

LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL

Jacinto Contreras Vázquez

Ingeniero Técnico en Química Industrial

Técnico de Seguridad e Higiene.



Llevaban casco de protección verde oscuro, chaquetón cruzado de cuero marrón, guantes de cuero, botas y pantalones de montar a caballo; tema novedoso y llamativo porque, en 1959, este tipo de botas y pantalones sólo los usaban los Oficiales y Jefes y, desde entonces, también pudieron usarlos los Guardias, Cabos y Suboficiales de la Agrupación de Tráfico.



**Academia de la Agrupación de Tráfico Guardia Civil en Mérida (Badajoz),
inaugurada el. 31-01-1996.**

RESEÑA HISTÓRICA DE LA CREACIÓN DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL

1. ANTECEDENTES.

La **Guardia Civil**, fue creada por decreto de 13 de marzo de 1844, y dentro de su organización inicial establecieron las Líneas de la Guardia Civil exclusivamente para la vigilancia y protección de Caminos Reales. Las Líneas eran tramos de carreteras y caminos reales vigilados por varios Destacamentos bajo el mando de un oficial de la Guardia Civil.

Un año después de la creación de la Guardia civil, su fundador **Francisco Javier Girón y Ezpeleta, duque de Ahumada**, en la Circular de 10 de abril de 1845, expresaba su preocupación por la vigilancia de los Caminos Reales, en la cual se decía:

Supongo que en todas las líneas de caminos Reales correspondientes al Tercio del mando de V. S. tendrá nombrado un Oficial Gefe de la línea, que pertenecerá al Tercio, y que éste con frecuencia recorrerá los puntos y responderá a V.S. del buen estado de ellos; sírvase remitirme una relación de Oficiales Comandantes de línea de ese Tercio, y carretera que cubren, debiendo dicho documento estar en mi poder el 25 del corriente.

El Ministerio de la Gobernación por **Real Decreto de 13 de mayo de 1857** aprobaba el **Reglamento para el servicio de carruajes destinados a la conducción de viajeros (Gaceta de Madrid nº. 1592, de 15-05-1857)**. Constaba de 40 artículos, los cuales regulaban la concesión de licencias por los Gobernadores civiles, las características técnicas de los carruajes, hoja de ruta, expedición de billetes de viaje, normas de circulación por carreteras y caminos, libros de reclamaciones obligatorios para las empresas y forme de sancionar las infracciones.

Real orden de 31 de julio de 1897 que regula la concesión de autorización de circulación de vehículos que no tuvieran tracción animal.

Real decreto de 17 de septiembre de 1900 aprobando el Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado. MINISTERIO DE

AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO. (Gaceta de Madrid nº. 263, de 20-09-1900).

Dirección general de Obras públicas.- Real orden de 24 de mayo de 1907, dictando las reglas á que han de ajustarse los automóviles para la circulación, incluyendo los requisitos de matriculación y contraseñas de las placas que han de cumplir por razones de seguridad. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 160, de 09-06-1907).

Real decreto de 3 de diciembre de 1909 aprobando el adjunto Reglamento de Policía y conservación de carreteras. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 339, de 05-12-1909).

Dirección General de Obras Públicas.- Carreteras.- Circular de 31 de julio de 1914 disponiendo que para la aplicación de los artículos 8º, 9º y 10 del Reglamento de 17 de Septiembre de 1900 para la circulación de coches automóviles por las carreteras del Estado, se tengan en cuenta las reglas que se publican. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 219, de 07-08-1914).

Dirección General de Obras Públicas.- Policía de carretera.- Circular de 1 de octubre de 1914, dictando reglas para evitar aglomeración de personas en grupos en las explanaciones de las carreteras, y muy especialmente en las travesías de las poblaciones, como igualmente para evitar agresiones a vehículos y personas que los ocupan. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 275, de 02-10-1914).

Real decreto de 23 de julio de 1918 aprobando el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 205, de 24-07-1918).

Esta noma distinguía cuatro tipos de vehículos, según el número de ruedas, peso, cilindrada y suprimía el límite de velocidad salvo en trayectos estrechos o frecuentados por el público, cruce de caminos y proximidad de caballerías.

Real decreto de 29 de octubre de 1920 aprobando el Reglamento provisional de policía y conservación de carreteras y disponiendo que empiece a regir el día 1.º de

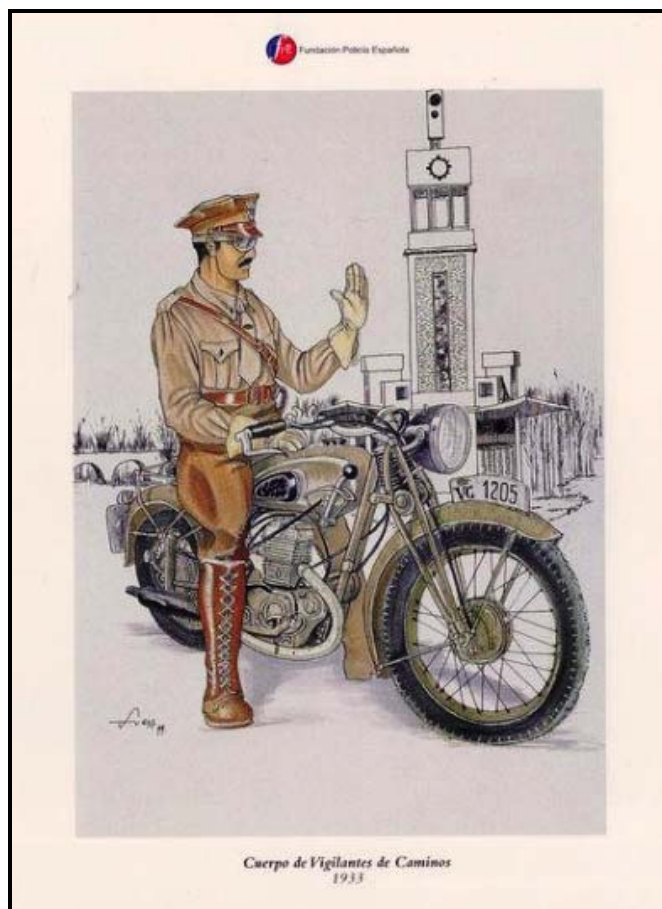
Enero de 1921. MINISTERIO DE FOMENTO. (Gaceta de Madrid nº. 304, de 30-10-1920, CE Gaceta de Madrid nº. 313, de 08-11-1920).

Real decreto de 16 de junio de 1926 aprobando el Reglamento de circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España. PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS. (Gaceta de Madrid nº. 170, de 19-06-1926).

Esta norma establecía tres categorías de vehículos: *motocicletas, automóviles de más de tres ruedas, camiones y ómnibus.*

2. CREACIÓN DEL CUERPO DE VIGILANTES DE CAMINOS.

Mediante el Decreto de 22 de febrero de 1929, que aprobaba la creación de la Inspección de Transportes en el Ministerio de Obras Públicas, y que, asimismo, incluía la creación del Cuerpo de Vigilantes de Caminos, con misiones sobre Circulación, Transporte y Policía de Carreteras.





- **Decreto de 25 de septiembre de 1934 aprobando el Código de la Circulación y sus Anexos. PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS. (Gaceta de Madrid nº. 269, de 26-09-1934),** constituyó el texto legal regulador de todo lo concerniente al tráfico rodado en España.

En 1935, el **Ministerio de Obras Públicas**, promulgaría el **Reglamento orgánico provisional del CUERPO DE VIGILANTES DE CAMINOS**:

- **Decreto de 12 de marzo de 1935 aprobando el Reglamento orgánico provisional del Cuerpo de Vigilantes de Caminos. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (Gaceta de Madrid nº. 72, de 13-03-1935):**

Artículo 1º.

El Cuerpo de Vigilantes de Caminos dependerá del Ministerio de Obras públicas y estará afecto a la Dirección general de Caminos.

Artículo 2º.

Son funciones de los Vigilantes de Caminos:

- a) Cuidar del exacto cumplimiento de las disposiciones que regulan la circulación, transporte y policía de las carreteras y sus zonas anejas.
- b) Obligar a los usuarios de las carreteras del Estado, provinciales, municipales y caminos vecinales el cumplimiento de las disposiciones fiscales relativas a la circulación de los vehículos de toda clase.
- c) Prestar su ayuda a las autoridades competentes y su auxilio a los usuarios de las carreteras cuando las circunstancias lo requieran, y de modo muy principal, con

preferencia a cualquier otro servicio que se les hubiese encomendado, en caso de accidente grave.

Artículo 3º.

En ningún caso, ni con ningún pretexto, podrá encomendarse a los Vigilantes de Caminos ocupaciones o servicios extraños a los que les son peculiares.

3. CREACIÓN DEL CUERPO DE POLICIA ARMADA Y DE TRÁFICO.

La Jefatura del Estado, mediante la **Ley de 8 de marzo de 1941** creaba un nuevo Cuerpo, denominado **POLICÍA ARMADA Y DE TRÁFICO** y con ello se suprimía el **CUERPO DE VIGILANTES DE CAMINOS**.

- **Ley de 8 de marzo de 1941 por la que se reorganizan los servicios de Policía. JEFATURA DEL ESTADO. (BOE nº. 98, de 08-04-1941):**

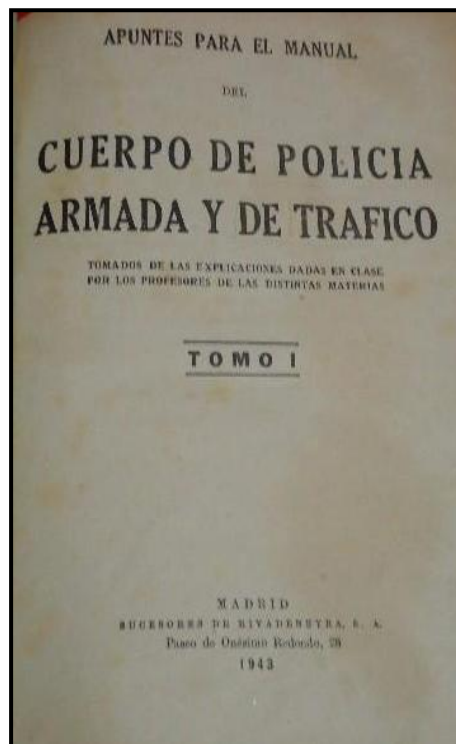
Artículo primero.- Los Servicios de Vigilancia y Seguridad del Estado, quedan integrados:

Primero.- Por el Cuerpo General de Policía y el Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico, ambos dependientes directamente de la Dirección General de Seguridad, a cuyo fin se reorganizan los que prestaban los de Investigación y Vigilancia, Seguridad y Asalto y Vigilantes de Caminos, que se sustituyen por los de las denominaciones anteriormente indicadas.

Segundo.- Por el Instituto de la Guardia Civil, que se rige por su legislación especial; y

Tercero.- Por la Milicia del Partido.

Serán asimismo elementos auxiliares de los Servicios mencionados los Guardias municipales, Vigilantes nocturnos, Guardas forestales y jurados, y demás personal a que se atribuye esta función, todos los cuales cooperarán a la defensa del orden y de la seguridad general, con sujeción a las disposiciones legales y a las Circulares y Bandos de la Dirección General de Seguridad y de los Gobernadores Civiles.



- **DECRETO de 31 de diciembre de 1941 por el que se dispone la ejecución de la Ley reorganizadora de la Policía, de 8 de marzo de 1941. GOBIERNO DE LA NACIÓN. (BOE nº. 65, de 06-03-1942):**

Artículo primero.- La Policía gubernativa del Estado queda integrada en lo sucesivo:

Primero. Por el Cuerpo General de Policía, y

Segundo. Por el Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico.

El Instituto de la Guardia Civil, regido por sus Leyes y Reglamentos especiales, realizará servicios propios de la Policía Gubernativa dentro del ámbito de competencia que le señalan los artículos quinto, y séptimo de la Ley de quince de marzo de mil novecientos cuarenta.

La Milicia de Falange Española Tradicionalista de las J.O N.S. participará también en la ejecución de los servicios policiales cuando sea requerida para ello por la Dirección General de Seguridad, a cuyo efecto el titular de este Organismo podrá comunicarse directamente con las Jerarquías de aquella Organización.

La Ley de 8 de marzo de 1941 reorganizaba los Servicios de Policía y constituía el nuevo **Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico** donde se integrarían los miembros del Cuerpo de Seguridad y Asalto, los Jefes de Grupo y Vigilantes de Caminos y el personal seleccionado en la última convocatoria de 1939.

Al **Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico** se le encomienda la vigilancia de todas de las carreteras y tenía carácter y organización militar. Su mando será ejercido por Jefes y Oficiales del Ejército en comisión de servicio y por los Sargentos y Brigadas del propio cuerpo que promocionaban por ascenso. Por ello, al comienzo el **Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico** se estructurará en ocho circunscripciones (más tarde se ampliarían a nueve) adaptadas a las correspondientes regiones militares, más las comandancias independientes de Baleares y Canarias.

4. CREACIÓN DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL.

En la década de 1950, se inicia en España el “boom automovilístico” y se hace necesario disponer de unas fuerzas específicamente dedicadas a la vigilancia de la circulación. Por ello, en el año 1953 se le encomienda a la 1ª Comandancia Móvil de Madrid el ensayo del auxilio, control y seguridad del tráfico rodado en las carreteras nacionales periféricas y de acceso a la capital de España, los resultados son muy satisfactorios.

En 1958, tras los alarmantes resultados de accidentalidad en las vías españolas (1.711 muertos en aquel año con un parque de poco más de 700.000 vehículos), se le encargó a la Guardia Civil el estudio de la problemática; para ello el **Cuerpo** crea la primera unidad piloto de esta incipiente unidad de control del tráfico rodado que dependerá directamente de la 3ª Sección de Estado Mayor de la Dirección General de la Guardia Civil.

Al año siguiente, en 1959, la Jefatura del Estado, promulga la Ley que atribuye las competencias de vigilancia de las carreteras y vías públicas a la Guardia Civil.

- **Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional. JEFATURA DEL ESTADO. (BOE nº. 182, de 31-07-1959):**

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 cometan están hoy distribuidas entre diversos Organismos. Ello, unido a que el aumento de los vehículos de tracción mecánica fué 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 calidad que respondan al criterio nacional 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 personas 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 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 transporté por carretera.

Artículo segundo. 1.- En el ejercicio de sus funciones el Ministerio de la Gobernación tendrá a su cargo la matriculación de vehículos, a 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 llevar un Registro central de vehículos de transporte de viajeros v 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 o las Inspecciones de otros Departamentos o Servicios.*

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, articulo primero, grupo octavo, concepto sexto, dándose al acenso 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 Motorizadas 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.*

Por ello, en cumplimiento del mandato del **Art-6º** de la **Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional**, la **DIRECCIÓN GENERAL DE LA GUARDIA CIVIL**, mediante la **Orden General nº. 32, de 26 de agosto de 1959**, creaba la **AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL**, que estaba firmada por su Director general, el Teniente general, Antonio Alcubilla Pérez.

Por ello vemos que 1959 las competencias en la de Vigilancia del Tráfico le fueron encomendadas a la **Guardia Civil**, por lo que la **Policía Armada y de Tráfico** perdería el “apellido” y pasaba a denominarse **Policía Armada**.

La **Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil**, poco a poco va acumulando experiencia y va convirtiéndose en una fuerza operativa altamente especializada para el ejercicio del control de tráfico, transporte y seguridad vial, con la misión específica de la vigilancia, regulación, auxilio y control del tráfico y transporte, así como también la seguridad vial en el ámbito de las vías interurbanas, sus misiones y cometidos fundamentales quedan regulados en su fundación de la siguiente manera, y continúan siendo muy similares:

- ✓ *Proteger y auxiliar a los usuarios de las vías públicas.*
 - ✓ *Vigilar y mantener la disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en los tramos urbanos de las carreteras generales no expresamente asignados a las policías locales, así como custodiar las carreteras o los daños que sobre ellas se puedan ejercer.*
 - ✓ *Instruir e investigar las diligencias por accidentes de tráfico ocurridos en las vías de uso público a excepción de las que discurran por el interior de los cascos urbanos donde tenga asignada la competencia la Policía Local.*
 - ✓ *Vigilar el cumplimiento de la normativa sobre transportes por carretera.*
- **Orden de 5 de octubre de 1959 por la que se dictan normas sobre organización y competencia de la Jefatura Central de Tráfico. MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN. (BOE nº. 243, de 10-10-1959, CE BOE nº. 275, de 17-11-1959).**
 - **Decreto 1666/1960, de 21 de julio, por el que se desarrollan las competencias en materia de tráfico, circulación y transportes por carretera, determinadas en la Ley 47/1959. PRESIDENCIA DEL GOBIERNO. (BOE nº. 221, de 14-09-1960).**
 - **Ley 84/1962, de 24 de diciembre, de modificación de las plantillas del personal de la Guardia Civil encargado del tráfico de carreteras, así como determinadas percepciones del mismo Cuerpo y del de la Policía Armada. JEFATURA DEL ESTADO. (BOE nº. 310, de 27-12-1962).**

Por esta Ley se aprueba la reorganización de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y se crea la Academia de la Agrupación de Tráfico.

- **Decreto 1666/1960, de 21 de julio, delimita las competencias en materia de tráfico, circulación y transportes.**

- **Ley 30/1970, de 22 de diciembre, de modificación de las plantillas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. JEFATURA DEL ESTADO. (BOE nº. 313, de 31-12-1970).**
- **Orden de 11 de abril de 1973 por la que se regulan las relaciones entre la Jefatura Central de Tráfico y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN. (BOE nº. 88, de 12-04-1973).**
- **Orden de 16 de abril de 1980 por la que se regulan las relaciones de la Dirección General de Tráfico con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. MINISTERIO DEL INTERIOR. (BOE nº. 113, de 10-05-1980).**
- **Real Decreto 450/1988, de 6 de mayo, por el que se determina el mando de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. MINISTERIO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARÍA DEL GOBIERNO. (BOE nº. 116, de 14-05-1988).**
- **Orden de 5 de abril de 2001 por la que se modifica el artículo 1 de la Orden de 16 de abril de 1980, sobre relaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil con la Dirección General de Tráfico, en el ámbito de competencias del Ministerio del Interior. MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA. (BOE nº. 87, de 11-4-2001).**
- **Resolución de 17 de julio de 2001, de la Dirección General de Tráfico, por la que se delegan competencias en materia de retribuciones del personal de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en el habilitado de la Dirección General de la Guardia Civil. MINISTERIO DEL INTERIOR. (BOE nº. 185, de 03-08-2001).**

5. FOTOGRAFÍAS DE LA GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO.



Guardia Civil Agrupación de Tráfico, Cádiz, 1965 (padre e hijo).





