

LA GUARDIA CIVIL EN LA EPOCA DE FRANCO (1959-1975) La especialización del servicio

FRANCISCO ESPINOSA NAVAS

Comandante de la Guardia Civil DEM
Licenciado en Derecho

1. LA IRRUPCION DE LAS ESPECIALIDADES

Las especialidades de la Guardia Civil son aquellas que desarrollan una tarea específica dentro de la general del Cuerpo, para la que se hacen necesarios unos conocimientos técnicos de los que carecen los demás miembros del Instituto.

El estudio de las especialidades se puede clasificar en tres grandes grupos:

a) Las especialidades que nacieron con anterioridad a 1959 (como ejemplo de las especialidades existentes se pueden citar la de conductor-motorista, radio telegrafista, armero, músico o guía de perros), y que no se van a tratar por estar fuera de las aspiraciones y contexto histórico de este trabajo.

b) Las especialidades nacidas entre 1959 y 1975, objeto de este trabajo.

c) Las especialidades nacidas con posterioridad a 1975, pero que encuentran su justificación en otro apartado de este monográfico.

La prosperidad económica que los años sesenta representaron para España, supuso que una gran avalancha de turistas llegara al país. Por su parte, también los españoles comenzaron a disfrutar de las vacaciones fuera de los lugares habituales de residencia. Ambas circunstancias tuvieron repercusiones para la Guardia Civil. Para seguir cumpliendo con eficacia las misiones impuestas por su Reglamento. La Institución debía adaptarse a las

nuevas situaciones, con nuevos medios, tanto materiales como humanos, lo que dio lugar al nacimiento de una serie de especialidades que, empezando por la Agrupación de Tráfico y terminando por la Agrupación de Helicópteros, conformaría parte de la respuesta de la Guardia Civil al progreso experimentado por la sociedad española.

1.1. LA AGRUPACION DE TRAFICO

El nacimiento de esta Unidad tuvo lugar en 1959 cuando la Ley 47/1959, de 30 de julio, transfirió a la Guardia Civil las competencias que en materia de tráfico tenía atribuidas por la Policía Armada desde la Ley de 15 de marzo de 1940.

La entrada en servicio de la Agrupación no fue por azar. Entre 1953 y 1958 se estuvieron llevando a cabo ensayos sobre el funcionamiento de este tipo de Unidades, en Madrid y con personal destinado en la Comandancia Móvil (1). Ya en 1958 se había creado una Unidad Piloto, a instancias de la Dirección General de Seguridad, al objeto de disponer de experiencias, así como de personal especialista en la materia. Todo ello lo fue por iniciativa del entonces Ministro de la Gobernación, Camilo Alonso Vega, Teniente General del Ejército, y que anteriormente había desempeñado el cargo de Director General de la Guardia Civil (2), quien había presentado y defendido la ley 47/1959 en las Cortes, de las que obtendría su aprobación (3). Por tanto, se abría paso una especialidad que ofrecía a la Guardia Civil una nueva imagen, avalada por los medios más modernos del momento, lo que sin duda redundaba en su prestigio.

Además, la Agrupación no sólo suponía una innovación de cara al exterior, sino que, a la vez, suponía un gran incentivo para los guardias civiles, que en el legítimo ejercicio del espíritu de superación, ingresaban en la Agrupación, lo que les suponía además una gratificación económica superior a la de cualquier otro personal del Cuerpo. Significó, también, un salto cualitativo de la Guardia Civil, pues a pesar de la idea predominante en el Cuerpo de que la Guardia Civil y la carretera se consideraban simbióticos, convendría puntualizar de que la relación anterior y tradicional de la Guardia Civil con la carretera, en sentido general, lo era para la protección de una serie de bienes jurídicos que se podían agrupar bajo el amplio concepto de seguridad ciudadana, ya que se protegía la vida, la integridad de las personas y las propiedades de los viajeros, mientras que con

la Agrupación de Tráfico el bien jurídico a proteger era la Seguridad Vial, aspecto totalmente nuevo dentro de las misiones de la Guardia Civil. Claro que los miembros de la Agrupación de Tráfico no dejaban de ser guardias civiles, por lo que, además de su cometido específico, seguían velando por el resto de los bienes jurídicos protegidos, que en el desarrollo del servicio observaban que se podían ver lesionados.

Dentro de la Agrupación de Tráfico coexistieron desde el principio una serie de especialidades que consiguieron conservar una cierta independencia respecto del resto de las unidades del Cuerpo. Eran las siguientes:

La de *Motorista*, que es el espíritu de la Agrupación, ya que al principio todos los servicios se prestaban en este medio de locomoción, salvo los que por su especialidad debieran prestarlo en otro que se verá a continuación.

La de *Conductor*, que en los primeros momentos de la Agrupación no era como hoy en que el permiso de conducir es algo muy extendido, sino que para ser conductor había que ser especialista. Estos conductores prestaban su servicio en los vehículos de auxilio y de fotocontrol.

La de *Socorrista*, que se constituyó como el elemento fundamental de las patrullas de los coches de auxilio, y que en aquellos momentos era una pieza clave, al no existir la gran cantidad de las que hoy por fortuna gozamos.

La de *Mecánico*, creada con el objeto de proporcionarle esa necesaria autonomía a la que se ha hecho alusión respecto de las Unidades territoriales y de los talleres particulares.

La de *Atestados*, se creó para el levantamiento de los correspondientes atestados en el caso de accidente de circulación, intentando esclarecer las causas de los mismos y determinar, así, las responsabilidades a que hubiere lugar, y que han proporcionado al Cuerpo un gran prestigio entre la Justicia española.

La innovación que el sistema de Fotocontrol suponía en la detección de infracciones aportando una prueba documental exigía de dos especialidades. De una parte la de operador de *fotocontrol* (4), para el correcto manejo de los medios, y de otra la de *laboratorio*, que se encargó del revelado de los carretes fotográficos y obtención de la copia para documentar el correspondiente boletín de denuncia.

La de *oficinas* fue otra especialidad surgida con la Agrupación. Si bien este cometido ya era desempeñado por otros miembros del Cuerpo, aquí se configuró como una nueva especialidad,

tal vez por la complejidad de los nuevos documentos a formular.

La de *mecánico de radio*, creada para asegurar el buen funcionamiento de las transmisiones con que se dotó a la especialidad y para que llevara a cabo el mantenimiento de la red. Estos especialistas fueron, en su mayoría, procedentes de la especialidad de Transmisiones existentes ya en el Cuerpo (5).

Además de las anteriores especialidades descritas, se crearon otras que se encuentran en íntima relación con las anteriores, como *Radioteléfono*, *Auxiliar de Automovilismo* y *Servicio de Información*, esta última para los delitos relacionados con el automóvil.

Los cursos para obtener las especialidades citadas eran impartidos por la Academia de Tráfico, nacida al compás de la propia Agrupación, pero que tendría que esperar hasta el año 1962, en que la ley 84/1962, de 24 de diciembre, fijó su plantilla y organización (6). En la actualidad, los cursos específicos de tráfico se imparten en la Escuela de Tráfico (7).

La organización de la Agrupación de Tráfico se estructuró a partir de un mando central, a cargo de un Coronel del Cuerpo, de quien dependían los Tenientes Coronales de la Jefatura de Servicios, Jefatura de Material y Jefatura de Estudios de la Academia, además de la PLM de la Agrupación y la organización periférica, que contaba con sectores, cada uno de los cuales abarcaba varias provincias; los subsectores, con demarcación territorial de una provincia y los destacamentos, de número variable por provincias y demarcaciones igualmente variables (8).

1.2. ACTIVIDADES SUBACUATICAS

Tradicionalmente la Guardia Civil ha prestado, y presta, auxilio allí donde se ha necesitado, sin importar el medio en el que fuera preciso. Esta circunstancia ha llevado a los miembros del Cuerpo a la culminación de servicios heroicos, aunque muchas veces el tributo a pagar era la propia vida del guardia que prestaba el auxilio (9), siendo la causa la mayoría de las veces la falta de una preparación técnica adecuada.

La expansión turística de los años sesenta pasaba por el disfrute de las masas de agua. La práctica de deportes como la vela, pesca submarina, sky acuático, etc., hacían que inevitablemente se produjeran accidentes, siendo requerida la Fuerza del Cuerpo para rescatar a las víctimas o para auxiliar a los heridos.

Estos hechos obligaron a los mandos de la Guardia Civil a la práctica de actividades de

submarinismo para poder hacer frente a los numerosos acontecimientos que se les presentaban. Como consecuencia de lo anterior nacieron unos pequeños grupos, de la mano de aquellos miembros del Cuerpo que contaban con experiencia en la materia o de aquellos oficiales que se encontraban en posesión del Diploma de Aptitud para el Mando de Unidades de Operaciones Especiales que, como se sabe, cuenta con una fase donde se adquieren prácticas de comportamiento en el agua. Ellos fueron los encargados de poner en funcionamiento estos grupos, que pronto comenzaron a llevar a cabo labores de rescate en aquellas comarcas que contaban en su demarcación con masas de agua importantes.

De la forma descrita nacía una nueva especialidad, aunque tendrían que pasar varios años hasta que se plasmara su organización, competencias y dependencias, ya que tuvo lugar mediante la O.G. del Cuerpo número 25, de 19 de junio de 1981, donde además se definían las plantillas así como el despliegue de estas unidades y el régimen de personal aplicable a esta especialidad (10).

1.3. SERVICIO DE MONTAÑA

Las mismas causas que motivaron la creación de la especialidad de submarinista, dieron lugar al nacimiento de la especialidad de esquiador-escalador.

El año 1967 puede fijarse como el punto de partida del nacimiento de la especialidad de montaña. Tras unos contactos entre la Federación Española de Montañismo y la Guardia Civil, se llegó al acuerdo que fuese la segunda la que llevase a cabo todos los rescates en montaña. La especialidad de esquiador-escalador surgió, además, como una necesidad de buscar una mayor eficacia en el rescate de accidentados, como decía la orden de creación de la especialidad, y que en principio sólo daba opción, para el ingreso en ella a los empleos de sargento, cabo y guardia (11).

Para lograr la familiarización de los miembros del Cuerpo con el nuevo medio, se pusieron en marcha una serie de cursos en el Cuartel de Coll de Ladrónes en la provincia de Huesca. El paso siguiente fue la creación en diferentes Comandancias con zonas montañosas en su demarcación tales como los Pirineos, Picos de Europa y Sierra Nevada, de unos grupos de especialistas para cumplir las misiones asignadas. La primera organización de estos grupos en cuanto a despliegue y composición de los mismos se llevó a cabo mediante una Orden

General de 21 de septiembre de 1967. En estos primeros momentos el número de grupos de diecinueve y el número total de hombres de sesenta y cuatro, en esta O.G. además de los aspectos antes indicados se regulaban todos los relativos al personal de esta nueva especialidad, como vacantes, destinos, remuneraciones, servidumbres, etc. (12).

La especialidad de montaña que comenzara a funcionar en los años sesenta, no sería agrupada formando un servicio hasta el año 1981 (13), para ser modificada con posterioridad y llegar a convertirse en lo que es actualmente (14).

1.4. AGRUPACION DE HELICOPTEROS

El nacimiento de la Agrupación de Helicópteros de la Guardia Civil tuvo lugar en el año 1972, como un intento de mantener al Cuerpo en la vanguardia del empleo de medios técnicos, al igual que otros cuerpos policiales europeos.

A finales de 1971, la idea de llevar a cabo el servicio desde helicópteros ilusionó a un pequeño grupo de oficiales del Cuerpo que, tras contactar con los servicios correspondientes de los tres Ejércitos, elaboraron un estudio de posibilidades. Al mismo tiempo que se llevaban a cabo aquellos trabajos preliminares, la Dirección General del Cuerpo hacía un libramiento de 46.000.000 de pesetas para el ejercicio de 1972, destinado a fomentar esta iniciativa. En diciembre de 1972 se adquirieron los dos primeros helicópteros, eran de procedencia alemana y del tipo MBB BO-105, desde aquellos primeros momentos marcados por la falta de tradición aeronáutica en el Cuerpo hasta hoy, se ha demostrado la visión de futuro que en este momento tuvo la Guardia Civil.

Dentro de la Agrupación de Helicópteros (15) nacieron dos especialidades: la de *piloto* y la de *mecánico*. En un principio la especialidad de piloto sólo estaba reservada a los oficiales, pero más adelante se abrió también para los suboficiales. En la década de los setenta, la Agrupación estaba al mando de un comandante (16) y se hallaba centralizada en Madrid, por lo que su demarcación territorial era toda España (17).

Los servicios que prestaban los helicópteros eran múltiples, y se hallaban en íntima conexión con el resto de las especialidades del Cuerpo, así como con el desarrollo del servicio peculiar. El helicóptero pasó a ser una herramienta de trabajo muy útil, por prestar un apoyo importante al mando, por aportar información y por cons-

tituirse en un puesto de mando móvil. Además, el helicóptero significó que se llevasen a cabo más rápidamente los rescates en montaña, así como en el mar o en los ríos, consiguiendo que el tiempo de evacuación disminuyese y consecuentemente que el resultado fuese una mayor eficacia. Finalmente, dentro de la labor humanitaria del Cuerpo, el helicóptero desempeñó un notable papel en el auxilio a localidades aisladas por los efectos de la nieve o el agua, facilitándole a las personas aisladas los víveres necesarios para soportar su situación, así como evacuar a heridos o a enfermos.

Por todo lo anterior, se podría concluir diciendo que la unidad de helicópteros es el complemento ideal para el resto de las especialidades del Cuerpo y, como ejemplo de su gran importancia, está el extenso número de servicios prestados y el aumento experimentado en su plantilla en los últimos años.

1.5. SERVICIO DE DESACTIVACION DE EXPLOSIVOS

Esta especialidad nació como consecuencia de la necesidad de hacer frente, con especialistas, a la agresión terrorista que mediante artefactos explosivos llevaban a cabo las bandas terroristas. También se puede configurar el nacimiento de esta especialidad como un medio para evitar víctimas, así como para reducir los daños ante una supuesta explosión.

Hasta el año 1974 (18), la desactivación de artefactos explosivos corría a cargo de los artificieros del Ejército de Tierra, los que se vieron totalmente desbordados por los nuevos acontecimientos. La Guardia Civil carecía hasta entonces de especialistas con la suficiente preparación técnica como para acometer esta delicada labor, por ello, desde 1974 se iniciaron en las Maestranzas de Artillería unos cursos informativos sobre desactivación de explosivos, hasta lograr el número de especialistas suficientes para poder hacer frente a la amenaza terrorista.

Los éxitos no se hicieron esperar, pero también es cierto que ello fue a cambio de un elevado coste en vidas de los propios especialistas, ya que en muchos casos los artefactos explosivos se encontraban preparados a modo de trampa para los artificieros, por lo que la preparación y el estudio de nuevas técnicas resultó imprescindible para el funcionamiento de esta especialidad. Todo ello hace justicia a que se reconozca a los miembros de esta Unidad el valor como acreditado.

2. OTRAS ESPECIALIDADES

Además de las estudiadas, otras especialidades tuvieron su germinación en este período. Cabría citar algunas que en la actualidad han alcanzado considerable desarrollo y nivel tecnológico.

Tradicionalmente en la Guardia Civil han existido unidades de reserva, para que el mando del Instituto en un momento determinado pudiera hacer frente a acontecimientos imprevistos sin necesidad de recurrir a la concentración de Fuerza de los Puestos, estas unidades eran las Comandancias Móviles. Los hechos históricos vividos en España, especialmente en la década de los setenta, aconsejaron la creación de otras unidades especializadas, de esta forma nació el Grupo Antiterrorista Rural (GAR) y posteriormente la Agrupación Rural de Seguridad (ARS) (19), que con su Grupo Especial (GES) absorbió las misiones encomendadas al GAR. Además la evolución de la técnica y la necesidad de disponer de una serie de datos para la toma de decisiones y el desarrollo del servicio llevaron a la Guardia Civil, en el año 1972, a la creación de un Gabinete Técnico de Informática en la Dirección General (20), con una plantilla muy reducida, ya que apenas contaba con una veintena de hombres. Sería, sin embargo, el germen de lo que es en la actualidad el Servicio de Informática del Cuerpo, tan imprescindible en el desarrollo del servicio peculiar como en la gran ayuda que supone para el mando en la toma de decisiones.

LEYES

JEFATURA DEL ESTADO

Ley 47/1959 de 30 de julio sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional.

I.—La competencia en materia de vigilancia del 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 adoptar soluciones adecuadas a la presente realidad que respondan al criterio racional de evitar los gastos y complejidades derivados 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, representa 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 su virtud, y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,

DISPONGO:

Artículo primero. 1.—La vigilancia y disciplina del tráfico, circulación y transporte por carreteras y demás vías públicas corresponden al Ministro de la Gobernación, y en relación con los mismos, la sanción gubernativa de las infracciones que se cometan, a los Gobernadores civiles.

2.—Seguirá atribuido al Ministerio de Industria cuanto se relaciona con las condiciones técnicas que han de reunir todos los vehículos de tracción mecánica que circulen por aquellas vías, y al de Obras Públicas la reglamentación, ordenación,

coordinación e inspección del transporte por carretera.

Artículo segundo. 1.—En el ejercicio de sus funciones el Ministerio de la Gobernación tendrá a su cargo la matriculación de vehículos, la expedición de permisos de circulación y para conducir vehículos de motor mecánico, y su retirada provisional o revocación en los casos en que reglamentariamente proceda organizando un Registro oficial de vehículos y otro de conductores, Servicios de información pública y los demás que, debidamente coordinados, requiera la efectividad de esta Ley.

2.—El Ministerio de Obras Públicas expedirá las autorizaciones especiales de circulación por razón de recorrido o cargas excepcionales, y llevará un Registro central de vehículos de transporte de viajeros y mercancías.

3.—Corresponde a los servicios del Ministerio de Industria el reconocimiento de los vehículos y la declaración de la aptitud técnica de los conductores.

Artículo tercero. 1.—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.

2.—Las funciones de vigilancia se ejercerán por la Guardia Civil, según lo previsto en el artículo sexto 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.

Artículo cuarto. 1.—Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores, los Organismos o funcionarios dependientes de los Departamentos de Hacienda, Obras Públicas, Industria y demás que por razón de su competencia hayan de intervenir o cooperar en las materias reguladas por esta Ley, evacuarán los oportunos trámites, informes o diligencias, previamente a la resolución de la autoridad gubernativa.

2.—Se reducirá a un solo expediente, con exclusión de diligencias que puedan resultar innecesarias, la tramitación actualmente exigida en la sustanciación de los citados asuntos.

3.—Los recursos de alzada que la legislación vigente admita contra las sanciones que prevé el artículo primero, corresponderá resolverlos a los Ministerios a quienes esté atribuida la

materia objeto de la infracción, conforme al citado artículo.

Artículo quinto. Para la actuación coordinada en el ámbito provincial de los Organismos oficiales y sindicales, servicios o entidades que puedan cooperar al mayor acierto en el logro de los fines a que esta Ley responde, se constituirá una Comisión Delegada de la de Servicios Técnicos, integrada por cuantos representantes aconseje su eficiente actuación.

Artículo sexto. 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.

Artículo séptimo. 1.—Se declara a extinguir la especialidad de Policía de Tráfico que figura en los Presupuestos generales del Estado, sección sexta, capítulo primero, artículo primero, grupo octavo, concepto sexto, dándose al ascenso reglamentario las vacantes que se produzcan, amortizándose las que resulten en la última categoría o clase e incrementándose con su importe las plazas de Policía Armada que consten en los Presupuestos generales del Estado, concepto cuarto, de la sección, artículo, capítulo y grupo referidos.

2.—A medida que alcance plena efectividad lo dispuesto en el artículo sexto, el personal de Policía de Tráfico a que se refiere el apartado anterior pasará, hasta su extinción, a prestar en el Cuerpo de Policía Armada (Banderas Móviles, Batallón de Conductores, Enlaces Motorizados y demás Unidades de aquel Cuerpo) los servicios que determine el Ministro de la Gobernación, con arreglo a sus aptitudes y condiciones, percibiendo los devengos complementarios que tengan reconocidos. Podrá de igual modo ser utilizado aquel personal en la Jefatura Central de Tráfico.

Artículo octavo.—Todas las percepciones y productos que se deriven de los asuntos o expedientes a que se refiere la presente Ley, salvo los de carácter fiscal, serán hechos efectivos en papel de pagos al Estado en cuanto el Ministerio interesado no atempere su regulación a lo que preceptúa la Ley de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho de Tasas y Exacciones parafiscales.

Artículo noveno. 1.—Por los Ministerios a quienes corresponda, conforme a las atribuciones que les confiere la presente Ley, se dictarán las disposiciones que demande su efectividad. Si ello requiriere normas con rango de Decreto, se hará por el Consejo de Ministros.

2.—El Gobierno, en el plazo de tres meses, determinará el modo exclusivo o conjunto de ejercerse por los distintos Departamentos su potestad reglamentaria en base a las facultades que se les conceden en los artículos precedentes.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Las disposiciones complementarias que, con relación a Alava y Navarra, desarrollen la presente Ley se ajustarán a sus actuales y respectivas facultades en la materia.

Segunda.—Por el Ministerio de Hacienda se habilitarán los créditos necesarios para la aplicación de lo dispuesto en la medida y momento procedentes.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—Se faculta al Gobierno para que durante el período de organización del Servicio constituya, con arreglo a la Ley de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho, en la Junta de Tasas y Exacciones del Ministerio de la Gobernación, la Caja de los Servicios de Tráfico por Carretera, ingresándose en la misma cuantas percepciones o productos deriven de la competencia que se atribuye a dicho Ministerio, para aplicarlos a los gastos de toda clase de los servicios que le competen.

Segunda.—Durante el plazo de seis meses, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, se transferirá paulatinamente al Ministerio de la Gobernación la competencia que se le atribuye; sustanciando entretanto tales asuntos las dependencias que actualmente los tienen a su cargo, que deducirán, de la tasa y exacciones que perciban, los gastos necesarios para las atenciones complementarias de personal y material que requiera el sostenimiento del Servicio aplicándose el sobrante a lo previsto en la disposición anterior.

Tercera.—Los plazos fijados por la Ley de Tasas y Exacciones parafiscales de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho, para su convalidación, finalizarán el quince de enero de mil novecientos sesenta, por lo que se refiere a las percepciones o productos que se citan en la disposición transitoria primera.

DISPOSICION DEROGATORIA

Quedan derogadas cuantas disposiciones legales se opongan a lo establecido en esta Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a treinta de julio de mil novecientos cincuenta y nueve.

FRANCISCO FRANCO

(Del B.O. del Estado núm. 182.)

MINISTERIO DEL EJERCITO DIRECCION GENERAL DE LA GUARDIA CIVIL

ESTADO MAYOR

1.º Y 3.º SECCIONES

Orden General número 32. de fecha
26 de agosto de 1959

Asunto: **CREACION DE LA AGRUPACION DE TRAFICO DE LA GUARDIA CIVIL.**

De acuerdo con lo que dispone la Ley 47/1959 ("B.O." número 182), en la que se dictan nuevas normas para todo lo relacionado con el tráfico, se encomienda al Cuerpo de la Guardia Civil la labor ejecutiva en todo lo relacionado con la regulación del tráfico y la vigilancia de carreteras.

Ello obliga a crear una nueva Unidad que atienda con carácter de prioridad a esta misión y esté en condiciones de ser un instrumento eficaz capaz de responder a la gran confianza que se ha depositado en el Cuerpo.

A la vista de ello tengo a bien disponer:

1.º A partir de esta fecha se crea dentro del Cuerpo "AGRUPACION TRAFICO", al mando de un Coronel, y con la plantilla y organización aprobados por mi Autoridad.

2.º Serán misiones de esta Agrupación, además de las peculiares del Cuerpo, las siguientes:

— Vigilar que por los usuarios de las carreteras se dé exacta observancia a cuanto disponen el Código de Circulación, el Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras, el Reglamento de Patentes y el de Transportes.

— Informar a los organismos competentes de cualquier anomalía que observen en

todo lo que pueda afectar a la seguridad en la circulación.

— Prestar al máximo cuantos auxilios puedan precisar el personal y vehículos que circulen por las carreteras.

— Atender a la debida regulación del tráfico en los puntos y momentos en que sea necesario.

3.º La Agrupación de Tráfico irá haciéndose cargo sucesivamente de los distintos Sectores del territorio nacional, de acuerdo con las disponibilidades de material y de personal especializado.

4.º Por la 3.ª Sección de Estado Mayor y la Agrupación de Tráfico se procederá, a la mayor brevedad posible, a la elaboración de las correspondientes "Normas para la Organización y Funcionamiento de la Agrupación de Tráfico".

Lo que se publica en la de esta fecha para general conocimiento y cumplimiento.

EL TENIENTE GENERAL,
DIRECTOR GENERAL,

ALCUBILLA

NOTAS

- (1) Para más detalles sobre los primeros intentos de la Guardia Civil en la creación de unidades de Tráfico, véase el número monográfico de la Revista de Estudios Históricos, op. cit., en la página 31 y ss.
- (2) (Ver fecha nombramiento). Camilo Alonso Vega fue nombrado Coronel Honorario de la Guardia Civil, máxima distinción que se concede en este Cuerpo.
- (3) Véase Revista de Estudios Históricos de la Guardia Civil, número 32 Monográfico de la Agrupación de Tráfico, año XVII, 1984.
- (4) Con el paso del tiempo esta especialidad se denominará de radar y fotocontrol, con la aparición del cinemómetro.
- (5) Para un conocimiento más profundo de las diferentes especialidades véase el número monográfico op. cit., pág. 125 y ss.
- (6) Véase número monográfico op. cit., pág. 185 y ss, sobre la creación de la Academia de Tráfico.
- (7) Véase la Revista Profesional de la Guardia Civil número 581 de septiembre de 1992, página 49 y ss para un conocimiento actualizado de la Escuela de Tráfico.
- (8) La orgánica de la Agrupación de Tráfico, de esta época, se encuentra desarrollada en la página 61 y ss del número monográfico op. cit.
- (9) No faltan ejemplos en la historia del Cuerpo como el del Cabo Comandante de Puesto de Oropesa, Benito Cepa, o el del Cabo Comandante de Puesto de Sueca, Francisco Sales, y que fueron recogidas por el propio Duque de Ahumada en una circular de 20 de septiembre de 1850.
- (10) Para el conocimiento de los diferentes aspectos de esta especialidad, en la actualidad, véase la Revista Profesional de la Guardia Civil número 568 de agosto de 1991.
- (11) Esta especialidad nació por la Orden General número 5, de 11 de marzo de 1967, BOC número 13, estableciendo la categoría técnica de instructor de esquí y escalada.
- (12) La Orden General de creación de los Grupos de Esquiadores Escaladores fue la número 27, de la fecha indicada y publicada en el BOC número 19, de 1967.
- (13) La O.G. número 15, de 5 de mayo de 1981, BOC número 10, reorganiza el Servicio de Montaña de la Guardia Civil.
- (14) La organización actual del Servicio de Montaña ha sido establecida por las O.G.G. números 14 y 15 de 1991, BOC número 4, de 11 de febrero. Igualmente puede consultarse la Revista Profesional de la Guardia Civil número 566 de junio de 1991, donde se lleva a cabo una síntesis del Servicio de Montaña en la actualidad.
- (15) La Agrupación de Helicópteros no nacería como tal hasta el año 1986, en que mediante O.G. número 23 de 24 de marzo de ese año se reorganiza la Agrupación de Helicópteros que hasta entonces se había conocido como el Servicio de Helicópteros del Cuerpo.
- (16) La Instrucción General número 3, de 3 de octubre de 1975, es la primera disposición de carácter general que lleva a cabo la primera regulación del Servicio de Helicópteros, así como las misiones a realizar y características de los medios.
- (17) La primera referencia a las unidades periféricas se llevó a cabo mediante la O.G. número 20, de 16 de marzo de 1983, de Reorganización de la Unidad de Helicópteros de la Guardia Civil.
- (18) La organización del Servicio de Desactivación de Artefactos explosivos no reglamentarios en las FFAA, se creó mediante O.G. número 84, de 29 de octubre de 1982.
- (19) La Agrupación Rural de Seguridad fue creada mediante Orden General del Cuerpo número 71, de 21 de junio de 1988. Este Gabinete Técnico fue creado mediante Orden General número 24, de 2 de mayo de 1972.