

LA ACADEMIA DE LA AGRUPACION DE TRAFICO

Tenemos que remontarnos al año 1953 para encontrar los primeros antecedentes de lo que en el futuro sería la Academia de Tráfico. Desde ese año hasta el de 1958, en que se creó la Unidad Piloto, se encargó a la Primera Comandancia Móvil (Madrid) la vigilancia de la circulación en ciertos tramos de carretera próximos a esta capital. Una parte del personal de esta Compañía, debidamente seleccionado e instruido, entraba diariamente de servicio al mando de un Oficial de la Unidad.

Como en todas las épocas fundacionales, se tuvo que aportar una gran dosis de ilusión, imaginación y esfuerzo personal para superar todas las dificultades.

La instrucción consistía en una clase diaria en la que se estudiaba, fundamentalmente, la normativa vigente en materia de circulación; se analizaban las incidencias ocurridas en los servicios anteriores y se realizaban prácticas sobre denuncias, pliegos de descargos, auxilios, etcétera.

Comienza a funcionar de esta manera un experimental «centro de enseñanza», en el que se simultaneaban las clases teóricas con la práctica diaria del servicio en carretera.

Fue en octubre de 1958, aún en gestación las disposiciones oficiales para que «las funciones de vigilancia en las carreteras se ejercieran por la Guardia Civil», cuando se creó la Unidad Piloto. Sus componentes se seleccionaron entre el personal de la Comandancia Móvil y del Parque de Automovilismo, todos ellos voluntarios.

Los Oficiales encargados de su preparación, independientemente de inculcar los conocimientos necesarios para el desarrollo de su misión específica, dedicaron atención preferente a la conducción de la motocicleta. La capacidad de trabajo y entrega de aquel grupo de hombres, unidos no solamente por los lazos de jerarquía militar, propios de nuestra Institución, sino por la ilusión y la esperanza puestos en el nuevo tipo de servicio que iba a prestar la Guardia Civil, hizo posible que éste saliera adelante. Era una nueva modalidad de servicio que ellos modelaron con sus propias manos en esta mezcla de clases teóricas y prácticas de carretera obtenidas en el servicio del día anterior.

Primeros cursos.

Con fecha 31 de enero de 1959 se convoca un «Curso de Información sobre Circulación» para Oficiales, que debería dar comienzo el día 2 de febrero y finalizar el 7 de marzo. Para asistir al mismo se convocaron nueve Capitanes y 24 Tenientes, que utilizaron las instalaciones y material cedidos por el Parque de Automovilismo.

Las clases prácticas, de conducción de «Land-Rover» y motocicletas, fueron impartidas por profesores de dicha Unidad, auxiliados por monitores especializados.

Las clases teóricas, a cargo de Jefes y Oficiales de la Comandancia Móvil y del Parque, se centraron en los siguientes temas: Código de la Circulación, Reglamento de Transportes, fotografía, transmisiones y conferencias sobre el servicio.

Al finalizar el curso resultaron aptos nueve Capitanes y 18 Tenientes, los cuales, en su mayoría, pasaron a constituir el primer Cuadro de Profesores del próximo curso para Suboficiales y clases de tropa, convocado el 18 de febrero de 1959 con la denominación de «Curso de Vigilancia de Carreteras», que duraría desde el 15 de abril hasta el 15 de julio de dicho año.

Se desarrolló en la Academia Regional de El Escorial (Madrid) y en el escrito de convocatoria se señalaban diversas condiciones de edad, según las especialidades, para los aspirantes.

Los Jefes de Comandancia debían informar las instancias «... absteiniéndose de informes rutinarios o limitarse a señalar lo que figura en la documentación». Se pretendía, evidentemente, conseguir un personal lo más selecto posible.

Igualmente se daba preferencia para presentarse al mismo al personal que hubiera formado parte de la Unidad Piloto.

El número de solicitantes y aprobados fue:

ESPECIALIDADES	PRESENTADOS		APROBADOS	
	Suboficiales	C. Tropa	C. Tropa	C. Tropa
Motoristas	13	230	8	188
Oficinas	3	44	3	36
Atestados	—	36	—	27
Fotocontrol	—	13	—	11
Socorristas	—	21	—	21
Conductores	—	25	—	25
TOTALES	16	369	11	308

El Plan de Estudios de este primer curso consistió en clases de conducción, Código de la Circulación, Reglamento de Transportes, motores, transmisiones, educación cívico-militar, geografía, gimnasia y socorrismo.

Es de destacar que, en estos primeros cursos, la conducción de motocicletas se hizo extensiva a otras especialidades ajenas a la de los

LOS PRIMEROS CURSOS DE SUBOFICIALES Y TROPA

CURSO	DURACION	LUGAR DE DESARROLLO	ESPECIALIDADES													
			PRESENTADOS							APROBADOS						
			MOTORISTAS	OFICINA	ATESTADOS	FOTOCONTROL	SOCORRISTAS	CONDUCTORES	TOTAL	MOTORISTAS	OFICINA	ATESTADOS	FOTOCONTROL	SOCORRISTAS	CONDUCTORES	TOTAL
1.º	14-4 al 15-7-1958	Academia El Escorial.	243	47	36	13	21	25	385	196	39	27	11	21	25	319
2.º	15-7 al 30-9-1959	Colegio Guardia Jóvenes. Valdemoro.	197	17	18	8	5	24	269	146	15	17	6	5	20	209
3.º	1-12-1959 al 3-1 de 1960	Campamento de Colmenar Viejo.	215	26	38	10	14	52	355	185	23	29	7	10	41	295
4.º	15-1 al 15-4-1960	Academia El Escorial-Parque Automovilismo.—Móvil de Madrid.	143	13	10	5	2	45	218	129	13	10	5	2	44	203
Intensivo	10-5 al 9-6-1960	Academia Regional de El Escorial.	—	8	11	—	20	—	39	—	8	11	—	19	—	38
5.º	11-6 al 10-9-1960	Colegio de Guardia Jóvenes de Valdemoro.	199	33	30	13	18	46	339	195	26	23	10	18	24	296
6.º	15-9 al 15-12-1960	Móvil Madrid-Campamento El Escorial-Parque Automovilismo.	196	52	40	6	10	35	339	168	52	39	5	9	30	303
7.º	10-11-1960 al 25-2 1960	Campamento El Escorial-Parque Automovilismo.—Móvil Madrid.	74	—	10	10	10	26	140	—	62	20	9	10	24	125
8.º	10-1 al 10-4-1961	Academia El Escorial-Parque Automovilismo.—Móvil Madrid.	200	27	31	8	15	37	318	188	27	31	8	15	24	293
9.º		Academia El Escorial-Parque Automovilismo.—Móvil Madrid.	89	—	—	—	—	33	122	77	—	—	—	—	28	105
10.º	18-4 al 18-7-1961	Academia El Escorial-Parque Automovilismo.—Móvil Madrid.	188	32	31	22	62	100	435	146	28	25	15	62	90	366
11.º	26-7 al 26-10-1961	Academia El Escorial-Parque Automovilismo.—Móvil Madrid.	135	—	—	—	—	—	135	83	—	—	—	—	—	83
12.º	21-1 al 21-4-1962	Academia de Tráfico - Comandancia Móvil de Madrid.	149	—	24	—	18	30	221	110	—	18	—	9	24	161
13.º	23-4- al 23-7-1962	Academia de Tráfico - Comandancia Móvil de Madrid.	159	—	—	—	—	37	196	123	—	—	—	—	27	150
14.º	20-8 al 20-11-1962	Academia de Tráfico - Comandancia Móvil de Madrid.	179	—	—	—	20	35	234	140	—	—	—	18	25	183
15.º	22-11-1962 al 28-2 1963	Comandancia Móvil Madrid-Parque Automovilismo.	182	—	—	—	—	36	218	147	—	—	—	—	27	174

De estas cifras corresponden a Suboficiales, 86 presentados y 66 aprobados.

motoristas, teniendo las clases una duración de tres horas diarias por las carreteras de las proximidades de El Escorial. Se utilizaron 30 motocicletas marca «Lube» de 125 c. c., 20 «Sanglas» de 500 y 60 de igual marca y 350 c. c., estas últimas adjudicadas ya al primer Sector.

Es de resaltar la labor eficaz del equipo de mecánicos, que, con su trabajo y competencia profesional, mantenían en funcionamiento unas máquinas que pasaban el día por diversas e inexpertas manos de aprendices a motoristas.

Como dato curioso señalamos el recorrido de la última marcha de este primer curso: El Escorial, Puerto de los Leones, San Rafael, La Granja, Puerto de Navacerrada, Guadarrama y El Escorial (1).

La Agrupación había comenzado a «circular», más que empezar a andar, tal era la rapidez con que se impartieron estos cursos y se crearon las primeras Unidades. En poco tiempo había conseguido crear Oficiales y guardias especializados en la nueva misión. Algunos quedarán como profesores o monitores de los siguientes cursos para preparar a los sucesivos contingentes de guardias civiles que deseaban ingresar en la nueva y atractiva especialidad. La mayoría partieron hacia las secciones que se estaban creando, comenzando inmediatamente a patrullar por nuestras carreteras, en algunas ocasiones con una moto para los dos y en alguna otra... ¡sin motocicleta! No importaba. Por su saber estar, por su saber hacer y, sobre todo, por su profesionalidad dieron una nueva imagen de la Guardia Civil, a sumar a otras existentes.



Primer día de clase. Presentación, por parte del Teniente Coronel Director, del cuadro de profesores de la Academia (Foto Hortigüela)

Creación de la Academia.

Como hemos visto, era imprescindible la formación inmediata de los hombres que deseaban pasar a la Agrupación. Tan pronto como ésta fue creada y aun antes, la Academia tuvo que comenzar, igualmente, a funcionar. Sin instalaciones, sin plantilla, cambiando constantemente de localidad donde realizar los cursos, improvisando continuamente, pero sin poderse detener.

En todo el año 1959 no hay ninguna disposición que cree expresamente la Academia de Tráfico. Su plantilla y organización no se fijan hasta la promulgación de la Ley 84, de 24 de diciembre de 1962.

Pero la Academia nació porque era una necesidad imprescindible. Era necesario formar hombres que reclamaban continuamente las Unidades de servicio. Era necesario que tuvieran un mínimo de clases teóricas y prácticas, impartidas en un mismo centro de enseñanza, para conseguir la necesaria unidad de doctrina que se reflejara en la última pareja de motoristas en cualquier carretera de la nación.

Hubo profesores y guardias que compartieron la labor de profesorado con la de prestar servicio en Unidad. Se terminaba un curso y apenas se sabía dónde iba a comenzar el siguiente unos días más tarde. Pero los cursos se sucedían sin desmayo. Desde el 14 de abril de 1959, en que comenzó el primer curso, en la Academia Regional de El Escorial, hasta el 26 de octubre de 1961, en que finaliza el curso número 11, transcurren apenas diecinueve meses, desarrollándose ininterrumpidamente estos 11 cursos en variadas localidades diferentes.

Veamos, con más detalle, su distribución:

Academia de El Escorial	7 cursos
Campamento de El Escorial	2 cursos
Campamento de Colmenar Viejo	1 curso
Colegio de Valdemoro	2 cursos
Parque y Comandancia Móvil	5 cursos

Algunos de estos lugares fueron simultáneos, como en el 4.º curso, que se desarrolló en El Escorial, el Parque y la Comandancia Móvil. En general, desde el 6.º curso hasta el número 11, se compartieron las instalaciones citadas. A partir del 21 de enero de 1962 ya no se dan clases en la Academia de El Escorial, impartándose desde esa fecha entre la Comandancia Móvil y el Parque de Automovilismo, y así continúa en la actualidad.

En este recorrido itinerante, quizá demasiado «viajero», se van conociendo toda clase de condiciones climatológicas. Inviernos de El Escorial y Colmenar Viejo, donde, sin duda, por primera vez se utilizó un periódico, además de medio de comunicación, como medio de «protección» contra el frío debajo del cuero. ¿Quién puede olvidar el Campamento de Santa María del Buen Aire aquel invierno de 1961, en tiendas de campaña y con las motos en el exterior cubiertas de nieve?

Academia de la Guardia Civil

Motoristas

PLAN DE ESTUDIOS 1962-63

Grupo	Coeficiente	MATERIAS	Sesiones	Total sesiones por grupo	%
I	5	Código de la Circulación	78	161	36
		Reglamento Transportes y Legis-	29		
		lación Complementaria			
		Prácticas Código	54		
		Carreteras	10		
Código Penal	3				
II	3	Código Justicia Militar	2	78	17,40
		Circulación mercancías	3		
		Actas, Atestados, Informes Técni-	20		
		cos y Croquis			
		Fotografía	4		
		Socorrismo	6		
		Armamento	6		
Normas comportamiento y servi-	24				
cio					
III	4	Automóviles y motocicletas	42	49	11
		Transmisiones	7		
IV	3	Cultura general y test	20	24	5,35
		Instrucción	4		
V	5	Conducción	136	136	30,25
Total				448	100

Principios difíciles y duros que, como es frecuente en el devenir del hombre a lo largo de la Historia, van a formar una elevada calidad humana en estos primeros motoristas y que dejarán una huella imborrable en toda la Agrupación.

Transcurren tres años en esta situación y por fin, siendo Director General del Cuerpo el excelentísimo señor don Luis Zanón Aldalur, se promulga la Ley 84 de 14 de diciembre de 1962, en la que se aprueba la reorganización de la Agrupación y se incluye la creación definitiva de la Academia, a la que se adjudica personal, material e instalaciones. Se le permitió utilizar algunas dependencias de la Primera Comandancia Móvil y otros servicios de dicha Unidad, como comedor, bar, etcétera. Por otro lado, se continúan usando otras dependencias en el Parque de Automovilismo, donde normalmente solían estar las clases de conductores.

Quedaba un grave problema por resolver. La clase de conducción de motocicletas, por sus características, obligaba a disponer de pistas adecuadas, taller y garajes junto a ellas, así como salida fácil a la carretera, condiciones que no reunía ningún Acuartelamiento de Madrid. Este problema se pudo resolver gracias a las facilidades dadas

Academia de la Guardia Civil

Curso Básico Motoristas

PLAN DE ESTUDIOS 1982-83

Grupo	Coeficiente	MATERIAS	Sesiones	Total sesiones por grupo	%
I	5	Código de la Circulación	80	127	19,45
		Reglamento Transportes	25		
		Prácticas Código Circulación	22		
II	3	Fotografía (Teoría)	8	119	18,20
		Fotografía (Prácticas)	12		
		Transmisiones (Teoría)	6		
		Transmisiones (Prácticas)	6		
		Armamento (Prácticas)	6		
		Técnica Policial Automóvil (Teoría)	6		
		Técnica Policial Automóvil (Prácticas)	4		
		Medios Técnicos (Prácticas)	12		
III	3	Controlse Circulación (Prácticas)	12	94	14,40
		Socorrismo	26		
		Instrucción	21		
		Penal	20		
		Fiscal	12		
		Legislación varia	20		
IV	3	Redacción y Ortografía	14	49	7,50
		Actas (Prácticas)	12		
		Conferencias	16		
		Atestados (Teoría)	5		
V	5	Atestados (Prácticas)	22	264	40,45
		Informes Técnicos (Teoría)	6		
		Informes Técnicos (Prácticas)	16		
		Motores	24		
		Averías (Prácticas)	20		
Regulación Circulación (Prácticas)	20				
Conducción (Prácticas)			200		
Total				653	100

por la Capitanía General de la 1.^a Región Militar, que permitió la instalación de un barracón prefabricado en la zona conocida como Venta la Rubia, al final de la zona militar de Campamento, en la carretera de Extremadura. A propuesta de la Agrupación, la entonces Jefatura Central de Tráfico construyó un barracón con cabida para 50 motocicletas, coches de servicio y talleres.

Con el tiempo, su capacidad se hizo insuficiente, por lo que en el verano de 1964 se ampliaron las instalaciones en 138 m² (almacén, taller para soldadura, etc.). Este paso fue fundamental para la nueva Academia, que había tenido que dar las clases de conducción en el campo de deportes y alrededores del Colegio de Huérfanos y Parque de Automovilismo, pudiendo darse desde el mes de marzo de 1962 en las nuevas instalaciones de la carretera de Extremadura.



Revisita y últimas instrucciones del profesor antes de salir a prácticas de conducción por carretera
(Foto Hortigüela)

Posteriormente se hicieron sucesivas ampliaciones en los barracones, para talleres de chapa y pintura, botiquín, cuerpo de guardia, almacén, etc.

Al final de la década de los 70, debido al menor atractivo que tiene el ingreso en la Agrupación para el resto del personal del Cuerpo, las aulas de la Comandancia Móvil y otras dependencias anejas son cambiadas por otros locales de menor capacidad.

Hoy día, la Academia tiene sus instalaciones y dependencias repartidas en tres frentes: en la Primera Comandancia Móvil posee un aula y dormitorio con capacidad para unos 60 alumnos y que normalmente son utilizados por la especialidad de todo terreno, que prestarán su servicio en las Comandancias como patrullas motorizadas, de gran eficacia. En el Parque de Automovilismo existen tres aulas y dormitorios para unos 150 hombres. Utiliza, al igual que en el Móvil, parte de los servicios de la Unidad, como comedor, bar, etc. Y en el Campamento de Venta la Rubia (km. 14 de la carretera de Extremadura) existen locales para resguardar todo el material (motos «Sanglas», Todo Terreno, etcétera), con unas excelentes pistas de conducción, como hemos comentado.

Estas limitaciones en las instalaciones de la Academia crea enormes problemas de personal al tener que repartir los servicios de régi-

men interior en tres lugares diferentes y distantes, con la pérdida de tiempo consiguiente en desplazamientos, servicios de seguridad, etcétera. Con vistas al futuro, la capacidad actual de la Academia plantea serios problemás, especialmente el de no poder realizar cursos adecuados al número de alumnos necesarios para cubrir todas las vacantes existentes en la Agrupación (cerca de 1.000) y la imposibilidad de hacer los tan necesarios cursos de "reciclaje" del personal ya destinado. Además se limita el número de cursos anuales de cambio de especialidad.

Han sido numerosas las propuestas y peticiones de un edificio apropiado a las necesidades de este Centro de Enseñanza, pero por diversas causas no ha fructificado ninguna. La más reciente, y que sin duda estuvo a punto de llegar a feliz término, fue la decisión de construir una Academia en la localidad de Villanueva de la Cañada (Madrid), llegándose a publicar un concurso-subasta por la Dirección General de Tráfico, por un valor de 1.023.000.000 de pesetas, con fecha de 10 de agosto de 1982. Este concurso se declaró desierto el 29 de diciembre de 1983 por razones que se desconocen.

A pesar de la precariedad y dificultades de sus aulas, continúan saliendo de la Academia guardias civiles especializados para cubrir, aunque no sea en su totalidad, los servicios encomendados a la Agrupación de Tráfico, y así continuará, sin perderse en ningún momento la esperanza de que se pueda contar algún día con una Academia a semejanza de las Policías de Tráfico de otras naciones de nuestro próximo entorno.

Ya hemos contado cómo la primera plantilla de la Academia se fija en el año 1962, en el que se reorganiza la Agrupación y se crea definitivamente la Academia, a la que se adjudica personal, material e instalaciones en acuartelamientos del Cuerpo de Madrid.

En virtud de esta reorganización fueron destinados en plantilla los profesores que ya figuraban en ella y que voluntariamente lo desearon, así como el personal de Suboficiales y guardias necesarios para garantizar el debido funcionamiento de los servicios. Al no disponer de instalaciones propias no se consideró conveniente destinar personal para aquellos servicios (comedor, bar, etc.) que eran facilitados por otras Unidades titulares de los acuartelamientos que ocupaba la Academia. La plantilla del año 1962 estaba formada por dos Jefes, nueve Oficiales, dos Suboficiales, cinco Cabos y 27 Guardias, con la siguiente distribución:

Dirección	1 Teniente Coronel
Profesores	1 Comandante y 8 Capitanes
Jefe Sección de Tropa	1 Teniente
Servicios	2 Sargentos, 3 Cabos y 7 Guardias
Oficinas	2 Cabos y 4 Guardias
Mecánicos	4 Guardias
Conductores (monitores)	10 Guardias
	2 Guardias

Esta primera plantilla, en aquellos años de evidente afluencia de aspirantes a la Academia, rápidamente se quedó corta, y por Ley 30/1970, de 22 de diciembre, se amplía en cinco Oficiales, tres Suboficiales, cinco Cabos y 17 Guardias, resultando un total de dos Jefes, 14 Oficiales, cinco Suboficiales, 10 Cabos y 44 Guardias.

PLAN DE ESTUDIOS 1962-63

Grupo	Coeficiente	MATERIAS	Sesiones	Total sesiones por grupo	%
I	5	Código de la Circulación	60	70	14,70
		Reglamento Transportes	5		
		Legislación complementaria	5		
II	4	Actas y Atestados	17	70	14,70
		Croquis	12		
		Moral	8		
		Circulación mercancías	9		
		Geografía	10		
		Armamento	4		
		Normas comportamiento y Servicio	4		
Socorrismo	6				
III	3	Motores	62	70	14,70
		Transmisiones	8		
IV	3	Técnica Policial	35	70	14,70
		Fotografía	25		
		Informes técnicos	10		
V	3	Cultura General	6	70	14,70
		Prácticas Código	28		
		Educación Física	24		
		Instrucción	12		
	5	Prácticas:	Atestados		
Croquis			22		
Técnica Policial			36		
Fotografía			20		
Informes técnicos			18		
		Total		476	100

Estos efectivos se mantienen hasta la creación de la plantilla experimental en el año 1983, en la que se reduce el número de Capitanes, que pasa de 11 a cinco, y se aumenta el de Tenientes, que se incrementa de tres a ocho.

Planes de estudios.

Los miembros del Cuerpo que deseaban entrar en la Agrupación, al amparo de la Ley 47, de 30 de julio de 1959, deberían realizar el correspondiente curso para conseguir el adecuado grado de especialización en la nueva modalidad de servicio. El primer curso, como ya hemos visto, se denominó de «Información sobre Circulación y Prácticas de Conducción». El segundo se le tituló de «Vigilancia de Carreteras», pasando posteriormente a llamarse de «Información sobre Circulación».

En el año 1962, institucionalizada ya la Academia con sus instalaciones en Madrid, se dio el primer curso, al que correspondería el número XVI, de «Información sobre Circulación», para las especialidades básicas de la época: Motoristas, Atestados y Conductores.

PLAN DE ESTUDIOS 1982-83

Grupo	Coeficiente	MATERIAS	Sesiones	Total sesiones por grupo	%
I	5	Código de la Circulación	80	122	22,00
		Reglamento Transportes	20		
		Prácticas Código Circulación ...	22		
II	3	Fotografía (Teoría)	12	121	21,75
		Fotografía (Prácticas)	12		
		Transmisiones (Teoría)	6		
		Transmisiones (Prácticas)	5		
		Técnica Policial Automóvil (Teoría)	6		
		Técnica Policial Automóvil (Prácticas)	6		
		Medios Técnicos (Prácticas)	8		
		Prácticas de Campo	10		
		Armamento (Prácticas)	5		
		Socorrismo	22		
III	3	Controles Circulación	8	66	11,80
		Instrucción	21		
		Penal	22		
		Fiscal	12		
		Legislación varia	14		
IV	5	Redacción y Ortografía	10	204	36,70
		Actas (Prácticas)	8		
		Topografía	9		
		Investigación Criminal	12		
		Informes Técnicos (Teoría)	6		
		Informes Técnicos (Prácticas)	46		
		Atestados (Teoría)	4		
		Atestados (Prácticas)	44		
		Croquis (Teoría)	8		
		Croquis (Prácticas)	14		
V	3	Investigación Accidentes (Teoría)	34	43	7,75
		Accidentes (Prácticas)	27		
Total				556	100

En la Orden General número 35, dada en Madrid el 18 de diciembre de 1962, se convocan vacantes para este curso. Al mismo podían optar todos los miembros del Cuerpo que reunieran, en líneas generales, las condiciones de un año de destino en Puesto, carecer de correctivos sin invalidar y tener las edades marcadas para cada especialidad. Los Sargentos podían solicitar la especialidad de Motoristas antes de presentarse en la Academia. Deberían realizar un reconocimiento médico y examen en las Comandancias de procedencia, que consistiría en ejercicios de dictado, geografía y otros propios de la especialidad, y ejercicio de motores para la de Conductores.

Durante el curso en la Academia recibían clases que, en general, estaban orientadas a una completa preparación para la especialidad

elegida y a conseguir un profundo conocimiento de la legislación referente a circulación vial, según puede apreciarse en los cuadros de planes de estudio que insertamos y que vamos a comentar brevemente, analizando por bloques de similar temática todas estas materias.

PLANES DE ESTUDIO

FINES DE ENSEÑANZA	MOTORISTAS				ATESTADOS			
	SESIONES				SESIONES			
	1962-63		1982-83		1962-63		1982-83	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Preparación teórico práctica de la especialidad	156	35	154	24	240	50	191	34
Preparación militar	17	4	39	6	34	7	80	7
Preparación humanística	65	14	108	17	24	5	37	14
Preparación práctica específica de la especialidad	210	47	352	53	178	38	248	45
TOTALES	448		653		476		556	

En cuanto a los motoristas, su preparación teórica y específica de la especialidad comprende estudios de Código de la Circulación, Reglamento de Transportes y legislación complementaria, automóviles, motocicletas, fotografía y Circulación de Mercancías, con un total de 156 sesiones, lo que supone un 35 por 100 del plan de enseñanza.

En preparación militar reciben clases de instrucción, armamento y transmisiones, con un total de 17 sesiones, que equivalen a un 45 por 100.

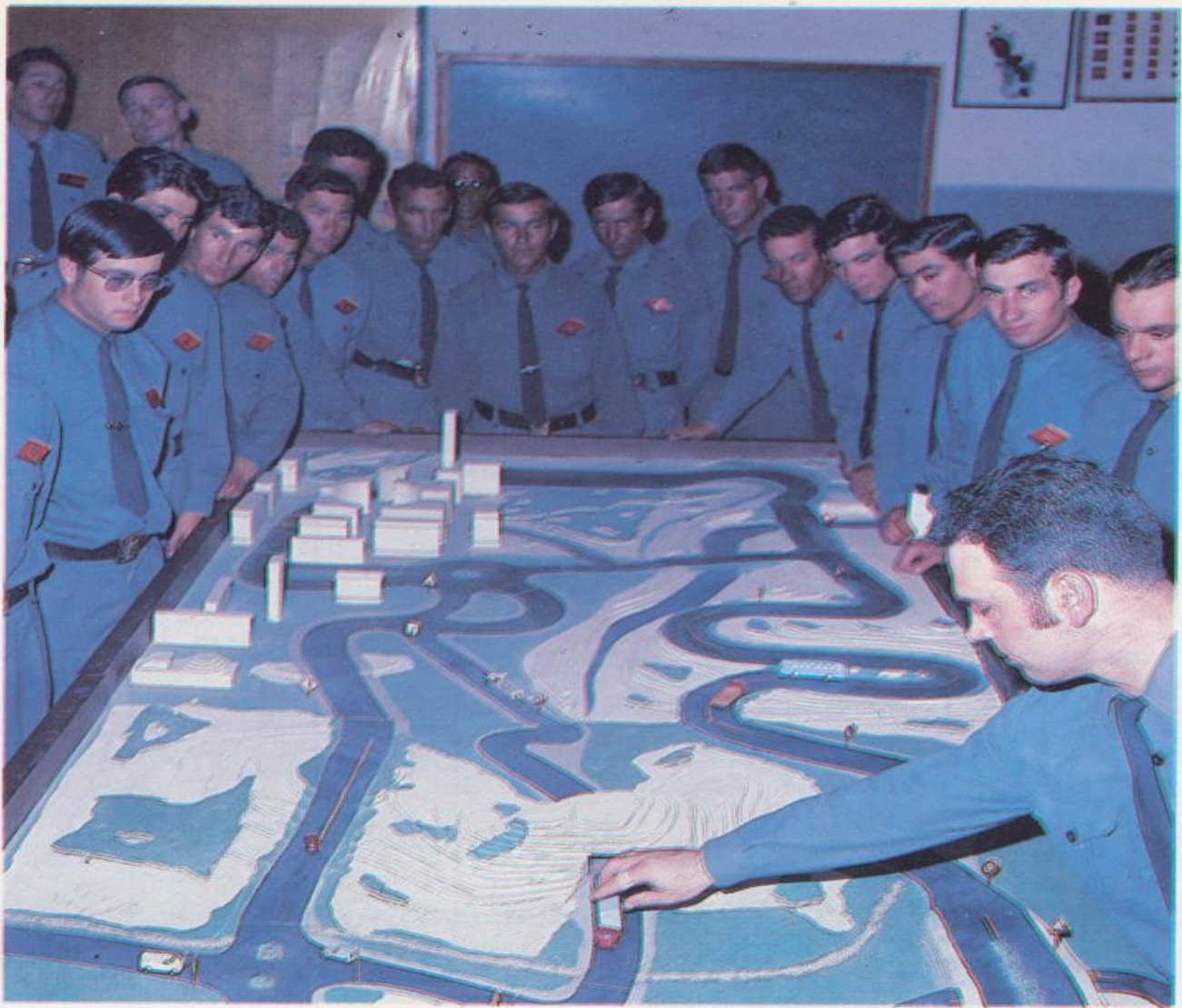
En preparación humanística, las clases de cultura general, Código Penal, Código de Justicia Militar, normas de comportamiento, socorrismo y carreteras totalizan 65 sesiones, con un 14 por 100.

Y por lo que respecta a preparación práctica específica de la especialidad, la enseñanza se distribuye en conducción de motocicletas, prácticas de Código, actas, atestados e informes técnicos y croquis, con 210 sesiones y un 47 por 100. El total general asciende a 448 sesiones.

Respecto a la especialidad de Atestados, la preparación teórica de la especialidad comprende Código de la Circulación, Reglamento de Transportes, legislación complementaria, actas, atestados, croquis, Circulación de Mercancías, técnica policial, fotografía, informes técnicos, motores e investigación de motores, con un total de 240 sesiones, equivalentes a un 50 por 100 del plan.

La preparación militar comprende armamento, instrucción y transmisiones, con 34 sesiones y un 7 por 100.

La preparación humanística abarca cultura general, normas de comportamiento y servicio, geografía, moral y socorrismo; 24 sesiones y un 5 por 100.



Clase teórica de circulación sobre la maqueta de la Agrupación de Tráfico (Foto Hortigüela)

Y en cuanto a preparación práctica específica de la especialidad, se estudia educación física, atestados, croquis, técnica policial, fotografía, informes técnicos y prácticas de Código, con 178 sesiones y 38 por 100. El total general asciende a 476 sesiones.

No consideramos indicativo el plan de estudios de la especialidad de Conductores por ser muy similar al de motoristas, con la única variación del vehículo utilizado.

Al comparar ambos planes de estudio, Motoristas y Atestados, observamos que en el primero no están programadas clases de Educación Física; pero, teniendo en cuenta que la conducción es un deporte, se puede prescindir de las mismas en beneficio de otras asignaturas, no así en la de Atestados.

En conjunto, ambos planes de estudio tienen dos características comunes:

- Gran preponderancia de la preparación técnica y específica de la especialidad.
- Elevada preparación práctica.

Estos planes de estudio siguieron en vigor, con ligeras variaciones, hasta el año 1877, en que la gran evolución que experimentó la sociedad

PLANES DE ESTUDIO DE 1983 DE LOS CAMBIOS DE ESPECIALIDAD

Grupo	Coficiente	MATERIAS	Sesiones	Total sesiones por grupo	%
SOCORRISTAS					
I	3	Código de la Circulación	8	8	6
II	5	Primeros auxilios	38	94	66
		Socorrismo	40		
		Transmisiones	10		
III	3	Medios técnicos			
III	3	Legislación varia	6	6	4
IV		Reparación de averías	34	34	24
		Total	142	142	
LABORATORIO					
I	3	Código de la Circulación	12	22	14
		Práctica de Código	10		
II	5	Fotografía	27	120	86
		Fotocontrol y radar			
		Laboratorio	77		
		Documentación	6		
		Total	142	142	
FOTOCONTROL Y RADAR					
I	3	Código de la Circulación	20	30	21
		Prácticas de Código	10		
II	5	Fotografía	22	106	77
		Laboratorio	22		
		Fotocontrol y radar	58		
		Transmisiones	4		
III		Legislación varia	6	6	2
		Total	142	142	
CURSO DE MOTORISTAS «TODO TERRENO»					
I	3	Código de la Circulación	7	7	4,37
II	3	Topografía	7	15	9,38
		Socorrismo (prácticas)	8		
III	3	Primeras diligencias (prácticas) ...	8	14	8,75
		Incendios y catástrofes	6		
IV	5	Conducción	124	124	77,50
		Total	160	160	

española obligó a replantear el tiempo de enseñanza en estas especialidades básicas, considerado ya insuficiente debido al extraordinario número de servicios a realizar por los alumnos en lugares ajenos al centro de enseñanza y la consiguiente pérdida de tiempo que suponía la distribución en diferentes acuartelamientos de toda la Academia.

Por todo ello se aprobaron nuevos planes de estudio de cinco meses de duración, que son los vigentes en la actualidad, consiguiéndose, sobre todo, un mayor tiempo y número de sesiones dedicados a la clase de conducción de motocicletas, de gran importancia para cubrir un número de horas mínimo y lograr así el dominio de la motocicleta que debe tener todo buen motorista.

Las sesiones empleadas en las distintas áreas de instrucción, como se aprecia en los planes de estudio de 1982-83, así como sus porcentajes, dan una idea de la intensidad del estudio a que se somete a los alumnos.

Si comparamos ambos planes, el de 1962 y el de 1983, se aprecian las siguientes diferencias:

Motoristas.

- a) Se ha pasado de 448 sesiones a 653 sobre el total del programa.
- b) Surgen nuevas clases prácticas, como regulación de circulación, averías, etc.
- c) Aparecen nuevas materias teóricas, prácticas de controles, técnica policial del automóvil, medios técnicos, etc.
- d) Se dan semanalmente una serie de conferencias sobre diversos temas de importancia en el servicio, como comportamiento con el usuario, auxilio, etc.

Atestados.

- a) Los seis grupos del año 62 pasan a cinco en el año 83.
- b) Se imparten las mismas materias que hemos citado para motoristas, así como otras propias de su especialidad, como topografía, investigación criminal e investigación de accidentes.
- c) Se crean nuevas prácticas de conducción de vehículos de cuatro ruedas para obtener el permiso de conducción correspondiente.
- d) En líneas generales aumenta extraordinariamente el número de sesiones prácticas.

Finalmente, hay que señalar que una especialidad que comenzó considerándose como básica en la preparación, la de conductores, debido a la evolución de la sociedad en los últimos años, en líneas generales ha quedado reducida a un simple cambio de especialidad dentro de la misma Agrupación.

Los cursos de Atestados, Motoristas y Conductores se convocan por Orden General en el «Boletín Oficial del Cuerpo» dos veces al año, ya que su duración es de cinco meses en régimen de internado.

Las condiciones que debe reunir el personal son: un año de servicio en Puesto desde su ingreso en el Cuerpo y no estar sujeto a procedi-

miento por accidente de circulación o expediente de otra naturaleza que pueda llevar consigo la retirada, aunque sea temporal, del permiso de conducir. No podrá optar al curso, normalmente, el personal con destino en la Agrupación de Tráfico o aquel que, habiendo pertenecido a la misma, esté destinado a otras Unidades del Cuerpo.

Las edades máximas para motoristas y conductores son de treinta y tres años, y en cuanto a atestados, cuarenta para Cabo y treinta y tres para guardia.

Antes de presentarse en la Academia se efectúa un examen en las Comandancias de procedencia sobre materias de la especialidad. Quienes lo superan son nuevamente examinados el día de su presentación, en el que realizan el correspondiente examen psicotécnico.

Los cursos que se imparten en la Academia, para un mejor estudio, los podemos dividir en tres grandes grupos:

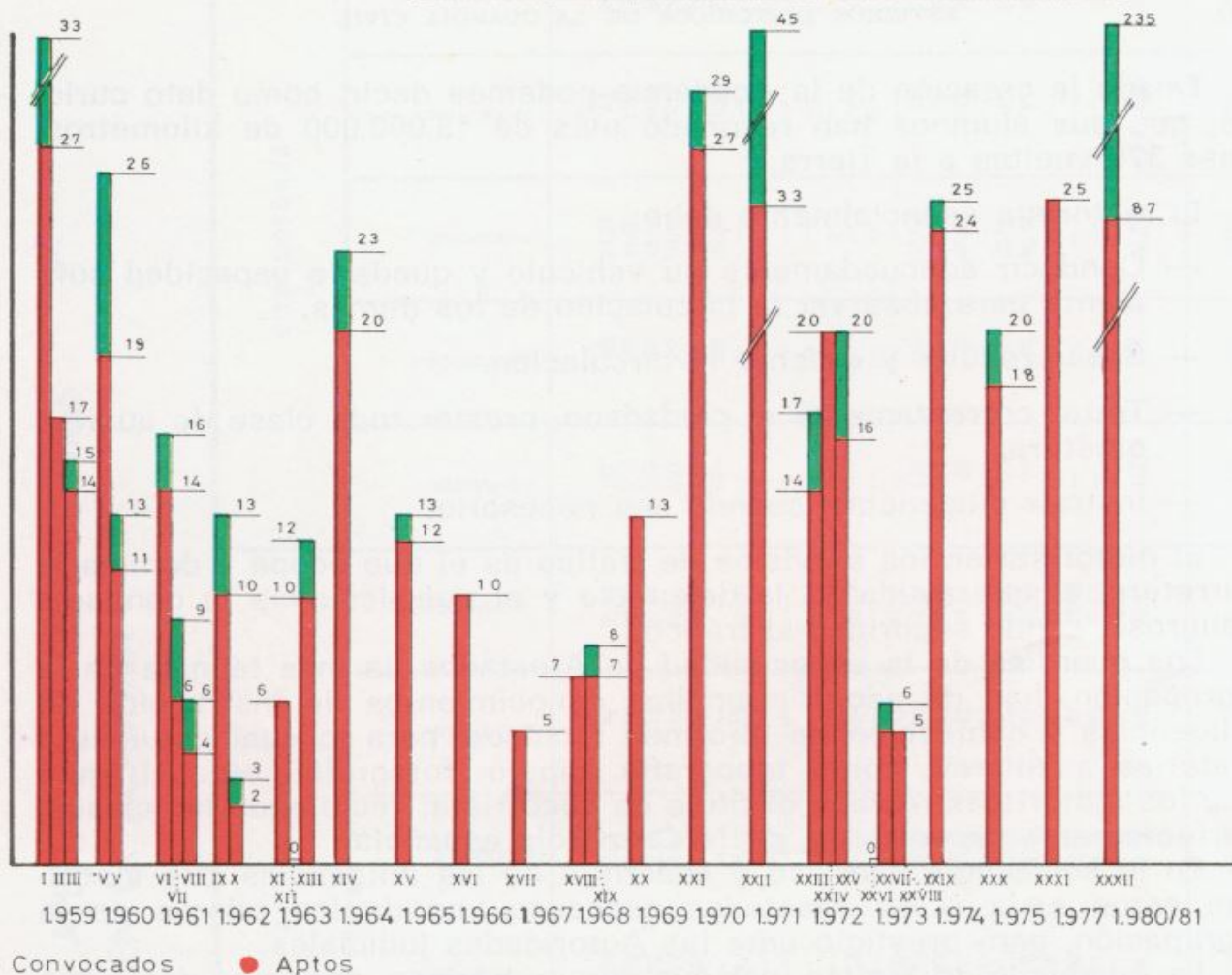
Cursos básicos.—Motoristas, atestados, conductores y socorristas.

Cambio de especialidad.—Se imparten a personal ya destinado en la Agrupación sobre alguna de las especialidades siguientes: oficinas, laboratorio, fotocontrol y radar, Jefe Destacamento, radio, auxiliar automovilismo y tanquetas. Igualmente se imparten cursos de «cambio de especialidad» dentro de la Agrupación, atestados, motoristas, etc.



Los alumnos de la Academia han de aprender a circular bajo cualquier condición climatológica. Una de las primeras salidas a la carretera (Foto Hortigüela)

CURSOS DE OFICIALES



Cursos de Oficiales.—Cursos de Oficiales, cursos de Alféreces y cursos de Suboficiales del Centro de Instrucción al ascenso a Oficial. En él podríamos incluir tres cursos impartidos a Oficiales extranjeros, con un total de 19 alumnos asistentes.

Otros.—Una mención especial merecen los 12 cursos de motoristas Todo Terreno que hasta el momento se han efectuado en la Academia, que comenzaron con fecha 5 de mayo de 1980 y que tan excelentes resultados están dando como Patrullas Rurales.

Vamos a citar solamente unas ideas básicas sobre la formación que se imparte en estos cursos.

Los motoristas reciben enseñanzas teóricas y prácticas que les van a permitir hacer frente a los problemas y dificultades que encuentren en la línea de servicio. Esencial para ellos es la clase de conducción de motocicletas, que se realiza en una primera fase en «Sanglas 400 E» y con motos Todo Terreno, y que tiene dos meses de duración, al final de la cual se efectúa una selección del personal que se aprecia tiene aptitudes para montar en motocicleta. Los tres meses restantes se practica con motocicletas «Sanglas» en carretera, sobre vías de toda clase, incluyendo varios puertos de montaña. La última «marcha» del curso tiene tres días de duración, realizando aproximadamente unos 1.200 kms. de recorrido.

Desde la creación de la Academia podemos decir, como dato curioso, que sus alumnos han recorrido más de 15.000.000 de kilómetros, unas 375 vueltas a la Tierra.

El motorista esencialmente debe:

- Conducir adecuadamente su vehículo y quedarle capacidad suficiente para observar la circulación de los demás.
- Saber regular y ordenar la circulación.
- Tratar correctamente al ciudadano, prestar toda clase de auxilio, etcétera.
- Instruir diligencias, cuando sea necesario.

El motorista en los servicios de tráfico es el que ocupa y domina la carretera, el que ayuda en la desgracia y el que denuncia la conducta peligrosa, dando seguridad al tráfico.

Los guardias de la especialidad de Atestados, la más técnica de la Agrupación, han de adquirir amplios conocimientos de instrucción de diligencias y confección de informes técnicos, para lo cual estudiarán materias auxiliares, como topografía, dibujo, fotografía, etc. Al igual que los motoristas reciben el título de socorrista; recibiendo las clases, perfectamente capacitados, de la Cruz Roja española.

En la corrección, claridad y exactitud de las diligencias que instruyan estos equipos de Atestados descansa uno de los pilares de la Agrupación, para prestigio ante las Autoridades judiciales.

La Academia de Tráfico, por sus cursos básicos, podemos decir que es una academia de especialidad, pero por aquellos otros cursos de «cambio de especialidad» que imparte igualmente se podría decir que es una academia de especialidades. Si los cursos básicos tienen cinco meses de duración y en ellos se pretende inculcar al alumno los conocimientos necesarios para poder desenvolverse dentro de la Agrupación, los avances de la técnica, aparatos especiales, han motivado el continuo aumento de otros cursos, llamados de «cambio de especialidad», de un mes de duración, sobre aquellas materias o funciones, o uso de aparatos especiales, que la técnica va imponiendo hoy día y que es imprescindible conocer.

Las necesidades de servicio de la Agrupación marcan el tipo de curso a desarrollar, desde auxiliar de automovilismo, dedicadó a llevar la Oficina de Material del Subsector, hasta el curso de laboratorio de fotografía o, finalmente, el de tanquetas para puertos de montaña.

La labor realizada por la Academia puede considerarse ímproba—los datos estadísticos lo prueban— durante los últimos veinticinco años, gracias a una dedicación total por parte del profesorado y al entusiasmo y entrega de los alumnos. Solamente vamos a resaltar las cifras más importantes:

De motoristas se han desarrollado 73 cursos, con un total de 33.868 aspirantes, habiendo obtenido finalmente la aptitud para ingresar en la Agrupación 8.053 alumnos, lo que supone un 23,77 por 100 de los aspirantes totales.

CURSOS DE MOTORISTAS, ATESTADOS Y CONDUCTORES REALIZADOS EN LA ACADEMIA

AÑO	MOTORISTAS					ATESTADOS					CONDUCTORES				
	ASPIRANTES	CONVOCADOS	PORCENTAJE	APTOS FINAL	% CONVOCADOS	ASPIRANTES	CONVOCADOS	PORCENTAJE	APTOS FINAL	% CONVOCADOS	ASPIRANTES	CONVOCADOS	PORCENTAJE	APTOS FINAL	% CONVOCADOS
1959	1,562	440	28,16	339	77,00	233	54	23,17	44	81,48	167	49	29,34	45	91,83
1960	6,984	753	10,78	677	89,90	1,174	129	10,98	112	86,82	1,618	178	11,00	139	78,08
1961	3,527	686	19,44	576	84,00	849	82	9,65	76	92,68	1,082	96	18,11	166	84,69
1962	1,134	527	46,47	373	70,70	24	24	100,00	18	75,00	563	402	18,11	76	74,50
1963	1,281	703	54,88	540	76,80	207	39	18,84	29	74,35	557	141	25,31	105	74,46
1964	1,833	467	25,47	314	67,21	—	—	—	—	—	460	136	29,56	102	75,00
1965	1,399	262	18,72	164	62,59	152	35,52	35,52	27	50,00	—	—	—	—	—
1966	1,231	562	45,65	357	63,52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1967	637	375	58,86	188	50,13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1968	887	391	44,08	239	61,12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1969	968	834	86,15	498	59,71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1970	1,650	881	53,39	586	66,51	86	72	83,72	64	88,88	—	—	—	—	—
1971	1,732	900	51,96	523	58,11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1972	1,234	951	77,06	366	38,48	249	200	80,32	67	33,50	—	—	—	—	—
1973	1,646	1,199	72,84	515	42,95	461	170	36,87	96	56,47	156	156	100,00	81	51,92
1974	1,071	902	84,22	375	41,57	158	123	77,84	59	47,96	160	160	100,00	78	48,75
1975	872	872	100,00	381	43,69	100	77	77,00	42	54,54	66	30	45,45	23	76,66
1976	863	863	100,00	326	37,77	287	142	49,47	63	44,36	—	—	—	—	—
1977	800	800	100,00	327	40,87	71	71	100,00	20	28,16	70	70	100,00	44	62,85
1978	1,26	126	100,00	74	58,73	90	90	100,00	51	56,66	76	76	100,00	37	48,68
1979	559	309	55,27	181	58,57	299	192	64,21	89	46,35	—	—	—	—	—
1980	644	377	58,54	195	51,72	242	193	79,75	82	42,48	—	—	—	—	—
1981	413	280	67,79	133	47,50	206	174	84,46	83	47,50	—	—	—	—	—
1982	421	352	83,61	160	45,45	231	177	76,42	63	35,59	—	—	—	—	—
1983	394	237	60,15	96	40,50	95	71	74,73	28	39,43	115	67	58,26	30	44,77
Total	33,868	15,049	44,43	8,053	53,51	5,214	2,134	40,92	1,113	52,15	5,090	1,361	26,73	976	71,71



Coronel don Manuel Fernández Romero, décimo y actual Jefe de la Agrupación de Tráfico. Ejerce el mando de la Unidad desde el 19 de julio de 1983

De atestados, 67 cursos, con un total de 5.214 aspirantes, habiendo aprobado 1.113, lo que representa un 21,34 por 100 de los aspirantes.

De conductores, 75, incluidos los de cambio de especialidad. Ha habido un total de 5.090 aspirantes, de los que fueron admitidos 1.361, con un 26,73 por 100 del total.

De Oficiales se han realizado 32 cursos, con 695 alumnos convocados, resultando aptos 470, lo que representa un 72,86 por 100.

Y de socorristas se han efectuado 70 cursos, con 2.054 alumnos aptos. Este curso, que comenzó siendo uno de los básicos de la Agrupación, hoy día se ha reducido solamente a cambio de especialidad, por salir todos los alumnos con el título de socorristas.

No queremos acabar la temática de la enseñanza sin hacer una breve deferencia al descenso seguido por la curva de aspirantes a motorista de la Agrupación durante estos veinticinco años por el marcado interés que tiene este aspecto y las conclusiones que de su análisis puede sacar el lector.

Observando el cuadro que insertamos relativo a los alumnos motoristas desde el año 1959 hasta 1983, con los tantos por ciento correspondientes de aspirantes convocados y aptos, podemos deducir que

durante la década de los años 60 existía un elevado número de aspirantes a ingresar en la Academia, que se mantiene en una línea media de 1.500 aspirantes anuales hasta el año 1975, en que comienza a bajar esta cifra sensiblemente. (La cifra de 6.984 aspirantes en el año 1960 puede considerarse poco representativa por las necesidades enormes de personal en la recientemente creada Agrupación.)

Esta década de los años 60 y primera mitad de los 70 se caracteriza porque la Guardia Civil estaba poco tecnificada, con pocas especialidades y con escasos medios materiales. Por ello, la Agrupación fue un foco de atracción para el resto del personal del Cuerpo. Sin dejar en el olvido otras causas, también ciertas, como la elevada cuantía de la gratificación en relación al sueldo, con servicios de horarios más cómodos, días libres, etc.

A partir del año 1975, aproximadamente, se baja a una media de aspirantes sobre los 800 hombres, para ir disminuyendo en años sucesivos hasta alcanzar una media de 400 aspirantes en los primeros años de la década de los 80.

Por otro lado, el nivel cultural y profesional de los aspirantes presentados es sensiblemente menor (apreciación que no se puede deducir del cuadro, pero sí al corregir los ejercicios de ingreso). Aunque ha sido norma básica de la Academia el no bajar el nivel de conocimientos exigidos para aprobar los cursos, estas deficiencias citadas se acaban, lógicamente, acusando en la preparación final de los alumnos.

Este problema, evidentemente un grave problema, se ha acusado más intensamente en la especialidad de motoristas, que es básica en el servicio de la Agrupación.

CURSOS TOTALES DE LA ACADEMIA DE 1959 A 1983

ESPECIALIDADES	NUMERO DE CURSOS	ALUMNOS CONVOCADOS	ALUMNOS APTOS	% APTOS
Oficiales	32	695	470	72,86
Alféreces	7	190	140	73,68
Suboficiales	73	75	43	57,33
Motoristas (Cursos básicos)	67	15.155	8.571	56,55
Atestados (Cursos básicos)	6	3.509	1.745	49,72
Conductores (Cursos básicos)	75	3.110	2.545	81,83
Socorristas	70	2.394	2.054	85,79
Oficinas	22	507	449	88,56
Auxiliar de Automovilismo	35	430	366	85,11
Laboratorio	11	221	202	91,40
Fotocontrol-Radar	37	684	634	92,69
Radio	6	132	116	87,87
Jefes Destacamento	4	140	139	99,28
Tanquetas	15	133	133	100,00
Recuperación aptitud	9	69	68	98,55
Motoristas todo terreno	12	1.491	749	50,23
Extranjeros (Jefes y Oficiales)	3	19	19	100,00
Totales		29.954	18.443	61,57

Por lo que respecta a la de Atestados, analizando el cuadro correspondiente, se puede observar que no ha habido grandes modificaciones en cuanto al número de aspirantes y aprobados finales.

En la década de los 80, las cifras de aspirantes se «estabilizan» en torno a los 200 y una media de unos 80 alumnos aprobados, que sirven para cubrir perfectamente las vacantes de la Agrupación. (La cifra de 28 aprobados en el año 1983 no es significativa, al no haberse convocado más que un solo curso de Atestados ese año.)

Igualmente, el nivel cultural y técnico de esta especialidad no sólo se mantiene correctamente, sino que se eleva curso tras curso, como así lo requiere la creciente problemática que encierra consigo todo accidente de circulación, elevados gastos de Compañías de seguros, hospitales, talleres, etc., que hace que deba ser continua la puesta al día, en nuevas técnicas y métodos de trabajo, de los guardias que realizan los atestados e informes técnicos.

La especialidad de conductores que comenzó siendo una de las fundamentales de la Agrupación, ha perdido actualidad como forma de ingreso, pues solamente se ha convocado un curso en los últimos ocho años, como se puede apreciar en el cuadro correspondiente.

A lo largo de este trabajo hemos pretendido dar una visión rápida de la Academia de Tráfico, pasando por la necesidad de su creación, a pesar de las dificultades y continuos desplazamientos que tuvo que sufrir. A medida que fue creciendo la reciente Agrupación vemos cómo se incrementa igualmente el número de aspirantes, lo que permite hacer una selección adecuada del personal que ha de prestar su servicio en la nueva especialidad.

Después de unas etapas de indudable esplendor vemos cómo actualmente se encuentra en una fase de claro estancamiento en cuanto a la evidente disminución en el número de aspirantes, sobre todo en la especialidad básica de motoristas, al haber perdido la Agrupación de Tráfico el atractivo que anteriormente tenía.