

Creación y primeros pasos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

Por ANGEL RUIZ AYUCAR
Coronel del Cuerpo

ANTECEDENTES HISTORICOS

La presencia de la Guardia Civil en las carreteras no es cosa nueva. Por el contrario, la seguridad de los caminos fue una de las principales causas de su creación. Al principio sus esfuerzos iban dirigidos a dar seguridad a los viajeros contra los ataques de los bandidos. Uno de los primeros servicios que prestó el Cuerpo, en el mismo año 1844 de su creación, tuvo lugar en la carretera de Extremadura, muy cerca de Madrid, lo que nos da una idea de la inseguridad reinante en aquellos tiempos. El 12 de noviembre sorprendió una pareja de guardias a unos bandoleros que estaban robando a unos viajeros en unos barrancos próximos a Navalcarnero, sitio célebre en las crónicas por los crímenes en ellos cometidos. Los guardias entablaron combate con los bandoleros, dando muerte a uno de ellos y apresando a otros dos.

Unos días después, el 7 de diciembre, ocho bandoleros volvieron a asaltar a los viajeros en el mismo barranco, atándolos a unos árboles. Cuando estaban en ello llegó un Cabo al frente de cuatro guardias civiles. A su vista, los bandoleros se dieron a la huida, internándose en la espesura. La Guardia Civil se lanzó en su persecución, entablándose un duro combate en el que resultaron muertos siete forajidos, consiguiendo huir sólo uno de ellos. A partir de entonces cesaron los asaltos en aquella zona.

Si la seguridad que la Guardia Civil proporcionó a los caminos es timbre suficiente de gloria, no lo es menos el espíritu de sacrificio que demostró en el auxilio de los viajeros, constituyendo un antecedente brillante de los actuales servicios de auxilio en carretera, que tanta gratitud merecen de los usuarios.

Destaquemos, como ejemplo más impresionante, el del barranco de Bellver.

El 15 de septiembre de 1850, el coche-correo que se dirigía de Barcelona a Valencia embarrancó en un arroyo. Tan pronto conoció el hecho el Cabo de Oropesa acudió con dos guardias al lugar del accidente, pidiendo al Alcalde hombres y caballerías para el salvamento. Antes de salir ordenó a los guardias Pedro Ortega y Antonio Jimeno que marcharan en dirección contraria, hasta encontrar la diligencia de Valencia, con objeto de ayudarle en caso de algún incidente similar, dado la crecida de arroyos y barrancos a causa del temporal de lluvias.

El Cabo y los guardias que le acompañaban llegaron al arroyo donde se encontraba el coche de Barcelona, y con el agua hasta el pecho sacaron a los viajeros, procediendo a continuación, con la ayuda recibida de Oropesa, a sacar el coche. Una de las viajeras pretendió recompensar al Cabo con dos onzas de oro, sin que ésta lo aceptara. Un Oficial de Ingenieros y un extranjero que viajaban en el mismo vehículo no lograron hacerle tampoco aceptar ninguna recompensa.

Mientras tanto, en aquella noche trágica, la diligencia procedente de Valencia cayó con viajeros y tiro en el barranco de Bellver, pereciendo todos sus ocupantes. Al lado de los tres cadáveres aparecieron los de los guardias que el Cabo de Oropesa había mandado, en prevención, a auxiliar a la diligencia. El correaje y armamento, encontrados en el camino, demostraban, sin lugar a dudas, que aquellos dos hombres, con un heroico sentido del deber, se lanzaron al barranco voluntariamente en auxilio de las víctimas, encontrando la muerte en la empresa. Un monolito con una placa conmemora, en el lugar del suceso, la acción heroica de aquellos dos modestos guardias civiles.

Los años han ido pasando; la técnica, y con ella el tráfico por carreteras, ha ido evolucionando. La Guardia Civil ha seguido en todo tiempo prestando especial atención a la seguridad de las vías públicas, hasta el punto de que su silueta se ha hecho ya familiar a los extranjeros que cruzan nuestras carreteras. En su Reglamento está vigente un artículo, el 63, que tiene un sabor tradicional insuperable:

«En los caminos, campos y despoblados, la Guardia Civil cuidará de proteger a cualquiera persona que vea en peligro o desgracia, prestando el auxilio y facilitando el socorro que estuviere a su alcance. Por consiguiente, procurará proteger a todo viajero que sea objeto de violencia; dar auxilio cuando algún carruaje hubiese volcado o experimentado un contratiempo que le detenga; recoger los heridos, enfermos o imposibilitados; contribuir a cortar los incendios en campos, casas aisladas y poblaciones, y prestar, en suma, del mejor modo que le fuera posible, todo servicio que pueda contribuir al objeto y realce de esta Institución, esencialmente benéfica y protectora.»

No puede extrañar que el Gobierno, al reorganizar, por las modernas necesidades de la circulación rodada, las normas de tráfico, encargara el servicio de vigilancia a la Guardia Civil. No le confiaba con ello un cometido nuevo, sino que le proporcionaba los medios para poder desarrollarlo con mayor eficacia.

PRIMEROS ENSAYOS

El primer antecedente de la modernización del servicio de carreteras lo encontramos en el realizado por la entonces Primera Comandancia Móvil de Madrid, de 1953 a 1958. A esta Unidad, cuya misión específica es la de constituir una reserva del Mando, le fue encomendada la vigilancia de la circulación en ciertos tramos de carretera próximos a Madrid. La forma de verificarlo fue verdaderamente nueva, rompiendo con los moldes generales que hasta entonces regían. Las características singulares de este servicio fueron las siguientes:

1.^a El servicio dependía directamente de la 3.^a Sección de E. M. de la Dirección General del Cuerpo y era, por tanto, independiente de las Unidades territoriales, aunque estaba debidamente coordinado.

2.^a El servicio era dirigido y vigilado por los Oficiales de las Compañías del Móvil que los realizaban y, en última instancia, por el Mando de la Comandancia.

3.^a El servicio no era realizado por todos los componentes de las diversas Compañías, sino exclusivamente por un grupo debidamente seleccionado e instruido.

4.^a La instrucción de estos grupos estaba encomendada, en cada Compañía, a un Oficial, que se especializaba así en la materia. Consistía en una clase diaria, en la que se estudiaban los incidentes del servicio, pliegos de descargo, quejas, felicitaciones, etc.

5.^a Cada día era una Compañía la encargada de realizar el servicio de carretera, con exclusión del personal de cualquier otra.

6.^a El servicio se realizaba en coches Land-Rover del Parque, e iban en el mismo, además del conductor, un Sargento o Cabo y un guardia que eran los que realizaban el servicio. Salían cuatro coches diarios, dos para cada uno de los sectores en que habían sido divididas las carreteras. El Primer Sector comprendía las de Coruña, Irún y Barcelona. El Segundo las de Valencia, Andalucía, Toledo y Extremadura. Ambos con una longitud aproximada de 100 kilómetros de cada carretera a partir de Madrid. El servicio de cada Sector estaba mandado directamente por un Teniente, que contaba con un Land-Rover para este cometido.

El resultado de este servicio fue un completo éxito, y pronto la seriedad y competencia del personal de los Land-Rover de servicio en carretera se hicieron conocer.

La primera experiencia de un servicio especial de vigilancia de carreteras quedaba hecha.

LA UNIDAD PILOTO

A finales de octubre de 1958, y cuando ya estaban en marcha los estudios para confiar la policía de tráfico a la Guardia Civil, se creó la Unidad Piloto que, como el anterior servicio de carreteras del Móvil, dependía de la 3.^a Sección de Estado Mayor.

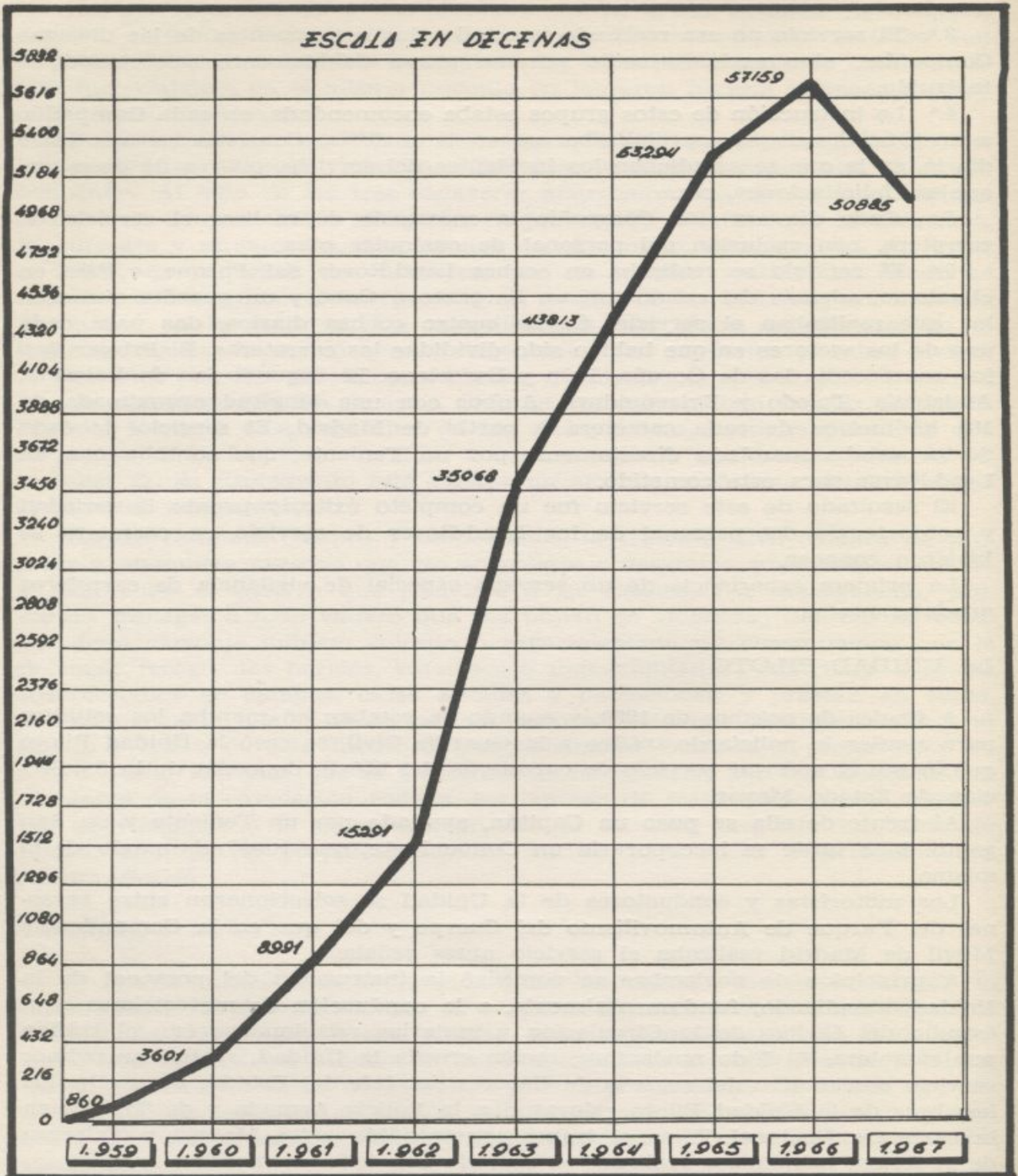
Al frente de ella se puso un Capitán, ayudado por un Teniente y un Sargento. Más tarde se incorporaría un Comandante, que tomó el mando de la misma.

Los motoristas y conductores de la Unidad se seleccionaron entre personal del Parque de Automovilismo del Cuerpo y del que en la Comandancia Móvil de Madrid realizaba el servicio antes señalado.

A principios de noviembre se comenzó la instrucción del personal de la Unidad, atendiendo, fundamentalmente, a la conducción de motocicletas y al estudio del Código de la Circulación y materias relacionadas con el tráfico por carretera. El 7 de noviembre, recién creada la Unidad, realizó su primer servicio con motivo del regreso de Cáceres del Jefe del Estado. Para ello, los hombres de la Unidad Piloto relevaron a la Policía Armada y de Tráfico en la carretera Nacional V, en el tramo comprendido entre Madrid y Talavera de la Reina, habiéndose realizado el servicio con toda normalidad.

A partir de entonces se comenzó el servicio ordinario en la misma carretera y tramo. Lo realizaban tres parejas de motoristas, dos coches Seat y el primer coche de Auxilio, servicio verdaderamente original en circulación,

GRAFICA DE LOS AUXILIOS PRESTADOS POR LA AGRUPACION DE TRAFICO DURANTE LOS AÑOS QUE SE INDICAN



y que se corresponde con el carácter eminentemente humanitario de nuestro Cuerpo. En los coches Seat iba igual dotación que en los coches que prestaron este servicio en el Móvil: conductor, un Cabo y un guardia. El coche de Auxilio fue ya, desde el principio, como iba a cristalizar más tarde en la Agrupación de Tráfico: Un Land-Rover con un conductor-mecánico y un guardia practicante, lo que garantizaba que se pudiera prestar con eficacia tanto el auxilio mecánico a los vehículos como el sanitario a los usuarios.

COMPOSICION DE LA UNIDAD PILOTO

PERSONAL	MATERIAL
1 Comandante.	2 Coches de Mando.
1 Capitán.	3 Coches Patrulla.
1 Teniente.	2 Coches de Auxilio.
1 Sargento.	30 Motocicletas.
6 Cabos de la Primera Comandancia Móvil.	
6 Guardias de la Primera Comandancia Móvil.	
30 Motoristas del Parque.	
12 Conductores del Parque.	

El personal fue seleccionado entre el que prestaba esta clase de servicio en la Comandancia Móvil de Madrid y entre conductores del Parque que fueran buenos mecánicos o con conocimientos de conducción de motocicletas.

La Unidad Piloto dejó de existir al organizarse la Agrupación de Tráfico, en la que fue absorbida.

CREACION DE LA AGRUPACION DE TRAFICO

La creación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil no fue un hecho aislado, sino que queda encuadrada en una serie de medidas tomadas para regular, de una forma más efectiva, la circulación por carretera en España, a la vista de las nuevas necesidades que el progreso y mejora del nivel de vida imponían. Estas circunstancias quedan claramente expresadas en el preámbulo de la Ley de 30 de julio de 1959, por lo que reproducimos íntegramente las razones que figuran en el mismo:

«I. La competencia en materia de vigilancia de tráfico, circulación y transporte por carretera y las facultades para sancionar las infracciones que en la misma materia se cometan, están hoy distribuidas entre diversos Organismos. Ello, unido a que el aumento de los vehículos de tracción mecánica fue más acelerado que el de la adaptación de los servicios que tienen a su cargo aquella competencia y facultades, aconseja una más ordenada y sistemática regulación, como asimismo las medidas necesarias para la mayor eficacia de las disposiciones que se promulguen y del personal llamado a velar por su observancia.

II. La justificada inquietud de nuestro país, que, al igual que otras naciones, observa que el problema del uso de la carretera sigue una línea progresiva de agravación, impone tanto prever su segura evolución, como adop-

tar soluciones adecuadas a la presente calidad, que responda al criterio racional de evitar los gastos y complejidad derivadas de coincidir en las vías públicas diversas clases de Agentes de vigilancia; reconocer la conexión que, con la seguridad general, tienen las circunstancias personales del titular o conductor de un vehículo; simplificar la documentación y procedimientos correspondientes, y que la potestad gubernativa sancionadora se ejerza por la autoridad que, en la provincia, represente al Gobierno.

III. La diversidad de elementos que en aquella materia intervienen exigirá la actuación coordinada de distintos Departamentos ministeriales y de sus servicios o personal; si bien la principal finalidad que se persigue entra de lleno en la competencia del Ministerio de la Gobernación, por asumir, tradicionalmente, la misión de velar por el orden público y contar, previa la oportuna adaptación, con los órganos adecuados para garantizar la disciplina del tráfico y transporte por carretera.

IV. La presente Ley, sin desconocer los elementos materiales a considerar en el problema del Tráfico —la carretera y el vehículo—, reafirma así que el problema es sustancialmente humano, puesto que en el volumen de las infracciones y en la magnitud de los daños que producen los accidentes, la conducta de los hombres interviene en forma decisiva, destacando la responsabilidad de quienes, sirviéndose de aquellos medios en forma antirreglamentaria o menospreciando su riesgo, constituyen un peligro para la seguridad de las personas y de las cosas.»

En la Ley aparecen dos artículos de capital importancia para la evolución del servicio de carreteras en la Guardia Civil. Uno es el artículo 3.º, que en su apartado 1 dispone:

«El Ministro de la Gobernación ejercerá las facultades que se le atribuyen en la presente Ley, 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.»

Como se ve, en el anterior texto aparece, por primera vez, la figura de la Jefatura Central de Tráfico, organismo nuevo que, por las amplias atribuciones que se le confieren en materia de circulación por carretera, va a ser en lo sucesivo uno de los organismos estatales con los que más contacto va a tener la Guardia Civil.

El apartado 2 del citado artículo dice:

«Las funciones de vigilancia se ejercerán por la Guardia Civil, según lo previsto en el artículo 6.º y por los agentes o Cuerpos Auxiliares de la Autoridad, conforme a lo que reglamentariamente se disponga, con arreglo a esta Ley, en orden a su agrupación o demarcación territorial de actuación. Son inherentes a tal misión el apoyo y colaboración a las Inspecciones de otros Departamentos o Servicios.»

Este apartado es trascendental para nuestro Cuerpo. En el mismo se confieren a la Guardia Civil las funciones de vigilancia de la Circulación, misión que si bien había tenido siempre, la compartía con la Policía Armada y de Tráfico, único Cuerpo que tenía la especialidad de motoristas para el servicio de carretera en las principales vías de comunicación. Con esa Ley se ini-

ciaba la transferencia de tal misión a la Guardia Civil, en exclusiva, lo que suponía un cambio fundamental en el sistema entonces imperante.

El otro artículo capital para nosotros de esta Ley es el 6.º, consecuencia del anteriormente reseñado. Dice:

«Por la Dirección General de la Guardia Civil, con la cooperación de la Jefatura Central de Tráfico, se procederá 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. A tal efecto someterá al Ministro de la Gobernación el programa de necesidades y propondrá las dotaciones que, por insuficiencia de las actuales, sea indispensable completar.»

La creación de una unidad especial de la Guardia Civil para circulación queda claramente dibujada. El artículo siguiente, el 7.º, declara a extinguir la especialidad de Policía de Tráfico, cuyo personal, según fuera siendo relevado, había de integrarse en las restantes unidades de la Policía Armada. La dualidad de dos Cuerpos con una misma misión quedaba así resuelta.

La atribución total a la Guardia Civil de la vigilancia del Tráfico queda tajantemente establecida en la Orden del Ministerio de la Gobernación de 5 de octubre de 1959, desarrollando la Ley antes citada. El artículo 4.º dice:

«La Dirección General de la Guardia Civil tendrá a su cargo la vigilancia del tráfico, circulación y transporte por carretera con exclusión de cualquier otro agente.»

El tercer párrafo de este artículo puede ser considerado como verdadera partida de bautismo de la Agrupación de Tráfico, ya que es la primera vez que oficialmente se cita con este nombre. Dice:

«Para ello formará unidades especiales bajo la denominación de Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, sometiéndolo a este Ministerio, con la cooperación de la Jefatura Central de Tráfico, el programa de necesidades y dotaciones que por insuficiencia de las actuales sea indispensable completar.»

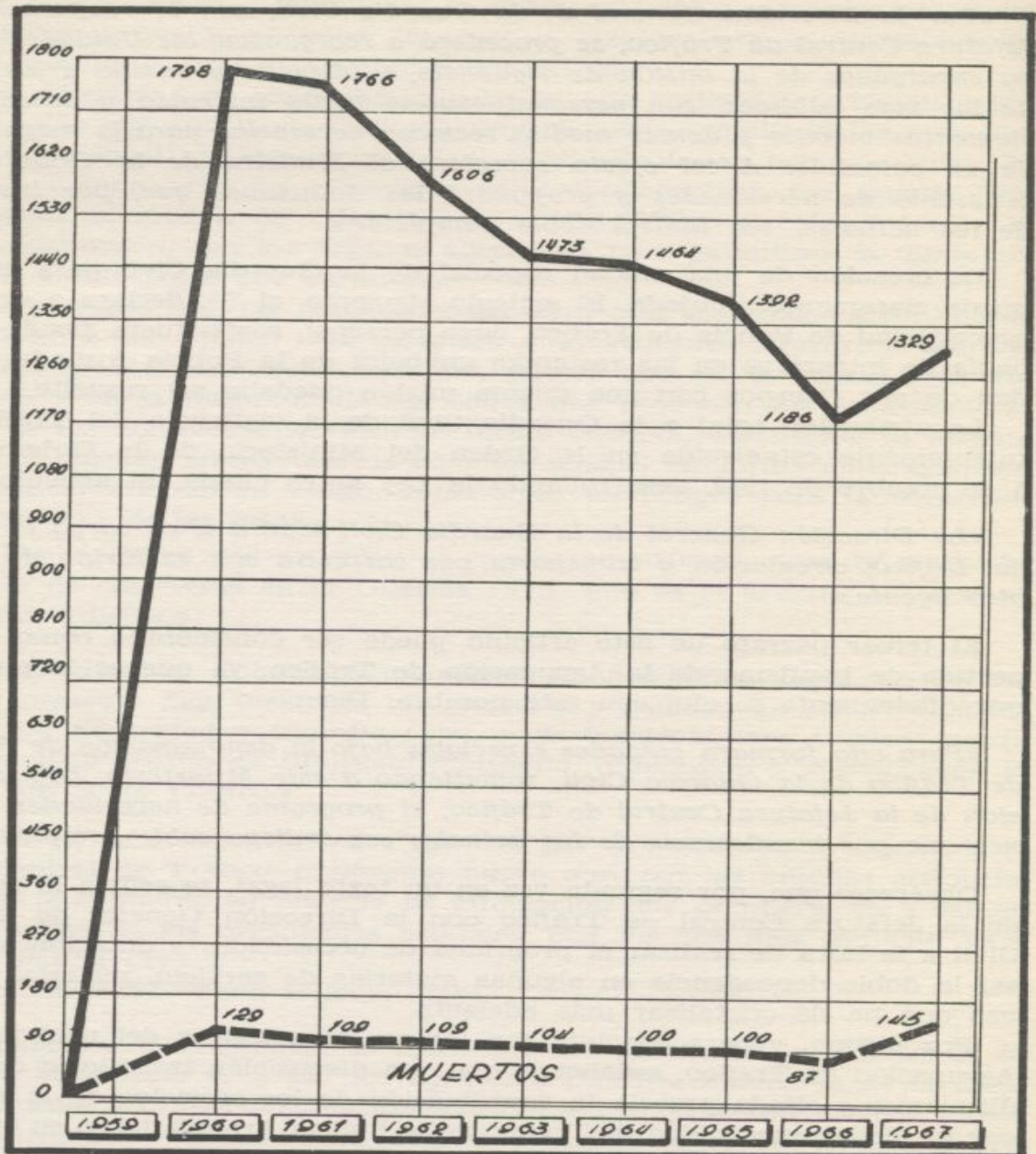
Obsérvese que, por segunda vez en un texto legal, se señala la cooperación de la Jefatura Central de Tráfico con la Dirección General de la Guardia Civil a la hora de realizar el programa de necesidades y dotaciones. Se inicia así la doble dependencia en algunas materias de servicio, material y dotaciones que ha de cristalizar más adelante.

Por último, y para concluir con los aspectos legales del nacimiento de la Agrupación de Tráfico, señalemos que una disposición transitoria de la Orden últimamente citada preveía la coordinación de los servicios de la Agrupación con los de la especialidad de Tráfico de la Policía Armada hasta su total relevo.

ORGANIZACION Y DESARROLLO DE LA AGRUPACION

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Ley antes citada, en el mismo mes de julio de 1959 quedó fundada la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, cuyos efectivos, de acuerdo con una plantilla previamente estudiada y que había de cubrirse en dos fases, se fueron poniendo en pie paulatinamente.

GRÁFICA DE LOS ACCIDENTES Y MUERTOS HABIDOS DURANTE LOS AÑOS QUE SE INDICAN, POR CADA 100,000 VEHÍCULOS



NOTA: HASTA 1966, SOLO ESTAN INCLUIDOS LOS ACCIDENTES EN QUE INSTRUYO DILIGENCIAS PERSONAL DE LA GUARDIA CIVIL. EN 1967, SE REFIERE AL TOTAL DE ACCIDENTES, LO QUE EXPLICA EL ALZA QUE SE OBSERVA EN LA GRÁFICA.

Con arreglo a la primera fase de la plantilla citada, la Agrupación quedaba constituida de la siguiente manera:

Un Coronel jefe, auxiliado por una Plana Mayor y cuatro Jefaturas: Administración, Enseñanza e Instrucción, Material, y Servicios y Estadística, las cuales, a su vez, disponen de los negociados necesarios.

Diez Sectores, cada uno de los cuales comprende varias provincias, al mando de un Comandante, excepto el X (Canarias) que lo manda un Capitán.

Cada provincia constituye un Subsector, que al principio fueron llamados Secciones. Lo manda un Oficial, Capitán o Teniente, según su importancia.

Cada Subsector está dividido en Destacamentos, equivalentes a los Puestos del resto del Cuerpo. Lo manda un Teniente, Suboficial o Cabo, según su importancia. Aparte de los Destacamentos con demarcación propia, existen dos Destacamentos Especiales, en Madrid y Barcelona, para atender a los servicios extraordinarios que exigen ambas ciudades.

Al fundarse la Agrupación, en la fecha indicada, se inició con la Plana Mayor, Jefatura de la misma y el I Sector, con cabecera en Madrid, constituido por los Subsectores de Madrid, Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Guadaluajara, Avila y Segovia.

La razón de no montarse toda la Agrupación a la vez, era la de no disponer de personal preparado ni del material preciso. La fórmula buscada fue la de cubrir de una vez Sectores completos.

El 20 de octubre de 1959 se montó el VIII Sector, hoy VII con cabecera en Salamanca e integrado por esta provincia y las de Valladolid, Zamora, Cáceres y Badajoz.

En marzo de 1960 se estableció el II Sector (hoy VI) con cabecera en Burgos, e integrado por esta provincia y las de Santander, Logroño, Bilbao, San Sebastián, Vitoria y Palencia.

En el mes de septiembre del mismo año se constituyó el IX Sector (hoy VIII) con cabecera en La Coruña, formado por esta provincia y las de Lugo, Orense, Pontevedra, Asturias y León.

En octubre del mismo año se montó el III Sector (hoy V) con cabecera en Zaragoza, comprendiendo esta provincia y las de Huesca, Teruel, Navarra y Soria.

En noviembre se cambió la numeración de los Sectores, haciéndolas coincidir con la numeración de las Capitanías Generales donde estaban ubicadas las cabeceras.

En febrero de 1961 se instaló el VI Sector (Barcelona) con las cuatro provincias catalanas, más Baleares.

En abril se estableció el III Sector, con cabecera en Valencia, formado por las tres provincias del antiguo reino de Valencia, Murcia y Albacete, aunque estos dos últimos Subsectores quedaron de momento sin montar.

En junio del mismo año se estableció el IX Sector con cabecera en Granada, comprendiendo esta provincia y las de Jaén, Málaga y Almería. En el mismo mes se establecieron los dos Subsectores del Sector de Valencia que faltaban.

A partir del mes de julio las Secciones comenzaron a llamarse Subsectores, denominación que hemos empleado nosotros para evitar confusiones.

En agosto, siempre de 1961, se montó el II Sector, con cabecera en Sevilla, comprendiendo esta provincia y las de Cádiz, Huelva y Córdoba.

Por último, en septiembre de 1961, quedó constituido el X Sector, con sede en Santa Cruz de Tenerife, comprendiendo el Archipiélago canario. Se había tardado poco más de dos años en cubrir con una Unidad de nueva creación todo el territorio nacional, tiempo que debe considerarse corto si se tiene en cuenta que el personal que la componía, desde los Jefes al último guardia, tuvieron que seguir los Cursos necesarios para su especialización, de una duración media de tres meses.

Con sólo tres modificaciones, esta división de los Sectores ha llegado hasta nuestros días: En febrero de 1961 el Subsector de Badajoz pasó del Sector de Salamanca al de Sevilla; el Subsector de León pasó del de La Coruña al de Salamanca, y el Subsector de Córdoba del de Sevilla al de Granada.

PRIMERAS PLANTILLAS

Al terminar esta primera fase la fuerza presente de la Agrupación era la siguiente:

Coroneles	1
Tenientes Coroneles	2
Comandantes	5
Capitanes	25
Tenientes	52
Suboficiales	115
Cabos	535
Guardias	3.035

TOTAL 3.770

Esta fuerza no correspondía exactamente con la plantilla, en lo que a mandos se refiere, ya que algunos sectores fueron confiados a Capitanes próximos a ascender, por lo que figuran más de este empleo de los que correspondían y menos Comandantes. Los dos Tenientes Coroneles eran el Director de la Academia y Jefe de Enseñanza y el Jefe de Servicios.

Toda esta fuerza había sido sacada de otras Unidades del Cuerpo, sin un correlativo aumento de la plantilla del mismo, por lo que inevitablemente su peso cargaba sobre las mismas, que veían disminuidos sus efectivos sin posibilidad de reponerlos.

Por ello, el 24 de diciembre de 1962 se aprobó por las Cortes Españolas una Ley por la que se aumentaba la plantilla de la Guardia Civil en un total de 3.930 hombres para cubrir las necesidades de la Agrupación de Tráfico. Como se ve, el número era superior al de la primera fase, pero inferior al que se preveía para la segunda. Esta Ley tuvo dos consecuencias importantes:

1.^a El Cuerpo podía reponer el personal que había pasado a atender las nuevas necesidades creadas por la Agrupación.

2.^a Al existir una plantilla aprobada por las Cortes ya no era posible pensar en realizar aumentos considerables de la Agrupación de Tráfico sin otra Ley que lo autorizara.

Quedaba así cristalizada la plantilla en unas cifras inferiores a las necesidades previstas por el incremento incesante del tráfico.

El desglose por empleos del aumento concedido por la Ley de 24 de diciembre de 1962, es el siguiente:

Coroneles	1
Tenientes Coroneles	3
Comandantes	11
Capitanes	25
Tenientes	59
Suboficiales	106
Cabos	673
Guardias	3.052
TOTAL	3.930

Los aumentos de Jefes y Oficiales en la plantilla se distribuyeron de la siguiente forma: 1 Teniente Coronel para la Jefatura de Material, que antes era de Comandante, y la Academia pasó a tener un profesorado propio, con la siguiente plantilla:

Teniente Coronel Director	1
Comandante Jefe de Estudios	1
Capitanes profesores	9
Teniente Jefe Sec. Tropa	1
TOTAL	12

Necesidades imperiosas de personal para atender a los servicios que tenía encomendados la Agrupación, hicieron que en febrero de 1966, la Dirección General del Cuerpo, decidiera destinar a la Agrupación, 2 Suboficiales, 49 Cabos y 126 guardias más de la plantilla oficial, continuando la Agrupación con este aumento hasta la fecha en que se redacta este trabajo.

En total, 4.107.

Está asimismo preparado un estudio de aumento de plantilla para ponerlo en práctica cuando la Superioridad lo crea oportuno.

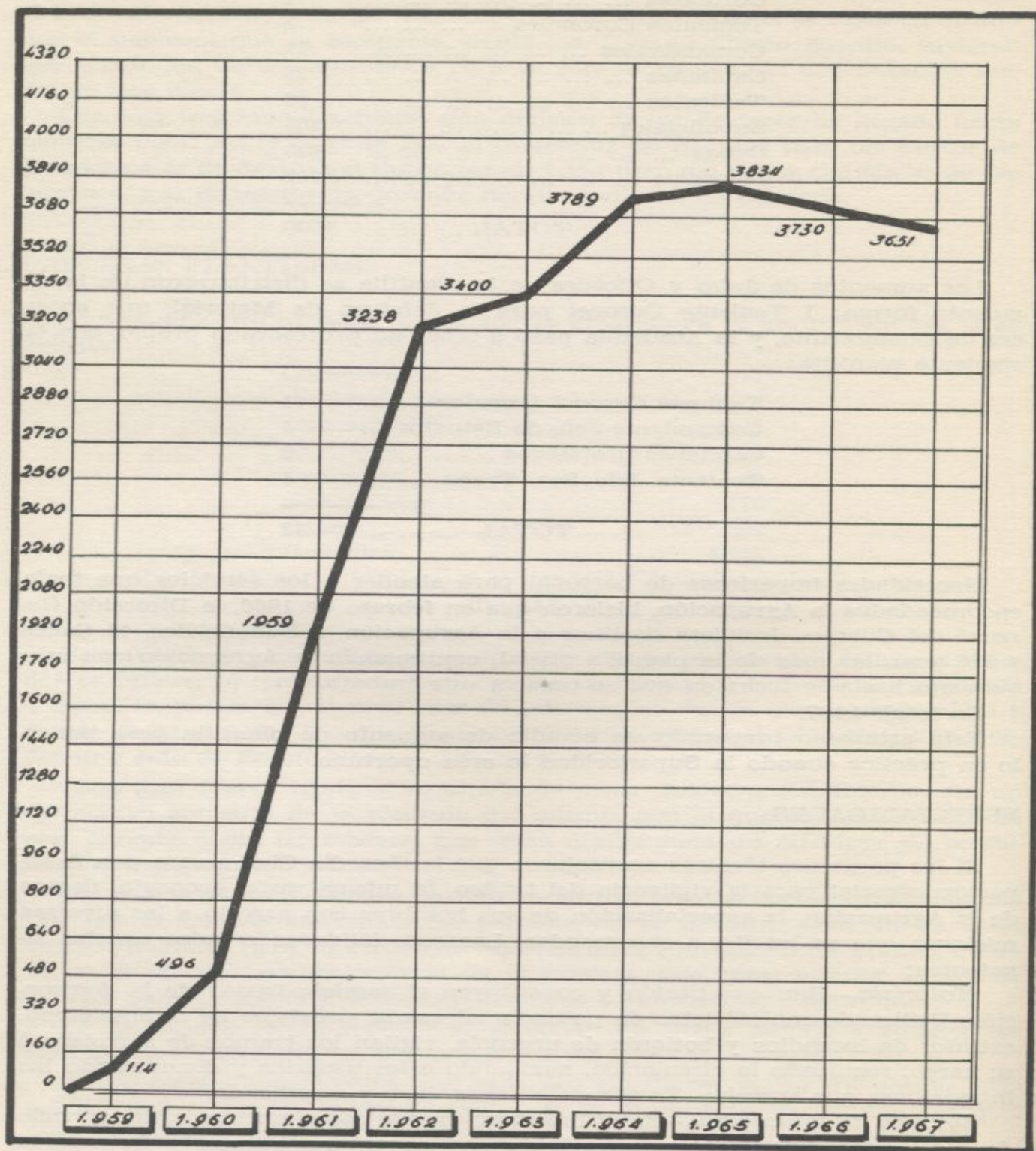
ESPECIALIDADES

Si los progresos técnicos aconsejaron que la Guardia Civil creara una Agrupación especial para la vigilancia del tráfico, la misma razón aconsejó, dentro de la Agrupación, la especialización de sus hombres con arreglo a las diversas misiones que se les iba a encomendar. Las especialidades creadas son las siguientes:

Motorista.—Han constituido y constituyen el servicio básico de la Agrupación. Utilizando motocicletas de potencia adecuada, provistos de radioteléfono, extintor de incendios y botiquín de urgencia, vigilan los tramos de carretera a su cargo, regulando la circulación, auxiliando a los usuarios y denunciando las infracciones que aprecian. Es el servicio más duro y sacrificado.

Equipos de fotocontrol.—Se utiliza como medio complementario del servicio de motoristas, principalmente en las zonas de tráfico intenso y durante la noche, con la misión de registrar fotográficamente desde su vehículo las infracciones descubiertas. El vehículo está provisto de dos máquinas, combina-

GRÁFICA DE LAS DETENCIONES PRACTICADAS POR LA AGRUPACION DE TRAFICO DURANTE LOS AÑOS QUE SE INDICAN.



das con un flash y un tacómetro, que permite obtener simultáneamente la fotografía de la infracción, de día o de noche, la matrícula del vehículo infractor, la velocidad en casos especiales, la hora y la fecha. Su eficacia, como medio preventivo, ha demostrado ser grande, pues ha bastado el conocimiento de su existencia para que se apreciara una disminución de las infracciones, en especial de cambio de luces en los cruces durante la noche.

Equipos de Auxilio.—Constituye uno de los servicios que con más ilusión presta la fuerza de la Agrupación y, naturalmente, el que más satisfacción ha producido en los usuarios. Se trata de un vehículo «todo terreno» en el que va un conductor-mecánico y un guardia practicante o socorrista. Dispone de un botiquín muy completo que no sólo permite efectuar una primera cura, sino, en caso de llegar un médico, lo que con el tráfico actual es frecuente, facilitarle los medios para una intervención más detenida que permita el traslado de los heridos a un Puesto de Socorro en condiciones de seguridad, para lo que se dispone también de una camilla. Un extintor de incendios, mantas y otros medios auxiliares permiten intervenir con rapidez y eficacia en cualquier accidente.

Por otra parte, se lleva gasolina y una reserva de las piezas de repuesto más usuales en los automóviles. Caso de encontrar un vehículo averiado, el mecánico ayuda a la reparación, si es posible hacerla en carretera, facilitando las piezas necesarias y, en su caso, gasolina. El servicio es totalmente gratuito, con excepción de las piezas y gasolina facilitadas. La fuerza de Tráfico no percibe nada en mano, ni, naturalmente, acepta recompensas privadas, por espontáneas e insistentes que puedan ser.

Como detalle anecdótico que demuestra la gratitud de este servicio en los usuarios, señalemos el de un automovilista que en un viaje de negocios urgente se encontró parado en la carretera sin saber arreglar la avería. Llegó el coche de Auxilio y el mecánico lo arregló rápidamente. Todo se reducía a un fusible fundido. El mecánico no aceptó la recompensa que se le ofrecía y se limitó a presentar el recibo con el material empleado. Días después, en la Jefatura del Subsector se recibía un giro de 1.001,00 pesetas. El remitente explicaba su destino: 1,00 pesetas para el gasto; 1.000,00 pesetas para el Colegio de Huérfanos.

Los coches de Auxilio van provistos de radioteléfono, lo que permite dirigirlos rápidamente hacia el lugar donde haya ocurrido un accidente.

Equipos de Atestados.—En caso de accidente grave, sin perjuicio que los primeros agentes judiciales que se presenten sean o no de la Guardia Civil, hagan las diligencias legales oportunas, acude un equipo de Atestados, formado por un Cabo, un guardia y un conductor, en un coche especialmente preparado y dotado para este fin. Si llega a tiempo, efectúa el atestado que entrega en el Juzgado correspondiente. En todo caso hace con posterioridad un informe técnico del mismo, que se remite después al Juez. Para realizar con eficacia este cometido, que ha demostrado ser un poderoso auxiliar de la justicia en materia de accidentes de tráfico, el equipo dispone de máquinas fotográficas adecuadas, material para levantar croquis y medios auxiliares para señalar, tomar huellas, etc. Dentro del coche está habilitado un pequeño departamento provisto de una mesa y dos asientos, en el que se pueden tomar con facilidad declaraciones a los testigos o implicados en el accidente, escribiéndolas directamente a máquina.

Otras especialidades.—Para sus tareas específicas, la Agrupación dispone

también de personal de oficinas, laboratorios fotográficos, mecánicos de vehículos automóviles, mecánicos de radio, operadores, conductores de coches oruga, etc.

PRIMERAS NORMAS DE ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO

La creación de una Unidad como la Agrupación con una organización compleja y una misión específica exigió el estudio y puesta en vigor de unas normas que resolvieran los diversos problemas que su funcionamiento podía plantear. Pero como, por otra parte, tales normas habían de ser apriorísticas, por ser necesarias desde el principio, sin tiempo a que la experiencia sedimentase una doctrina, se reunieron todas en un folleto titulado «Proyecto de Normas para la Organización y Funcionamiento de la Agrupación de Tráfico», que fue editado y puesto en vigor en julio de 1960, cuando aún no se había montado más que la mitad de los Sectores de la Agrupación.

El Proyecto era muy completo y supone una labor verdaderamente meritoria de previsión y sistematización. Estaba dividido en diez capítulos, cuya titulación basta para dar una idea de su contenido. Eran los siguientes:

- I. GENERALIDADES.
- II. ORGANIZACION DE LA AGRUPACION: Escalones que comprende. Demarcaciones. Dependencias.
- III. PLANTILLAS Y DOTACIONES: Personal. Armamento. Vehículos. Material. Utensilio. Mobiliario.
- IV. UNIFORMIDAD: Uniforme de paseo. Uniforme de servicio. Prevenciones generales.
- V. DEVENGOS: Haberes. Devengos extraordinarios. Gratificación de servicio.
- VI. SELECCION, PREPARACION E INSTRUCCION DEL PERSONAL: Selección del personal. Preparación del personal. Instrucción.
- VII. NORMAS PARA LA REALIZACION DEL SERVICIO: Normas generales. Forma de solicitar los servicios. Formas de actuar según la especialidad. Normas de actuación en los distintos casos. Actuación en caso de accidente. Denuncias. Partes. Coordinación de los servicios con otras fuerzas del Cuerpo. Vigilancia de los servicios. Revistas.
- VIII. DOCUMENTACION: Documentos de uso en la Agrupación. Calificación de los documentos. Redacción y remisión de documentos. Ficheros. Archivos.
- IX. TRANSMISIONES: Su importancia para el tráfico. Empleos de medios propios. Utilización de los medios de otras Unidades. Utilización de la red nacional. Utilización de las redes militares y particulares. Normas para el uso de los distintos medios. Claves.

X. SERVICIOS: Armamento. Automovilismo. Acuartelamiento. Intendencia. Sanidad.

El estudio y comentario de tan variadas materias rebasan las posibilidades de este trabajo.

Nos fijaremos por ello solamente en algunos puntos importantes para el desarrollo posterior de la Agrupación. Son los siguientes:

ESPIRITU: El espíritu con que se creaba la Agrupación y el que sus mandos le infundieron desde el principio queda claramente expuesto en los capítulos del Proyecto referente a Generalidades y Normas para el servicio.

Se inicia el «Proyecto» con este párrafo:

«La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha sido creada para atender a la vigilancia y seguridad del tráfico por carretera en todo el ámbito nacional. Aunque tal misión, desde un punto de vista general, sigue afectando a todos los componentes del Cuerpo, será el personal de esta Agrupación el que realice aquellas misiones que exijan una mayor especialización o requieran determinados medios.»

A continuación se hacían ver las exigencias que tan importante misión entraña para la Agrupación, señalándose que, además de hacer cumplir los Reglamentos y ordenes vigentes en la carretera, habría de prestarse «colaboración desinteresada a todos los usuarios, tanto proporcionándoles los datos e indicaciones que precisen, como facilitándoles la reparación de sus averías y, muy especialmente, auxiliando hasta el límite de sus posibilidades a todos los que tengan la desgracia de sufrir algún accidente o contratiempo».

Tras estas prevenciones para el trato humanitario con los usuarios se hacía ver que «el hecho de pertenecer a esta especialidad no les hará olvidar su condición de guardias civiles, por lo que colaborarán sin reserva con las restantes Unidades y demostrarán gran celo en el cumplimiento de sus obligaciones generales».

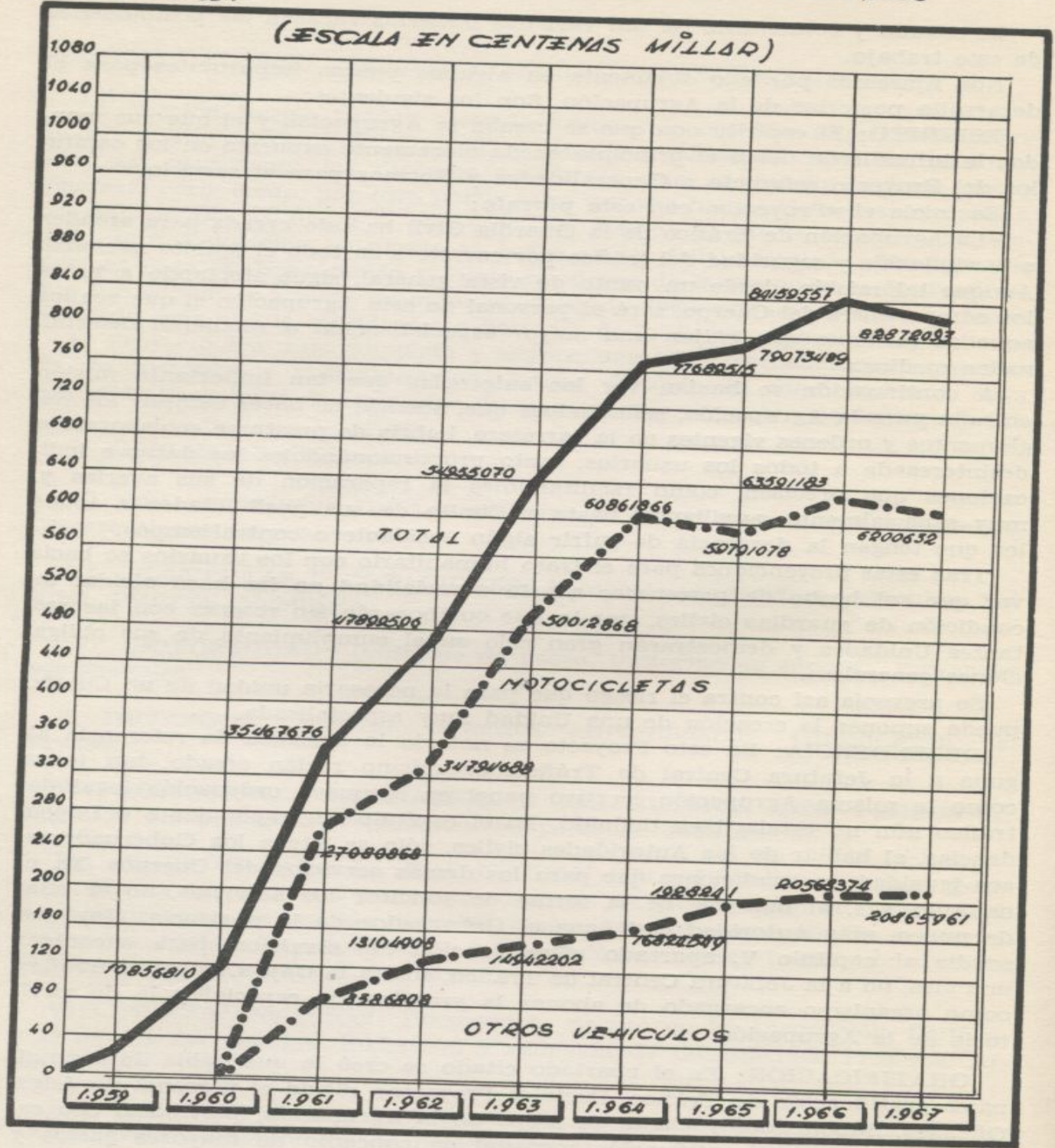
Se prevenía así contra el riesgo que para la necesaria unidad de un Cuerpo puede suponer la creación de una Unidad muy especializada.

DEPENDENCIA: En este Proyecto es notoria la ausencia de referencia alguna a la Jefatura Central de Tráfico, organismo recién creado, tan joven como la misma Agrupación, y cuyo papel en la nueva ordenación legal del tráfico aún no estaba bien definido. En el capítulo correspondiente a Dependencias, al hablar de las Autoridades civiles, sólo se cita a los Gobernadores, «en igualdad de condiciones que para los demás servicios del Cuerpo». En el capítulo VII, al hablarse de la forma de solicitar los servicios, no se cita, de nuevo, más Autoridad civil que el Gobernador de la provincia. Hay que acudir al capítulo V, apartado «Gratificación del servicio», para encontrar una cita, no a la Jefatura Central de Tráfico, sino a la Caja Central de Tráfico como organismo encargado de abonar la gratificación especial y la de escritorio de la Agrupación.

GRATIFICACION: En el apartado citado se creó la que había de denominarse gratificación de Tráfico. Decía el Proyecto: «Todo el personal de Jefes, Oficiales, Suboficiales y clases de tropa de la Agrupación, percibirán con carácter general una gratificación mensual en concepto de mayores gastos y atenciones que exige el servicio de la especialidad.»

Esta gratificación fue en principio uniforme, sin distinción de empleos

GRAFICA DE LOS KILOMETROS RECORRIDOS EN TOTAL Y POR LOS DISTINTOS TIPOS DE VEHICULOS DE LA AGRUPACION DE TRAFICO DURANTE LOS AÑOS QUE SE INDICAN



ni especialidad, y se fijó en 1.000 pesetas mensuales, con dos pagas extraordinarias de igual cuantía.

En 1963 la experiencia aconsejó modificarla, jerarquizándola, por una parte, y variándola según la especialidad, por otra. Su cuantía, deducidos los impuestos, estaba comprendida, para Jefes y Oficiales, entre 3.000 pesetas mensuales el Coronel a 2.300 los Tenientes. En cuanto a las especialidades, la cantidad base fue la de 1.750 pesetas para el motorista; 1.200 para los que prestaban servicio en coche, y 1.000 para el personal de oficinas y similares. Dentro de cada especialidad la gratificación tenía un incremento para los Suboficiales, de 250 pesetas mensuales en la especialidad de motorista, y de 150 en los restantes.

En enero de 1967, al entrar en vigor las nuevas normas de remuneración para el personal militar, la gratificación se convirtió en un coeficiente cuya cuantía líquida era similar a la anterior mensual, absorbida la parte proporcional de las pagas extraordinarias, por desaparición de éstas en tal tipo de remuneraciones.

Las cantidades correspondientes a estos devengos continuaron siendo abonadas al Cuerpo, a través del Ministerio de Hacienda, por la Jefatura Central de Tráfico.

LAS NORMAS CONJUNTAS DE 1964.

A partir de la puesta en vigor del «Proyecto de Normas de Organización y Funcionamiento de la Agrupación», fueron surgiendo condiciones nuevas que exigieron modificar sobre la marcha algunas de las previsiones primitivas.

El punto clave lo encontramos en el Decreto 1966 de la Presidencia del Gobierno de 21 de julio de 1960, en el que la Jefatura Central de Tráfico se configura como el organismo encargado del principal papel directivo en materia de circulación, ya que en el artículo primero, apartado segundo, se señala que le corresponde al Ministerio de la Gobernación: «Mantener la disciplina en uso de las vías públicas mediante la Jefatura Central de Tráfico, a la que, como órgano de dirección inmediata, ordenación y coordinación de las funciones asignadas a dicho Departamento, le corresponderá:

a) La adecuada distribución y control de los servicios de vigilancia, fijando al efecto las directrices oportunas.»

Hemos copiado únicamente el apartado a) para hacer ver la importancia del mismo respecto al servicio de la Agrupación de Tráfico, que, por estar especialmente dedicada a la vigilancia de la carretera, pasaba así a tener una marcada dependencia de la Jefatura Central en lo referente a tal servicio.

Asimismo, en el apartado tercero del artículo que comentamos, se comienza a dibujar con perfiles más precisos la figura del Jefe Provincial de Tráfico, que hay que encontrarla en el término «competentes organismos del Departamento» que emplea el Decreto, a los que, entre otras atribuciones señala «las demás, que sin estar atribuidas a otros organismos, les confieren los Gobernadores civiles o la Jefatura Central en materia de sus respectivas competencias». En la norma segunda del artículo tercero se dice que los organismos de Obras Públicas cuando necesiten que la Fuerza de Vigilancia (es

decir, la de la Agrupación de Tráfico en la mayoría de los casos) atienda a casos concretos de los servicios de transporte, lo interesará «por medio de la Jefatura Central y Provinciales de Tráfico, respectivamente».

Esta dependencia legal de la Agrupación respecto a la Jefatura Central de Tráfico en materia de la competencia de esta última, se desarrolla paralelamente a otra relación de carácter económico que va surgiendo al asignarse a la Jefatura Central los gastos correspondientes a la compra y sostenimiento de material automovil, transmisiones, equipo especial del personal, alquileres de locales, obras, gastos de la Academia, incluida la gratificación de los alumnos, combustibles, etc.

Las nuevas atribuciones concedidas a la Jefatura Central de Tráfico y la creación ya citada en diciembre de 1962 de una plantilla para la Agrupación de Tráfico para que no gravitase sobre los restantes efectivos del Cuerpo, determinan el 11 de junio de 1963 una Orden del Ministerio de la Gobernación en la que se regulan las relaciones de la Agrupación con la Jefatura Central.

La puesta en marcha de esta Orden y la resolución de los diversos problemas que plantea determina la creación de una Comisión que actualice las normas del Proyecto de Normas hasta entonces en vigor. La Comisión estuvo formada por el Coronel y los Tenientes Coroneles de la Agrupación, el Teniente Coronel Jefe de la segunda Sección de Estado Mayor de la Dirección General del Cuerpo, el Secretario General y el Secretario Técnico de la Jefatura Central de Tráfico. A esta Comisión Permanente se unían otros Jefes de la Agrupación o de la Jefatura Central, cuando se trataban temas de responsabilidad.

Los trabajos de la Comisión fueron concienzudos y detenidos. Ultimada la redacción de las nuevas normas, que conservaban el mismo espíritu de las del Proyecto primitivo, fueron sometidas a la aprobación de los Directores Generales de la Guardia Civil y de la Jefatura Central de Tráfico y, una vez aprobados por ambos, se publicaron a principios de 1964 con el título de «Normas Conjuntas para la Organización y Funcionamiento de la Agrupación de Tráfico», con lo que resultaban vinculantes para todos los componentes de ambos organismos a los que afectaban.

La ordenación y sistematización de estas Normas son las mismas que las del antiguo «Proyecto», comprendiendo los mismos capítulos, de los que una gran parte es copia literal. Como variaciones más importantes hay que señalar las siguientes:

DEPENDENCIA: Se señalan claramente la del Director General del Cuerpo y la de la Jefatura Central de Tráfico. La del primero es «en todo lo concerniente al servicio en general, personal, disciplina, armamento, material que no sea de la especialidad de tráfico, enseñanza e instrucción, acuartelamiento y haberes».

En cuanto al Director General de la Jefatura Central de Tráfico, se señala que «ejercerá respecto a esta Unidad, por delegación, las facultades que, concernientes a servicios y material de tráfico, recomienda al Ministerio de la Gobernación la presente legislación».

El capítulo se complementaba con un nuevo apartado en que se regulan las relaciones con la Jefatura Central de Tráfico, en especial de los Jefes de los Subsectores con los correspondientes Jefes Provinciales de Tráfico, que en el

Proyecto no estaban previstas; ya en el capítulo II, en las misiones del Coronel y de los Jefes de Sector y Subsector, se incluyen las referentes a las relaciones con la Jefatura Central y Jefes Provinciales de Tráfico.

En el capítulo III se dispone que «las modificaciones, tanto en las plantillas como en la distribución de los efectivos, se realizarán en forma coordinada por la Dirección General de la Guardia Civil y la Jefatura Central de Tráfico».

El capítulo VI, correspondiente a Selección, Preparación e Instrucción del Personal se amplió considerablemente, para regular la realización de los diversos Cursos con arreglo a las experiencias obtenidas en la Academia hasta entonces. En el mismo se da existencia oficial a los Cursos de perfeccionamiento y de cambio de especialidad del personal veterano de la Agrupación, que ya se venían realizando.

En el capítulo X se introducen en los apartados correspondientes a Vehículos y material sanitario las modificaciones impuestas por haberse hecho la Jefatura Central cargo de la compra, repuesto y mantenimiento de los mismos.

En resumen, puede decirse que con las Normas Conjuntas se logró un equilibrio acertado entre las exigencias de la Unidad del Cuerpo y el cumplimiento de las obligaciones respecto a la Jefatura Central de Tráfico que la nueva legislación requería.

LA ACADEMIA DE TRAFICO

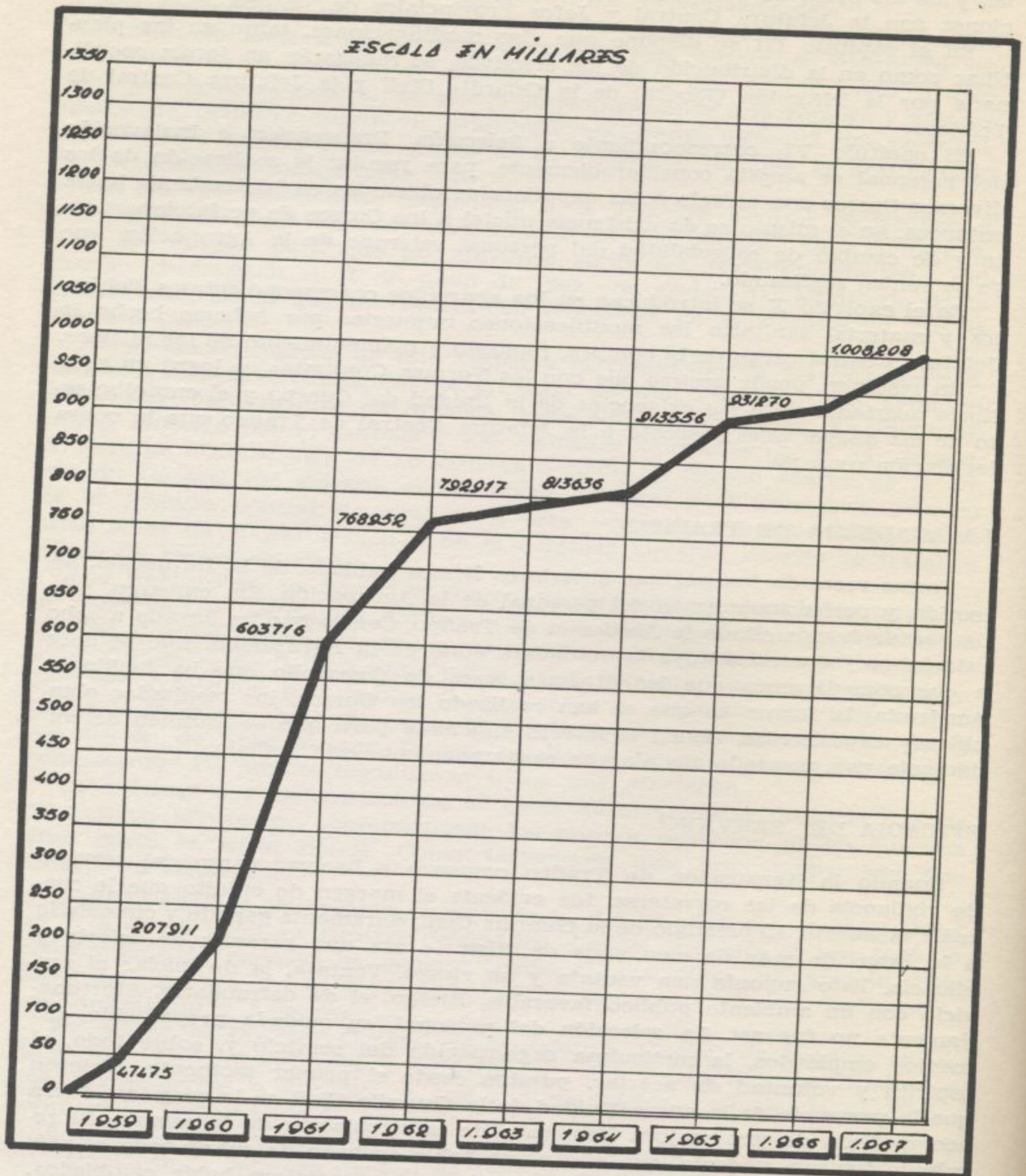
Varias veces en las páginas anteriores hemos hablado de la formación, selección y perfeccionamiento del personal de la Agrupación. Sin embargo, sólo de pasada hemos citado la Academia de Tráfico, Centro que ha llevado a cabo esta labor y que constituye la verdadera cuna de la Agrupación. Ello se debe a que consideramos que las diversas fases de desarrollo que ha tenido la Academia, la forma en que se han realizado los Cursos, los resultados obtenidos y experiencias, tienen el interés suficiente para que se estudien detenidamente por separado sin alargar exageradamente este trabajo.

EFICACIA DEL SERVICIO

Cuando la Agrupación de Tráfico comenzó a hacerse cargo del servicio de vigilancia de las carreteras, fue evidente el margen de crédito que le concedía la Nación. El prestigio de la Guardia Civil, duramente ganado y cimentado a lo largo de más de cien años de Historia era una garantía de acierto y eficacia. Esto suponía una ventaja y un riesgo. Ventaja, la de iniciar el servicio con un ambiente público favorable. Riesgo, el de defraudarlo. Afortunadamente no fue así. La selección del personal, su cuidada preparación, los medios empleados, la meticulosa organización del servicio y, sobre todo, el espíritu y voluntad de acertar, puestos desde el primer momento, hicieron que la presencia de la nueva Unidad de la Guardia Civil en la carretera fuera acompañada de una mejora inmediata de la circulación de la misma. El resultado fue tan evidente, que aún no se había acabado de cubrir todo el país con el servicio cuando ya era proverbial que «la carretera había cambiado».

Los éxitos iniciales, cuando son rápidos y espectaculares, entrañan un

GRÁFICA DE LAS DENUNCIAS FORMULADAS POR LA AGRUPACION DE TRAFICO, DURANTE LOS AÑOS QUE SE INDICAN.



peligro: el de que quienes los han obtenido se confíen en ellos, «se duerman en los laureles», y comience un estancamiento en la eficacia, preludio de decadencia. La Guardia Civil supo evitar este escollo. Es indudable que a lo largo de los ocho años que, cuando redactamos este trabajo, lleva de vida la Agrupación de Tráfico, ha tenido aciertos y errores, pero la gráfica que de forma ideal podíamos trazar como resultado de su actuación marca una clara línea ascendente que ha obtenido el reconocimiento público de españoles y extranjeros.

Ya en el primer «Proyecto» de normas para el funcionamiento de la Agrupación se decía: «Por ser la Unidad de la Guardia Civil que ha de estar, normalmente más visible para nacionales y extranjeros, los componentes de la Agrupación deberán esmerarse en todo para que con su actuación el Cuerpo mantenga y aumente el prestigio ganado a lo largo de su historia, para lo cual deberá esforzarse en lograr un alto nivel técnico, a fin de lograr el mejor desempeño de su misión.»

Creemos no faltar a la objetividad histórica que un trabajo de este tipo exige, si aseguramos que la Agrupación ha cumplido fielmente esta obligación que se le señalaba. Para el futuro puede que hiciera falta una recopilación de artículos y comentarios de los periódicos de toda España que sirvieran de muestrario de la opinión que la conducta de la Agrupación en la carretera ha merecido al país. Pero hoy es innecesario hacerlo, puesto que es un hecho conocido por todos.

Preferimos por ello acompañar a este trabajo unas gráficas realizadas con los datos estadísticos de la Agrupación, que demuestran tanto la actividad desarrollada como la eficacia de su servicio. Por último, la lista de muertos registrados en estos años señala claramente la contribución de sangre que ha costado al Cuerpo su voluntad de remediar uno de los mayores peligros que en los momentos actuales amenaza la vida de los ciudadanos: la circulación automóvil por carretera.