culminó con la construcción de las bases de Torrejón de Ardoz (Madrid), Rota (Cádiz), Morón de la Frontera (Sevilla) y Zaragoza.

Estados Unidos, adalid de la ideología victoriosa en la Segunda Guerra Mundial, había excluido a España del plan Marshall de reconstrucción europea. Pero, en esta ocasión, el apoyo estadounidense será decisivo para España: la Organización Europea de Cooperación Económica (OECE) y el Fondo Monetario Internacional (FMI) avalan el plan de estabilización económica del país. Por primera vez, la recién nacida TVE envía imágenes a la red de Eurovisión, que transmite al continente las imágenes de la visita.

Aspectos socioeconómicos

En los años cincuenta la situación derivada por el principio de autarquía que rigió la gestión económica desde la finalización de la guerra civil, era, sencillamente, un permanente desatino, con bajos salarios, racionamiento de productos de primera necesidad, inflación galopante, etc.



La agricultura era, sin duda alguna, el sector más importante pero su producción era insuficiente, y presentaba un arcaico modelo de gestión.

La industria estaba estancada pese a la creación del INI en 1941. Se hacía necesaria una apertura para combatir el estancamiento económico.

El fin del aislamiento internacional se entrevé tras la firma, en 1953, del **Tratado para la Ayuda Económica y Mutua Defensa** con Estados Unidos, por el que proporcionarían ayuda económica a cambio de instalar bases en España, lo que permitió una recuperación con algunos cambios: acabó el racionamiento y se liberalizaron los precios y la circulación de los productos alimenticios.

Tras una etapa de aislamiento internacional, los dólares también llegan a España, que consigue incluso su ingreso en la Organización de Naciones Unidas en 1955.

Pero, a pesar de todo ello, en 1956, la inflación y el déficit presupuestario crecieron.

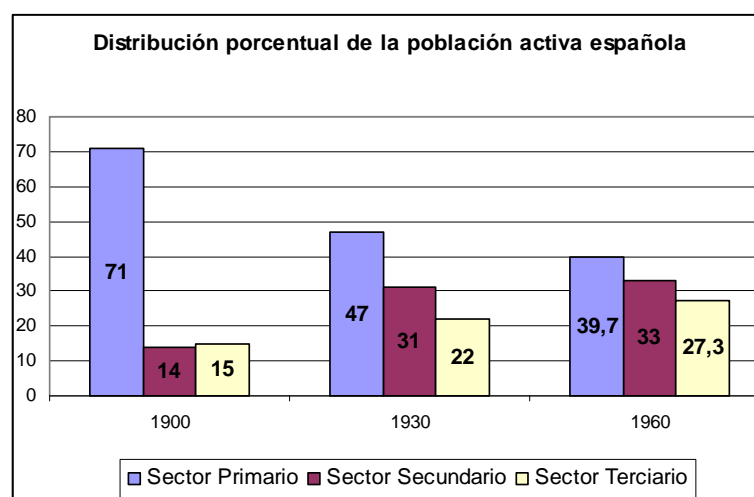
Un nuevo gobierno formado en 1957 incorporaba a ministros tecnócratas, como Ullastres y Navarro Rubio, desarrolló lo que más tarde se conoció como **Plan de Estabilización** de 1959.

Este Plan detuvo la inflación, liberalizó la economía, incentivó las inversiones extranjeras, recortó el gasto público, restringió el crédito, congeló los salarios y devaluó la peseta hasta fijar la paridad en 60 pesetas por dólar.

Pero, en apenas dos años se notaron los efectos positivos del Plan y se relanzó la economía que produjo una rápida y espectacular modernización del país en la década de los 60: los años de los **Planes de Desarrollo**, planificados por López Rodó.

En esta década, consiguió incrementar en más de tres veces la renta *per cápita*, manteniendo una tasa de crecimiento superior al 8,6 % anual.

Y se inició la gran migración de la población española: más de cuatro millones de españoles abandonaron el campo hacia las regiones industriales o a las zonas turísticas de la costa; otros dos millones se desplazaron a diferentes países de Europa Occidental.



La **balanza de pagos** presentaba un déficit permanente, aunque próximo a un nivel "cero" con las inversiones extranjeras, las divisas que enviaban los emigrantes y los ingresos de los turistas extranjeros.

Estas transformaciones económicas produjeron cambios en la estructura social de la población:

- ✓ se produjo un considerable incremento demográfico (hasta alcanzar los 34 millones en **1970**);
- ✓ sobre **1960** inicia un considerable, progresivo y permanente éxodo desde la España agraria y tradicional a la industrial, urbana y moderna;
- ✓ disminuye considerablemente el número de personas dependientes directamente de la agricultura y aumenta el de relacionadas con la industria y el sector servicios;
- ✓ hacen su aparición en la escena las clases medias urbanas,
- ✓ la Ley de Bases de la Seguridad Social (**1963**) hace que el Estado garantice la asistencia médica y las pensiones de jubilación;
- ✓ la Ley General de Educación (**1970**) amplía la escolarización obligatoria hasta los 14 años.

España alcanzó la décima posición en el orden de las potencias industriales del mundo.

La propaganda oficial presentó esta industrialización como el "*milagro económico español*".

Las carreteras, los vehículos y el tráfico

El tráfico constituye un fenómeno social, histórico, económico y jurídico, en el que se encuentra inmersa toda la sociedad, y que considerado como circulación o desplazamiento de personas, es un fenómeno unido a la existencia del hombre. Un **Real Decreto de 1778** lo definía como "*seguridad y comodidad de los caminos y tránsitos para la fácil comunicación*".

En España, el nacimiento del fenómeno automovilístico se fija hacia 1899. Pero es un año más tarde, concretamente con fecha **17 de septiembre de 1900**, cuando se aprobaría el "Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado", que puede ser considerado como nuestra primera norma general dictada para regular el fenómeno del tráfico: *limitaba la velocidad de circulación a 28 Km/h en carretera y 15 Km/h en ciudad y obligaba a matricular los vehículos*.

El siglo XX se estrena en España con una red de carreteras de más de 36.000 kilómetros, por los que circulaban carros, carretas, caballería y... automóviles: exactamente tres automóviles que eran los únicos matriculados en el año 1900.

En estos primeros años del siglo, tan importante como el firme era el trazado de las carreteras. Construidas sin pensar en aspectos como la velocidad o la seguridad, tenían curvas muy pronunciadas y las pendientes podían alcanzar unos desniveles del diez y el doce por ciento.

Abordar la reforma de toda la red de carreteras era impensable. Conscientes de ello, un **Real Decreto Ley de 1926** pretende una considerable acción de mejora en las carreteras que representaran itinerarios principales, las que sean el enlace de las poblaciones de mayor importancia y los circuitos de valor artístico e histórico, obligando a Diputaciones y a Ayuntamientos a colaborar en dicho mantenimiento. Entre otras, propone, como medidas de especial y urgente adopción la utilización de nuevos firmes, la supresión de los pasos a nivel y la mejora de travesías, curvas y rasantes.



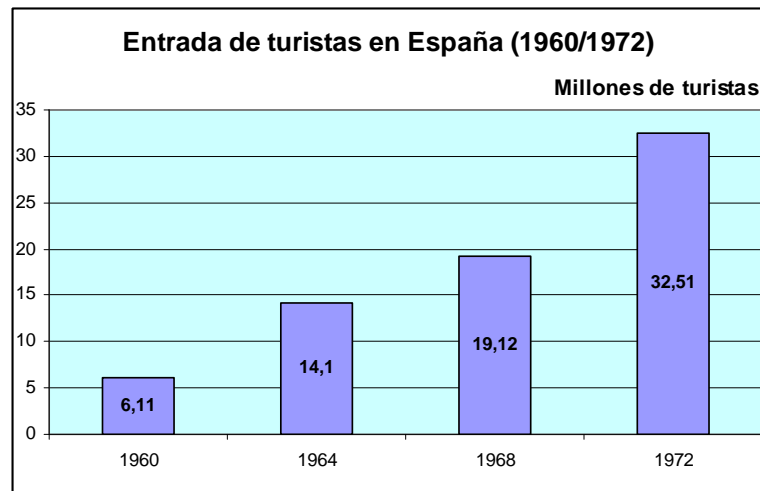
Con la mejora de las calzadas, y la evolución del automóvil, cada vez más veloz y resistente, aparece otro problema, el exceso de velocidad, y su consecuencia: las primeras restricciones.

El **Reglamento de Circulación de 1926** no establece un límite concreto para automóviles y motocicletas sino que obliga a sus conductores a *"moderar la marcha y, si preciso fuera, a detenerla al aproximarse a los animales de tiro y de silla que dieran muestras de espanto, así como cuantas veces sea conveniente para la seguridad de las personas y cosas situadas en las vías por las que circulen"*. Sin embargo, sí se establecen límites para autobuses y camiones: entre 35 y 40 km/h los primeros y entre 30 y 35 los camiones.

Los rápidos avances de la industria del automóvil y el desarrollo del transporte de viajeros hicieron necesaria la redacción de un **Código de Circulación, de septiembre de 1934**, con el que se procedería a unificar una materia dispersa en un sin fin de normas y reglamentos, en muchas ocasiones desfasados, a la vez que se convirtió en una de las normas más longevas del ordenamiento jurídico español, permitiendo la ordenación del tráfico en una época caracterizada por su espectacular crecimiento.

La nueva normativa tampoco puso límite de velocidad a los coches, a cuyos propietarios se les vuelve a conminar a ser dueños en todo momento del movimiento y a moderar la marcha si fuera preciso. Introduce, sin embargo, otros cambios: se incrementa, por ejemplo, la velocidad máxima a la que pueden circular determinados vehículos, así, se pasa a 60/80 km/h en el caso de camiones de menos de 8.000 kilos de peso total en carga, y desaparecen los límites para los autobuses.

A partir de los cincuenta, las Autoridades españolas, tras la creciente configuración del país como potencia turística (se superaron los 6.000.000 de turistas en 1960), se conciencian de que deben fomentar ese turismo y que, para ello, han de ofrecer a los viajeros unas modernas vías de comunicación, cómodas y seguras.



En 1950, tiene lugar un hecho importante en el mundo del automóvil español: nace la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, la SEAT, que constituye la primera empresa nacional de fabricación de automóviles, y daba continuidad a la creación de la primera empresa nacional de camiones y autobuses, ENASA, cuyos primeros camiones aparecen en 1949 y en 1950, los autobuses Pegaso.

En 1953, SEAT pone a la venta su primer coche: el SEAT 1400, y a finales de la década de los 50 circulan más de 50.000 automóviles de esta marca, lo que supone el afianzamiento de la clase media española: el coche ya es el vehículo de transporte por excelencia.

Esta época se caracteriza por el progresivo crecimiento del parque de vehículos, y por la concienciación de la necesidad de una mejora de las carreteras, puesta de manifiesto en 1950, con la aprobación del Plan de Modernización de las Carreteras, que trata de enfrentarse a dos problemas: el mal estado de los firmes, incapaces de soportar la circulación de vehículos de gran tonelaje, y la falta de adecuación de los trazados a la velocidad que podían ya alcanzar los coches. Proponía la eliminación de pasos a nivel, la modificación de las curvas peligrosas y, la construcción de variantes, a cuya ejecución dedicó un tercio de su presupuesto.

La red vial fue creciendo hasta lograr, a finales de los cincuenta, más de 76.000 Km., por los que discurrían 450.000 vehículos.

Indudablemente, el fenómeno del tráfico debía sufrir una profunda reestructuración en los años siguientes habida cuenta del aumento experimentado por el parque de automóviles. Obviamente, el lado más negativo de este "desarrollismo" español lo constituyó el incremento paralelo del número de accidentes.

Al retraso en el desarrollo de la red de carreteras, al exceso de vehículos y su menor desarrollo tecnológico en materia de seguridad, a la necesidad de modernizar y mantener los firmes, trazados y anchura de las carreteras y por supuesto al factor humano, cabe achacar que sólo en 1964 el número de accidentes ascendiera a 61.276.

En la década de los 60 las autopistas de peaje se empiezan a hacer realidad: en 1960 se otorga la concesión túnel de Guadarrama, que comprendía la construcción del túnel y de sus accesos desde el kilómetro 51 hasta el 60 de la N-VI (Madrid-La Coruña).

El 5 de diciembre de 1963 se abrió al servicio público. Los turismos pagaban 30 pesetas; los camiones de dos ejes, 125; y los de tres, 200.



LA GUARDIA CIVIL Y LA VIGILANCIA DE LAS CARRETERAS Y DEL TRÁFICO EN ESPAÑA

La Guardia Civil, institución responsable de la seguridad pública en la mayor parte del territorio nacional español, en su mar territorial, en sus vías de comunicación terrestres y en sus fronteras, cuenta con 165 años de historia.



La responsabilidad de la seguridad en las carreteras y vías de comunicación terrestre españolas ha recaído prácticamente de forma continua desde su creación, en la Guardia Civil, constituyendo desde el inicio una de las principales preocupaciones del Duque de Ahumada al organizarla, fijando como una de sus obligaciones y tareas la de garantizar la libre circulación por las vías públicas, fijando el servicio de carreteras entre los más importantes de los confiados al Cuerpo desde su creación. Circunstancia ésta que, además, se ha ido consolidando en la más variada normativa:

- Por **Real Decreto de 13 de marzo de 1857**, se aprueba el Reglamento para el servicio de los carruajes destinados a la conducción de viajeros, estableciendo que "*...los gobernadores de las provincias, los alcaldes, los empleados de vigilancia y la Guardia Civil cuidarán con especial esmero de la observancia del mismo.*"

La **Circular de 26 de junio de 1857**, de la Inspección General de la Guardia Civil, ordenaba que **la ejecución de las misiones contenidas en este Reglamento se encomendaban al Cuerpo en todo el territorio nacional.**

- El Reglamento para el servicio de coches automóviles por carretera, aprobado por **Real Decreto de 31 de julio de 1887**, modificado el 17 de septiembre de 1900; el de circulación de automóviles, de **27 de julio de 1918**; y el de circulación de vehículos con motor mecánico, de **16 de junio de 1926**; asignan a la Guardia Civil la misión de **velar por las normas contenidas en ellos, formular las denuncias por las infracciones observadas y redactar los correspondientes atestados.**
- Por último, la **Ley 47, de 30 de julio de 1959**, **regula las competencias en materia de tráfico en el territorio nacional.**



En la exposición de motivos se justifica esta norma en la *distribución de competencias entre diversos Organismos y al aumento de vehículos de tracción mecánica, que fue más acelerada que la adaptación de los servicios que tiene atribuidas competencias en la materia.* Es el origen y causa inmediata de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, al encomendar al Cuerpo, de forma expresa, **la misión de vigilancia, protección y auxilio en las vías públicas y seguridad del tráfico en la red viaria**

La competencia en la vigilancia y la disciplina del tráfico se residencia en el Ministerio de la Gobernación y asigna la sanción de las infracciones a los Gobernadores Civiles.



Las facultades las ejercerá el Ministerio del Interior, a través de las Direcciones de Seguridad, la Guardia Civil y de los Gobiernos Civiles.

Las funciones de vigilancia *"...se ejercerán por la Guardia Civil, disponiendo que por la Dirección General de la Guardia Civil, con la cooperación de la Jefatura Central de Tráfico, se proceda a reorganizar las Unidades del Cuerpo encargadas*

de la misión de vigilancia, protección y auxilio a los usuarios de las vías públicas, con personal especialmente instruido y dotado de los elementos móviles y demás medios técnicos necesarios para la mayor eficacia de su cometido."

Esta norma, en suma, da cobertura legal para el racionamiento de la especialidad de tráfico en la Guardia Civil, creada por **Orden General número 32, de 26 de agosto de 1959**, con el nombre de AGRUPACIÓN DE TRÁFICO, y cuyas "*Normas para la organización y funcionamiento de la Agrupación de Tráfico*" se fijaron mediante la Instrucción General de la Guardia Civil, número 7, de 21 de septiembre de 1959.



En los años siguientes, en distintos cuerpos legales, se van perfilando las plantillas, competencias, organización y funcionamiento de la Agrupación de Tráfico.

- La **Ley 55/1978**, de 4 de diciembre, de la Policía, sigue encomendando en su artículo 4º, al Cuerpo de la Guardia Civil, la custodia de las vías de comunicación interurbanas, los tramos urbanos de carreteras generales y la ejecución de las normas de regulación de tráfico.
- El **Real Decreto 1908/1982**, de 23 de julio de 1982, por el que se reorganiza la Dirección general de Tráfico y sus servicios periféricos, establece ya claramente que *la Agrupación de Tráfico constituirá, a efectos funcionales, una Unidad Especial dentro del Cuerpo de la Guardia Civil, que ejercerá, como actividad específica*, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 47/1959, de 30 de julio, y en la Ley 55/1978, de 4 de diciembre, *la vigilancia del tráfico, circulación y transporte por las vías públicas, misiones de protección y auxilio a los usuarios de las mismas, la custodia de las vías de comunicación interurbanas y de los tramos urbanos de carreteras generales y la ejecución de las normas de regulación del tráfico.*

De la misma forma, establece que la Agrupación de Tráfico dependerá: "*Para el cumplimiento de las actividades a que se refiere el párrafo anterior y a efectos del material especialmente relacionado con las*

mismas, de la Dirección General de Tráfico, la cual ejercerá las facultades que al respecto encomienda la legislación vigente al Ministerio del Interior. De la Dirección General de la Guardia Civil, en cuanto a personal, disciplina, armamento, material que no sea específico de la función de tráfico, instrucción, acuartelamiento y haberes”.

- La **Ley Orgánica 2/1986**, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en su artículo 12, mantiene la responsabilidad de la vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en las vías públicas interurbanas, en favor del Cuerpo de la Guardia Civil.
- La **Ley 16/1987**, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres, en su artículo 32, prescribe que en los territorios en que esté atribuida la vigilancia del transporte a la Guardia Civil, dentro de cada Subsector de la Agrupación de Tráfico, existirá un número suficiente de agentes que tendrá como dedicación preferente dicha vigilancia.
- La **Ley 18/1989**, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, prevé la creación del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, como órgano consultivo que garantice la coordinación de las competencias de las diferentes Administraciones Públicas.



- El **Real Decreto Legislativo 339/1990**, de 2 de marzo, que aprueba el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (modificada por Ley 5/1997), atribuye las competencias en esta materia al Ministerio del Interior; las correspondientes en materia de vigilancia, regulación y control del tráfico y de la seguridad vial, así como la denuncia de las infracciones a las normas contenidas en la Ley de seguridad vial, y las labores de protección y auxilio en las vías públicas, serán ejercidas por las Fuerzas de la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico.

El artículo 8º del Real Decreto Legislativo citado, establece la composición del Pleno del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, formando parte del mismo, como Vocal, el General Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Y, en el artículo 6º se determina que, para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en materia de vigilancia, regulación y control del tráfico y de la seguridad vial, así como para la denuncia de las infracciones a las normas contenidas en la Ley sobre Tráfico y para las labores de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público, actuarán, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, las Fuerzas de la Guardia Civil y, específicamente, su Agrupación de Tráfico.

- De acuerdo con los preceptos de la Ley de Seguridad Vial, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico es el máximo garante de la seguridad vial en España. Los esfuerzos realizados tanto en seguridad como en el fomento de la educación vial, son el exponente de la preocupación que la sociedad española siente respecto a un fenómeno tan complejo.



La Dirección General de Tráfico procura con todos los instrumentos a su alcance, conseguir una circulación segura y fluida que a su vez respete las libertades de las personas.

La Jefatura Central de Tráfico es un Organismo Autónomo de los previstos en el artículo 43.1.a) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, cuya finalidad es el desarrollo de acciones tendentes a la mejora del comportamiento y formación de los usuarios de las vías, y de la seguridad y fluidez de la circulación de vehículos y la prestación al ciudadano de todos los servicios administrativos relacionados con las mismas.

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico tiene personalidad jurídica pública diferenciada, patrimonio y tesorería propios, autonomía de gestión y plena capacidad jurídica y de obrar, y dentro de su esfera de competencias, le corresponden las potestades administrativas precisas para el cumplimiento de sus fines, en los términos previstos en las normas.

VICISITUDES DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO

- La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil nació con una plantilla de 3.770 efectivos para vigilar los 130.154 kilómetros de carreteras existentes

El parque de vehículos era de 859.206 (131.706 camiones, 240.265 turismos, 476.235 motos y 11.000 autobuses).

- La primera unidad se dispone sobre la N-V, en el tramo comprendido entre Madrid y Talavera de la Reina.

Más tarde, también en Madrid, se crearon dos unidades tipo Sección: una se correspondía con el actual Destacamento Especial y la otra con el Destacamento de Madrid, mandadas por dos Oficiales.

- Contaba con las especialidades de Motoristas, Equipos de Fotocontrol, Equipos de Auxilio, Equipos de Atestados, y personal de Laboratorio fotográfico, Mecánicos y Oficinas. Cada una de estas especializaciones requería obtener los conocimientos adecuados mediante la superación el curso correspondiente.



En *equipo de auxilio* lo componía un conductor-mecánico y un socorrista que, en algunos casos era ATS.

El vehículo estaba dotado de una camilla y un botiquín, así como de herramientas y un pequeño depósito de repuestos (platinos, bujías lámparas...), cuando se colocaba una pieza nueva, el Agente extendía el correspondiente recibo, cuyo pago debería ser efectuado por el titular en la Jefatura Provincial de Tráfico, personalmente o por giro.

En los accidentes, a los heridos se les trasladaba en primera instancia al domicilio del médico más cercano, en algunos casos incluso el médico se presentaba en el lugar del accidente.

La asistencia en carretera se efectuaba también por medio de un servicio de ambulancia de la DGT, en el cual estaba integrado un ATS.

Los *equipos de atestados* se configuraron con, aproximadamente, el 15 % de la plantilla de la Agrupación de tráfico.

- La primera uniformidad de los Motoristas estaba constituida por unas botas bajas complementadas con leguis de cuero hasta la pantorrilla, pantalón y chaquetón de cuero, y casco metálico de medio huevo de color azul



oscuro.

Los pantalones de tela y las botas altas que algunos usaban, en aquellos años, eran costeadas por los propios Motoristas.

- El 19 de septiembre de 1959 se presta el primer servicio de carácter especial, como consecuencia del desplazamiento del Jefe del Estado desde Galicia a Madrid.
- El 21 de diciembre de 1959, tuvo lugar la visita a España del Presidente de los Estados Unidos General Dwight D. Eisenhower, encomendándose al Sector de Madrid el servicio de escolta y protección en sus desplazamientos por carretera.
- En 1960 la Jefatura Central de Tráfico comienza a divulgar los mensajes de seguridad para conductores y peatones a través de los medios de entonces como la utilización de carteles con mensajes como "Quien evita la ocasión evita el peligro", "las señales no están de adorno".
- En 1960 la Agrupación adquiere motocicletas DKW y Royal, con el cambio de mano en el depósito, y BMW R-26 y R-27 250 cc.

Entre otros vehículos, cuenta con Land Rover, como coche de auxilio; el Seat 1400, para Fotocontrol; la motocicleta Sanglas 350 c.c.



A principio de los 60 el casco fue sustituido por otro similar al anterior, pero construido de material de plástico endurecido, que si bien era mas cómodo de llevar, también era de mayor ineficacia en caso de accidente, ya que en algunas de las caídas sufridas por los Motoristas se deterioraba, por lo que a finales de la década fue sustituido por otro de fibra mas compacto y resistente con lo que se logró reducir las lesiones cerebrales en caso de accidente, el caso nuevo era de color blanco con lo que también se mejoró la visibilidad de los Guardia Civiles en las carreteras.

- El 17 de noviembre de 1960, falleció en accidente de circulación en Madrid, el Guardia D. José Luís Mansilla.
- En septiembre de 1961, se consolida el despliegue de la Agrupación en 10 Sectores.
- La Ley de 24 de diciembre de 1962 eleva la plantilla hasta 3.930 (99 Oficiales, 106 Suboficiales y 3.725 Cabos y Guardias).
- Se adquieren, en 1964, motocicletas, BMW ROA

Se ponen los parabrisas en las motocicletas...

- En 1966, la Sanglas 400.
- En 1968 se comienza a prestar servicio con el primer equipo de radar estático: Mesta 204.



Traffipax Fotocontrol: equipo fotográfico, tomaba la infracción y a la vez presentaba en el ángulo derecho de la fotografía la velocidad, hora y fecha, datos que se obtenían de un tacómetro situado en la aleta derecha del coche propio con una cámara de gran angular.

En la actualidad el control de la velocidad ha evolucionado de tal manera que los radares han pasado a ser Digitales, Láser (pistola de seguimiento), Autovelos Láser (trípode).

Evolución de los límites de velocidad			
Tipo de vía	1974	1980	1992
Autopista	130	120	120
Autovía	110	100	120
Carreteras de más de 1,5 m de arcén	110	100	100
Resto carreteras	90	90	90
Vías urbanas	60	60	50



- El 7 de junio de 1968, es asesinado en las proximidades de Villabona (Guipúzcoa), el Guardia Civil D. José Ángel Pardines Arcay.
- En 1969, se crea el Servicio de Información de la Agrupación de Tráfico.

- En los primeros años la alcoholemia se detectaba por los síntomas evidentes que presentaba el conductor, al cual se le trasladaba ante el juez quien comprobaba en el momento su estado y las reacciones del mismo.

Con posterioridad la tasa de alcohol fue fijada en 8 g/1.000 cm³ de sangre, y la medición se llevaba a cabo con alcoholímetros, a partir del aire espirado en un globo, que disponía de una ampolla para la toma de muestra por descomposición de un reactivo, esta prueba era del tipo de evaluación simple.



A principios de los 70, la Agrupación dispuso de alcoholímetros de precisión.

Más tarde, la tasa de alcohol pasó a medirse a través del aire espirado utilizando al efecto etilómetros.

La tasa se estableció en sus actuales valores de alcohol en sangre de 0,5 g/l, o de alcohol en aire espirado superiores a 0,25 mg/l.

- En julio de 1970 se crea el COA, Centro Operativo de Autopistas, que coordinaba los servicios que se realizaban en las Autopistas de Peaje en las Unidades del Sector de Barcelona.
- En diciembre de 1970, la plantilla se fija en 7.000 hombres.
- En el año 1971 Televisión Española rueda la serie "Stop", que ensalza el servicio de la Agrupación de Tráfico, explicando en cada capítulo las intervenciones habituales de las parejas de servicio.
- En 1972, en Sector de Madrid, se constituye el Destacamento de Autopistas de San Rafael.

El tipo de vehículo era un Seat 1430 *icon motor 1.600l*, uno de los vehículos mas rápidos del mercado, con capacidad de transportar en la parte posterior un equipo de señalización completo para atender las emergencias y señalar convenientemente los cortes de carril; la circulación por este tipo de vías era muy alta, el límite de velocidad en autopistas estaba fijado en 130 km/h, y la velocidad a la que circulaban por ella algunos vehículos sobrepasaba habitualmente los 150 Km/h.

- En 1974, el Cinturón de seguridad se declara obligatorio.
- En 1977, se comienzan a utilizar alcoholímetros de evaluación simple, bolsa, ampolla con reactivo y boquilla, hasta 1981 que son sustituidos por alcoholímetros digitales.

- En 1977, se ponen en servicio los radares en la modalidad de móviles.
- En 1981, se hace obligatoria la instalación de tacógrafos para distintos vehículos destinados al transporte de mercancías y viajeros.

Se declara obligatorio el uso del casco.

- En verano de 1982 se celebra en España del Campeonato del Mundo de Fútbol.

La Agrupación de Tráfico se encarga de la seguridad y movilidad vial de las selecciones en sus múltiples desplazamientos

- Los equipos de Auxilio se mantuvieron hasta 1982.
- Tras la aprobación del Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, se traspasan los servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos.

- En Noviembre de 1982 visita a España de S. S. Juan Pablo II; la Agrupación de Tráfico se integra con una unidad de Motoristas en los desplazamientos que realiza la caravana Papal.



- En junio de 1983, la Agrupación deja de prestar servicio en el País Vasco.
- Cuenta con especialistas en la inspección del transporte, obligadas incluso por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, que impone la obligación de que en los territorios en los que la vigilancia del transporte esté atribuida a la Guardia Civil, dentro de cada Subsector de la Agrupación de Tráfico, existirá un número suficiente de agentes que tendrán como dedicación preferente dicha vigilancia.
- En 1987 se dejó de adjudicar el cuero y se sustituyó por un chaquetón tipo anorak.
- En 1988 se adjudicaron los cascos integrales que supusieron un avance importantísimo en la seguridad de los Motoristas, su principal impulsora fue la entonces Directora General de Tráfico, Rosa de Lima.
- 30 de junio de 1988, un helicóptero de tráfico sufre un accidente debido a la meteorología adversa, en el término municipal de Valdemanco (Madrid); a consecuencia del trágico suceso, fallecen la Directora General de Tráfico D^a Rosa de Lima, y cuatro personas más.

- En julio de 1988, se crean las Subagrupaciones como unidades que aglutinan varios Sectores.
- A principios del año 1989 se instalaron vídeos en vehículos de los Sectores de Madrid y Barcelona, con el objeto de grabar las infracciones y notificar in situ a los conductores la denuncia, aportando fotograma de la misma en el momento de cometer la infracción, para lo cual el vehículo iba provisto de una impresora.
- El día 5 de junio de 1989, se comenzó a prestar el servicio de vigilancia y control de los accesos a Madrid desde helicóptero, facilitando la información de la evolución del tráfico en todas las vías de accesos a la Capital.
- Entre los días 19 y 20 de agosto de 1989, con ocasión de la visita de S. S. Juan Pablo II a Santiago de Compostela, se congregan para asistir a los actos programados más de 600.000 jóvenes y se movilizan más de 5.000 autocares: la Agrupación de Tráfico concentra 268 Motoristas, entre los que se encuentra el Destacamento Especial de Madrid al completo, con los que regulan y controlan los accesos de vehículos a Santiago por todas las carreteras y del estacionamiento de los autocares en tres aparcamientos, Salgueiriño, Mercado Ganadero, Polígono del Tambre y FINSA, desde donde se reconduce a sus ocupantes a pie hasta el Monte del Gozo.
- Con fecha 7 de junio de 1991, se inició el servicio de vigilancia de carreteras desde helicóptero, incorporando a la tripulación un Motorista con el cometido de denunciar las infracciones que observaba desde el aire; en la actualidad, desde el 20 de mayo de 2002 se presta en la modalidad de foto-vídeo, con lo que el Guardia Civil Operador es autosuficiente al estar dotado de una cámara de alta precisión para captar las infracciones por medio de imágenes y formular posteriormente las denuncias.
- En octubre de 1991 tiene lugar en Madrid la Conferencia de Paz sobre Oriente Medio a la que asisten los Presidentes de Estados Unidos George Bush padre y el Presidente de la Unión Soviética Gorbachov, así como los principales Líderes Palestinos e Israelíes, y, como invitados, los de Siria, Líbano, Egipto, Jordania y la Unión Europea.



La Agrupación prestó múltiples servicios de protección a las caravanas de las Personalidades en sus desplazamientos y reservó el carril izquierdo de la carretera A-2, en ambos sentidos, para ser utilizado exclusivamente por las comitivas desde la Sala de Autoridades del Aeropuerto de Barajas hasta la entrada a Madrid.

- En diciembre de 1991, se consolidan los efectivos de la Especialidad de Transportes por provincias.
- En enero de 1992, se dividen los Subsectores de Madrid y Barcelona en dos, Norte y Sur.
- A principios del año 1992, la mujer se incorpora a la Agrupación de Tráfico, en las especialidades de Motoristas y Atestados: en el primer curso fueron 5 los efectivos, hoy día son ya 112 las que prestan servicio en los distintos puesto de trabajo.
- En 1993, se reorganizan los Sectores para adaptarlos al despliegue por Zonas.
- Por Ley Orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, se transfieren las competencias ejecutivas en materia de Tráfico y Circulación de vehículos a motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña.
- En mayo de 1998, la Agrupación deja de prestar servicio en el Subsector Gerona, al transferirse las competencias a la Policía Autónoma de Cataluña.



- En febrero de 1999, se suprimen las Subagrupaciones y se hace coincidir la demarcación de los Sectores con la estructura del resto de las Unidades del Cuerpo.
Queda la Agrupación con 11 Sectores, 44 Subsectores y 197 Destacamentos.
- En Mayo de 1999, deja de prestar servicio en el Subsector de Lérida, al transferirse las competencias a la Policía Autónoma de Cataluña.
- En diciembre de 2000, finalizan las transferencias a la Policía Autónoma de Cataluña, con la supresión de los Subsectores de Barcelona y Tarragona.

- Crea un Equipo de Reconstrucción de Accidentes, basándose en la aplicación de las más modernas tecnologías y sofisticados programas informáticos.
- En el año 2005, con bastante retraso respecto del conjunto de la Guardia Civil, la Agrupación se incorpora al Sistema SIRDEE (Sistema de Radiocomunicaciones de Emergencias del Estado)
- La uniformidad se mantiene prácticamente sin grandes variaciones, únicamente se incorporan al chaquetón los elementos reflectantes que antes se usaban como prenda independiente en chalecos propios con esta finalidad, también se dota a los chaquetones de refuerzos en codos y hombros, hasta que en el año 2008 se determina la uniformidad actual: se pone fin a la tradicional imagen del motorista con botas altas, y se conjunta un traje de montar con trenca reforzada en codos hombros y espalda, pantalón largo provisto de reflectantes a la altura de las pantorrillas.



- En 2008, se pone en marcha el sistema PRIDE (Proceso Informático de Denuncias), y se modifica el modo tradicional de utilización manuscrita de los boletines de denuncias, pasándose a formular mediante un terminal de comunicación de mano (TCM), que además permite tener acceso a los datos del conductor y del vehículo, así como el intercambio de información entre el TCM y el SIGO.

Hoy, los cerca de 10.000 efectivos de la Agrupación de tráfico han de vigilar cerca de 300.000 kilómetros de carreteras, de los que 13.000 son con varias calzadas en cada sentido (*no se contabilizan los correspondientes a las Comunidades Autónomas de Cataluña y el País Vasco*); el parque de vehículos actual es superior a los 31.000.000 vehículos, es decir, se ha multiplicado por 36.

Con el transcurso del tiempo y la necesaria actualización de la especialidad, ahora cuenta con las modalidades de Dirección, Motorista y Atestados.

La Agrupación de Tráfico, como la propia Guardia Civil, nació con una clara vocación de protección y auxilio a los usuarios de las carreteras: en 1960 se realizaron 3.601 auxilios, en 1966 este número se había multiplicado por 15, llegando hasta los 57.159; durante el año 2008 se han realizado 81.098.495 auxilios.

El prestigio de la Agrupación de Tráfico, ganada con el esfuerzo, sacrificio y dedicación de todos los que trabajan en ella, ya desde sus orígenes, ha trascendido fuera de nuestro país y ha servido de modelo incluso para la organización de algunas Policías de Tráfico de nueva creación.

En todos estos años, la Agrupación de Tráfico ha mantenido relaciones y contactos con cuerpos policiales de muchos países. De entre éstos cabe destacar, muy especialmente, las mantenidas con los de la América Latina, donde ha contribuido en la formación de sus responsables y especialistas de tráfico o tránsito, como allí se denomina. Pero también desde países africanos y del Medio Oriente [*Guinea, Senegal, Mozambique, Marruecos, Argelia, Jordania, ...*], se han acercado a la Guardia Civil al objeto de conocer e implantar en sus Organizaciones policiales dedicadas a la vigilancia del tráfico, los procedimientos y modelos operativos de control que la Agrupación de Tráfico pone en servicio de manera cotidiana.

Y, en otro orden de cosas, la Agrupación de Tráfico al igual que el resto del Cuerpo, ha iniciado un nuevo proceso de apertura hacia el exterior, colaborando activamente en las misiones internacionales donde se encuentran destacadas fuerzas españolas (militares o policiales) trabajando en su especialidad al servicio de los demás fuera de nuestras fronteras.

TENDENCIAS Y PROYECTOS

La Guardia Civil tiene ante sí un reto importante: mantener su estructura de vigilancia del tráfico como el modelo a seguir, tal y como viene siendo valorado desde diferentes foros. Para ello, ha de contar con la permanente y constante profesionalización, en materia de vigilancia del tráfico, de sus componentes y, de forma muy especial, de los de su especialidad bandera en estas tareas, la Agrupación de Tráfico.

La Guardia Civil, manteniendo como objeto de su existencia el de garantizar un más eficiente servicio a la sociedad, ha de instalarse en un permanente proceso de identificación de prioridades y de adaptación de procedimientos; y ha de ajustarse, con generosidad y flexibilidad, al devenir de los acontecimientos antes de que éstos la superen y anulen en un nuevo escenario.

Escenario que se vislumbra complejo con la participación de otras fuerzas en el enmarañado campo de la seguridad vial, en el que se han de posicionar policías

locales y autonómicos con diferente grado de participación. La Agrupación de Tráfico, con el apoyo de las nuevas tecnologías, está haciendo un considerable esfuerzo por adaptar los procedimientos operativos y mantenerse en la vanguardia de la lucha contra la tragedia que supone el goteo constante de pérdida de vidas humanas por accidentes de tráfico.

Escenario en el que, no cabe duda alguna, y en la misma línea que la Guardia Civil, la Agrupación de Tráfico ha de mantenerse como hasta ahora, innovando y perfeccionando sus procedimientos de servicio a la sociedad, y unida en los fines con la Institución de la que es parte, como única garantía de continuidad y permanencia, afianzando pasos que garanticen la coordinación y la unidad de acción en el seno del Cuerpo que tiene encomendada la función de la vigilancia del tráfico; reorganizando unidades y adscripciones de las existentes; unificando material y procesos de respuesta ante incidencias; aprovechando las oportunidades que brinda la tecnología; etc., en definitiva, acometiendo reformas, que son no sólo necesarias para ganar en eficiencia, sino imprescindibles para ofrecer soluciones de calidad a las solicitudes de los ciudadanos.



En esta línea, además, hay que reconocer el esfuerzo de aperturismo que la Agrupación de Tráfico está haciendo en el ámbito europeo, donde goza del respeto, admiración y, por qué no decirlo, del cariño de otros Cuerpos Policiales con competencias de tráfico: desde el pasado 2004, participa en la Red Europea de Policías de Tráfico (*TISPOL*), Organización no Gubernamental que encuadra a responsables de las Policías de Tráfico de 27 países europeos, entre los que se encuentra España.

TISPOL es una red integrada por policías representantes nacionales autorizados por los correspondientes ministerios con competencias en materia de seguridad vial (Interior, Transportes, etc.), con voluntad de ayudar a la Comisión Europea a reducir la terrible tragedia que suponen los accidentes de tráfico en esta sociedad moderna, que organiza actividades formativas y campañas policiales de seguridad vial a nivel europeo, y que colabora y participa con otros Organismos y Entidades en el desarrollo de proyectos y estudios relacionados con el tráfico.

Pero, además, es una organización que, con su esfuerzo y el de sus componentes, se ha constituido en un elemento clave de asesoramiento para la Dirección General de Transportes y Energía de la Comisión Europea (*DGTREN*), responsable en materia de seguridad vial dentro de la Unión Europea.

Además, *TISPOL* mantiene excelentes relaciones con otras organizaciones del ámbito de la Seguridad Vial Europea, como pueden ser "Euro Control Route" (*ECR*), centrada en el control de los transportes profesionales por carretera, o "European Transport Safety Council" (*ETSC*), de reconocido prestigio a nivel europeo.

El próximo año, coincidiendo con la presidencia española de la Unión Europea, la Guardia Civil ostentará la presidencia de *TISPOL*, lo que en buena manera va a ayudar a reforzar la imagen de España en Europa y la difusión de sus logros en este complejo campo de la seguridad.

En este orden de cosas, desde España se podría considerar la oportunidad de sumarse a la idea que, en octubre de 2008, expuso la Presidencia Francesa de la Unión Europea, cuando solicitó la constitución permanente de un Comité de Altos Representantes Policiales, dentro del marco del tercer pilar de la UE, al objeto de trabajar y coordinar, en el conjunto de Europa, la labor policial en materia de Seguridad Vial apoyando el control de los delincuentes y terroristas que circulan por las carreteras de nuestros países.

El futuro inmediato de la Agrupación de Tráfico en el ámbito de la cooperación policial, nacional e internacional es, sin duda alguna, alentador.

Y no parece, a la vista de lo expuesto, que el momento en el que se está celebrando el quincuagésimo aniversario de la asignación de funciones de vigilancia del tráfico a la Guardia Civil y de la creación de su Agrupación de Tráfico haya de servir para cerrar inventarios y cantar por lo conseguido. No. Es, muy por el contrario, un momento que ha de servir para la reflexión, para alcanzar el depurado conocimiento que ofrece la dilatada experiencia en el servicio y para el diseño de nuevas capacidades desde las que afrontar nuevos retos en la garantía de la seguridad vial.



Bibliografía:

- *Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad: del orden público a la seguridad ciudadana.* Alfonso Villagómez. 1997.
- *Legislación sobre Cuerpos de Policía: Ámbito Estatal, Autonómico y Municipal.* Gonzalo Jar Couselo y Juan-Luis Pérez Martín. 1997.
- *Cuerpos de Policía y Seguridad Ciudadana. Situación actual y perspectivas de futuro: Piedad Lazúen Alcón.* 1999.
- *Policía y Guardia Civil en la España republicana.* Julio de Antón.
- *Historia de los caminos de España.* José L. Uriol Salcedo.
- *Las policías autonómicas y el modelo policial español.* Miguel José Izu Belloso.
- *Modelo policial y forma de Estado en España.* Tomás Gil Márquez. 1999.
- *La Policía Foral en Navarra.* Miguel José Izu Belloso. 1991
- *Antecedentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.* Eduardo Seco Sánchez. 2009
- *Creación de la Agrupación de Tráfico.* Fernando Ramírez Trejo. 2009
- *Antecedentes históricos de la policía española. Inicios de la policía. Policías Extranjeras.* Santiago Raposo.
- *II República: Guerra Civil.* Luis Manso López Marizatt.
- *El derrumbamiento de la monarquía. Memorias de mi paso por la Dirección General de Seguridad.* Emilio Mola Vidal.
- *Historia de la Policía española.* Julio de Antón.
- *Transformaciones y cambio en la Policía española durante la IIª República.* José María Miguélez Rueda.
- *Proces a la Guardia Civil. Barcelona (1939).* Manel Risques Corbella y Carles Barrachina Lisón. 2001
- *ETA, una historia de muerte y destrucción.* Florencio Domínguez
- *Modelo Policial Español y Policías Autónomas.* Gonzalo Jar Couselo. 1995.
- *El aparato policial en España* Diego López Garrido. 1987.
- *Administración Policial Española.* Antonio Morales Villanueva. 1988.
- *Orden público y militarismo en la España constitucional (1812-1983).* Manuel Ballbré. 1985

- *El policía y la Ley. Joan Josep Queralt. 1986.*
- *Cuerpo Nacional de Policía y Sistema Policial. Ángel Valriberas Sanz. 1999.*
- *Los caminos en la historia de España. Gonzalo Menéndez Pidal.*
- *Revista Carreteras, editada por la Asociación Española de la Carretera. Varios números.*
- *Conferencia con motivo del 75º aniversario de la Cámara de Comercio Española en Alemania. Jordi Pujol. 2004*
- *El desarrollo del turismo en España: cambio de rumbo y oportunidades científicas. Venancio Bote Gómez.*
- *El proceso de constitución de España en una sociedad turística. Javier Callejo, Jesús Gutiérrez y Antonio Viedma.*
- *El Franquismo. Jesús Sánchez Rodríguez. 2006*
- *Plan de Estabilización. Amalia Luque Sendra.*

