

# LA GUARDIA CIVIL Y LA CIRCULACION VIAL

Por Antonio Morales Villanueva

Comandante del Cuerpo  
Doctor en Derecho

## INTRODUCCION

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, desde sus orígenes, ha suscitado continua admiración y controversia —prueba de su vitalidad y valía— dentro y fuera del ámbito corporativo. Su perfecto funcionamiento ha impedido que envidiosos y detractores consiguieran abrir brecha u orificio por donde penetrar, con lo cual lanzas y dardos han caído o resbalado en los recios muros de la fortaleza sin producir el más mínimo daño. Sin embargo, no conviene bajar la guardia.

Lejos de nuestro ánimo entablar cualquier tipo de polémica que, imaginamos, esta Revista rechazaría de plano. Vamos a acometer este trabajo con el deseo de demostrar —hasta donde nos sea posible— que tanto en el aspecto histórico, como en el jurídico, en el teórico y en el práctico, la organización actualmente en vigor de las fuerzas policiales, dentro de la cual se encomienda a la Guardia Civil la responsabilidad de la circulación como una función más de orden público, así como la existencia de una especialidad —Agrupación de Tráfico— que atiende a este cometido específico, pero sin olvidar los demás, debe persistir en beneficio general de la nación.

Este artículo, en su período de incubación mental, como destinado a una Revista especializada en temas del pasado, tenía pretensiones meramente históricas. Aspiraba sólo a narrar los orígenes, desarrollo y eficacia de la Agrupación de Tráfico. Pero han surgido ciertos brotes de entusiasmo reformista, consustanciales con nuestro momento histórico —quizá no conviniera exagerar—, que apuntan hacia un deseo de crear un Cuerpo especial de «Policía de Tráfico», deseo que, paradójicamente, viene a coincidir con comentarios de signo opuesto, postuladores de la desaparición de la Agrupación de Tráfico para que el con-

junto de sus hombres y material se diluya en la estructura general y clásica del Cuerpo.

Tales rumores, pese a su exiguo peso potencial —no han alcanzado ni siquiera categoría de intento serio—, nos hacen sentirnos moralmente obligados a desviar nuestro propósito inicial y ensanchar el trabajo proyectado sobre la Agrupación de Tráfico para, sin renunciar a un tratamiento adecuado de esta Unidad, abarcar la problemática de la circulación vial desde la creación del Cuerpo —la más honda preocupación de Ahumada era la vigilancia de los caminos— y, además, abrir el artículo con esta introducción, en la que vamos a contemplar aspectos jurídicos sobre el Orden Público en general, la circulación y las Policías especiales, todo desde una visión actual del problema, lo cual pudiera parecer a algunos apartamiento del punto de vista histórico propio de la Revista, pero que nosotros creemos postura correcta, pues no hacemos más que subir a la meseta del presente para, desde ella, observar mejor el paisaje andado y configurado por el tiempo.

### **Orden público y circulación.**

El concepto de orden público es muy extenso y abarca campos más amplios que el estrictamente jurídico. Sin embargo, nosotros nos limitaremos a éste, y concretamente al que se enmarca dentro del derecho administrativo. Otras disciplinas, como el derecho constitucional, civil, procesal, internacional, etc., tratan de él, pero con una orientación distinta.

Antes de establecer una definición del mismo, quizá sea conveniente referirnos al concepto de orden. Etimológicamente procede del latín «ordo-inis», significando la colocación de las cosas en su lugar correspondiente. Ello lleva implícita una de las características más importantes del mismo, que es la pluralidad. Evidentemente, si tenemos una sola cosa, aislada de las demás, no podemos decir que está ordenada. Han de existir varias cosas para que el orden pueda plasmarse. Pero, al mismo tiempo, ha de haber una sucesión entre las cosas susceptibles de ordenación, bien en el tiempo o en el espacio. Por otra parte, esta ordenación ha de realizarse de acuerdo con una regla y no al azar. Por todo ello para que exista orden se necesita: pluralidad, sucesión y regla.

Este concepto va íntimamente unido al aspecto teológico de las cosas. Por ello Santo Tomás lo definiría como «la recta disposición de las cosas a su fin».

Entre las numerosas divisiones que del mismo existen, para nosotros la más interesante es la que considera el orden natural y el jurídico. El primero es espontáneo, consecuencia de la naturaleza de las cosas; está sustraído de la voluntad consciente del hombre. Es la expresión de la Naturaleza. Puede ser perturbado por la voluntad consciente del hombre o bien por hechos naturales (terremotos, inundaciones, incendios, etc.). Por ello es necesario un orden jurídico que desarrolle y complete ese orden natural, de acuerdo con los fines que los hombres se propongan alcanzar.

Al existir estos dos órdenes, es interesante analizar sus relaciones. Para algunos autores, el orden jurídico se opone al natural, subordinando éste a aquél. En este sentido, la declaración de derechos de 1789 proclama que la ley tiene por objeto realizar el orden natural, con la condición que no estorbe al establecido por la misma. Sin embargo, no hemos de olvidar que el orden natural ha de considerar al hombre como un valor superior y el fin último del derecho. Por ello nos proporcionará los principios fundamentales que inspirarán las normas jurídicas, que, por otra parte, han de tener presente las circunstancias de tiempo y lugar. No debe existir divorcio entre ambos órdenes, sino conciliación presidida por el mismo fin que persiguen.

Dentro del orden jurídico, al que nos hemos referido, distinguiremos el público y el privado. El primero regula los intereses generales de los ciudadanos y el segundo trata de dirimir los intereses particulares que no tienen repercusión directa en la sociedad. Por este motivo, el orden público lo consideramos integrado dentro del primero.

De aquí que, teniendo presente el concepto general del orden, podríamos adelantar que el orden público es la perfecta colocación de cada elemento de la sociedad en el lugar que le corresponde y desempeñando la función que el orden jurídico le asigna.

La Real Academia lo define como la «situación y estado de legalidad normal en que las autoridades ejercen sus atribuciones propias y los ciudadanos las respetan y obedecen sin protesta». Ello nos llevaría a identificarlo con el orden jurídico general, con lo cual no estamos de acuerdo, toda vez que existen perturbaciones del orden jurídico que no tienen repercusión en el orden público. Algunos autores españoles son partidarios de esta identificación. Así Mellado afirma que «la conservación del orden público es el producto del fiel cumplimiento de las leyes; no sólo por parte de la Administración Pública, sino por cada uno de los individuos».

Para Martín González (1), es «la manifestación o el aspecto exterior del acatamiento sustancial, por los miembros de una colectividad, del ordenamiento jurídico de la misma».

Para otros tratadistas, como Santamaría (2), el orden público es «la tranquilidad en que la población vive, entregada a sus ocupaciones habituales, sin interrupción en ellas que la moleste ni peligros que amenacen indistintamente a sus individuos». Como vemos, no se trata de una definición, sino de las consecuencias que se derivan de su mantenimiento.

De manera semejante, Posada (3) lo define como «aquella situación de normalidad en que se mantiene y vive un Estado cuando se desarrollan las diversas actividades, individuales y colectivas, sin que se produzcan perturbaciones o conflictos».

Jiménez Asenjo (4) asimila el orden público a orden tranquilo, con independencia de todo ideario político o social. «Tranquilidad, paz, se-

(1) Martín González, J.: El concepto de orden público. Sus caracteres y conexiones más importantes. Boletín de documentación del Ministerio de la Gobernación núm. 46, 1967.

(2) Curso de Derecho Administrativo 7.ª ed. Madrid, 1911.

(3) Tratado de Derecho Administrativo II.

(4) Jiménez Asenjo, Enrique: Antecedentes, texto y doctrina de la ley de Orden Público de 30 de julio de 1959. Instituto de Estudios Políticos. Madrid, 1961.

guridad son palabras que expresan claramente lo que, en último término, significa o entraña aquella expresión legal.»

Para el profesor Guaita (5), el concepto de orden público ha evolucionado a través de los tiempos y según los diversos derechos positivos. Una acepción amplia nos llevaría a identificarlo con el ordenamiento jurídico y, por tanto, sería inaplicable. Siguiendo a Hauriou, habla de una concepción negativa que ve en el orden público «un orden material y exterior, considerado como un estado de hecho, opuesto al desorden; el estado de paz, opuesto al estado de perturbación».

Respecto a los autores extranjeros, hemos de decir que se han preocupado con mayor intensidad de este tema, si bien tampoco han llegado a elaborar una definición adecuada, sino que más bien han seguido una corriente descriptiva, considerando al orden público, constituido por la seguridad, tranquilidad y salubridad. Actualmente existe una corriente doctrinal de extender esta trilogía al campo moral, político, económico, etc.

La seguridad tiene una doble vertiente, exterior e interior. Ambas están íntimamente unidas, formando parte de la defensa de un país. En su aspecto interno comprende, como componente privilegiado, el de la seguridad del tráfico o circulación. Posteriormente nos referiremos a él y a su integración en el concepto de orden público.

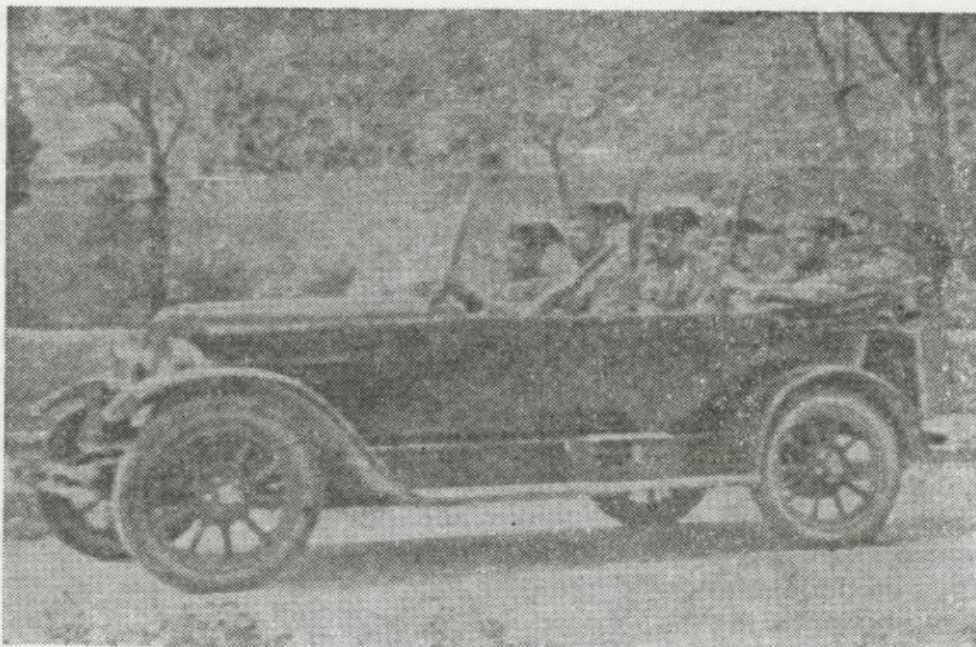
La tranquilidad lleva implícita la observancia de las normas administrativas que permita a los ciudadanos la convivencia pacífica y una vida reposada y en buen orden. Debemos recordar lo que decía Pascal: «Todo el mal de los hombres viene de una sola cosa, el no saber permanecer descansando en una habitación.»

La salubridad surge como una necesidad más de la sociedad, teniendo por objeto la higiene pública y la salvaguardia de la salud. Su necesidad se ha acentuado como consecuencia de las aglomeraciones urbanas, promiscuidad, facilidad de propagación de enfermedades, condiciones de trabajo, contaminación, etc.

En el orden moral, y no obstante lo cambiante de este concepto, es innegable que existen unos principios éticos que habrán de mantenerse por mucho que evolucione la sociedad y sus costumbres. Lógicamente, nos referimos a los actos que tengan una trascendencia pública, pues los de carácter privado dependerán de la conciencia de cada uno. No hemos de olvidar que todos los Gobiernos han de velar por un mejoramiento de la salud física y mental de sus ciudadanos, y ello lo han de conseguir mediante la adecuada reglamentación y la adopción de las medidas pertinentes para su cumplimiento. Destinatarios importantes de estas normas han de ser los jóvenes, que han de desarrollarse dentro de un marco social en el que predominen los valores del espíritu sobre la materia y donde la libertad no esté reñida con la educación y las buenas formas. De lo contrario crecerán unos ciudadanos que, al obedecer a sus instintos, estarán próximos al reino animal.

Análisis diferente presentan las relaciones del orden público con la política. No hemos de olvidar que la Administración es el medio del que se vale el Gobierno de turno para el cumplimiento de sus fines, y

(5) Guaita, Aurelio: Derecho Administrativo Especial V-II. Zaragoza, 1965.



Uno de los primeros vehículos utilizados por la Guardia Civil para servicio de carreteras en los años veinte.

uno esencial es el mantenimiento del orden público. Toda sociedad necesita una voluntad que dirija y que haga respetar sus decisiones, incluso por la fuerza. El artículo 2.º de la Declaración de los Derechos de 1791 establecía: «La seguridad es uno de los derechos naturales e imprescindibles del hombre, cuya conservación es el fin de toda asociación política.» El artículo 8.º de la Declaración de 1793: «La seguridad consiste en la protección armonizada por la sociedad a cada uno de sus miembros para la conservación de la persona, de sus derechos y de su propiedad.»

Por ello, parece interesante establecer unos principios que regulen las relaciones entre las Autoridades civiles y las Fuerzas de Orden Público.

Partimos del principio de la separación del poder civil y del militar, subordinando éste a aquél. Sin embargo, esta relación de subordinación ha de estar basada en la legalidad vigente y no en la discrecionalidad permanente. Ello nos lleva a la exigencia —en cuanto a la utilización de las Fuerzas de Orden Público por las Autoridades competentes— de los oportunos requerimientos. Este requisito tiene una gran tradición en países de nuestra área (6), y en el mismo se ha de mencionar la misión que han de cumplir y la base legal de su intervención. Ello permite una clarificación de responsabilidad entre la Autoridad civil, que da la orden, y la militar, que ha de ejecutarla. Igualmente permite un análisis de la posible ilegalidad de dicha orden y, por ende, de su no cumplimiento.

(6) En Francia se estableció por Ley de 8 de julio de 1971.

Obviamente, ello exige una legalidad adecuada (7), cuya responsabilidad corresponde a las Cámaras legislativas.

Aunque consideramos que no es necesario aclararlo, los requerimientos a que nos referimos son los correspondientes a situaciones particulares, pues en los demás casos habrán de intervenir por propia iniciativa.

Con todo ello, lo que es conveniente y necesario evitar es la utilización por la Autoridad, en beneficio propio, de los medios coactivos que el Estado le entrega para servir a la sociedad.

El orden público debe estar al margen de cualquier ideología o partidismo y atender sólo al bienestar y tranquilidad de los ciudadanos.

Respecto al orden económico, es evidente la gran influencia que el orden público ejerce. Ello no es nada nuevo. En el siglo pasado, el profesor Colmeiro escribía (8): «El orden es la primera necesidad de la vida civil. Sin orden no hay seguridad personal, sosiego en las familias, respeto a la propiedad, estímulo para el trabajo. Cuando el orden no existe, nuestros bienes y nuestra existencia misma se hallan a merced de cualquier atrevido, como las cosas sin dueño al arbitrio del primer ocupante, y en aquellos tristes momentos los pueblos más cultos ceden a los instintos de la barbarie y revive el estado salvaje.» Como vemos, su contenido no ha perdido actualidad. El orden es la condición «sine qua non» para que la economía se desarrolle y los países prosperen. Por desgracia para nosotros, las estadísticas nos demuestran que, como en nuestra Patria, estas afirmaciones tienen virtualidad. Por ello, los gastos que conlleva su mantenimiento no son improductivos, sino que cooperan en gran medida al desarrollo y al progreso.

Para completar estas ideas, quisiéramos hacer algunas consideraciones sobre el orden público y la libertad (9). Existe una opinión, equivocada y generalizada, que quiere oponer ambos conceptos. Ello está muy lejos de la realidad, pues los que así opinan son igualmente partidarios de una concepción restrictiva del orden público. Sin embargo, hemos de tener presente que los dos términos están bien lejos de ser opuestos; pensamos que son correlativos. En efecto, la libertad no existe sin orden, y éste no progresa sin aquélla. Son dos términos contradictorios en apariencia, cuyo fundamento hemos de encontrarlo en la concepción de la libertad. La individualista, inspirada en el culto a la libertad individual de la persona humana, proclama la autonomía entre libertad y autoridad, y su desarrollo no puede realizarse sin depender la una de la otra. El orden público, nacido así de un compromiso, se parecería a la paz armada en que se desenvuelven las relaciones internacionales, en las que cada uno acepta, bajo la condición de reciprocidad, sacrificar una parte de sus derechos.

Para la concepción defendida por Duguit, la libertad no es sólo un derecho, sino un deber, una función social. Los individuos deben co-

(7) Es interesante resaltar cómo recientemente se han regulado los estados de alarma, excepción y sitio y no la situación de normalidad que por ahora es la más frecuente.

(8) Colmeiro, Manuel: *Derecho Administrativo Español* 4.ª ed. T-I. Madrid, 1876.

(9) En este aspecto seguiremos lo expuesto por el autor en su libro: *Las Fuerzas de Orden Público*. Editorial San Martín. Madrid, 1980.

laborar en la vida social como en la suya propia. La libertad no entraña sólo el deber negativo de no molestar la actividad de los demás, sino también el deber positivo del individuo de colaborar con la sociedad. En derecho positivo, la libertad, condicionada por el orden jurídico, se ejerce en una comunidad de la cual no puede abstenerse. Por ello la de cada uno debe estar limitada, en la medida que es necesaria, para asegurar no solamente el bien de la colectividad, sino también la libertad de todos. Burdeau afirma que «la libertad puede ser socialmente una fuerza positiva, supuesta de reglamentación». Ello presupone la observancia de una seguridad jurídica que garantice el orden público y las libertades concretas.

De aquí que no exista, de hecho ni de derecho, oposición alguna entre orden y libertad, sino todo lo contrario. El orden público es el marco ideal y necesario en el que pueden desarrollarse las libertades ciudadanas fuertemente arraigadas en cualquier sociedad. Para Colmeiro, «orden y libertad son dos ideas que se completan, dos hechos unidos con vínculos indisolubles, porque la libertad sin orden es anarquía, y el orden sin libertad, despotismo». El orden público aparece, pues, formado por la «masa» de las libertades (10), cuya protección debe asegurar. El mantenimiento del orden público no estaría en ningún caso justificado por la supresión absoluta de una libertad. El orden no es el resultado de una prueba de fuerza entre la seguridad y la libertad, sino el fruto de la coordinación, de la armonía de las libertades.

Por ello, las Autoridades y sus agentes no pueden limitar las libertades ciudadanas en defensa del orden público, excepto en aquellos casos taxativamente marcados en la legislación vigente (11).

De lo que deducimos que uno de los límites del orden público está precisamente constituido por la libertad. Para ello hemos de partir del principio de que la libertad es la regla, y la restricción de policía, la excepción. Concluyendo con Teitgen de que «el orden público es un estado de paz interior de la colectividad resultante de su protección contra diferentes males que podrían atacarla, realizada por una justa reglamentación de las libertades individuales». Sin olvidar la sentencia de Pascal de que «la justicia sin la fuerza es impotente; la fuerza sin la justicia es tiránica. Es preciso, pues, reunir la justicia con la fuerza y hacer para esto que lo que es justo sea fuerte y que lo que es fuerte sea justo».

Aunque en el término genérico de orden público se puede incluir el de circulación, hemos querido distinguirlo para analizar sus relaciones. Etimológicamente, circulación procede del latín «*circulus-circulari*»

(10) Guaita en su o. c. estudia el orden público en el capítulo correspondiente al «Régimen jurídico de la libertad».

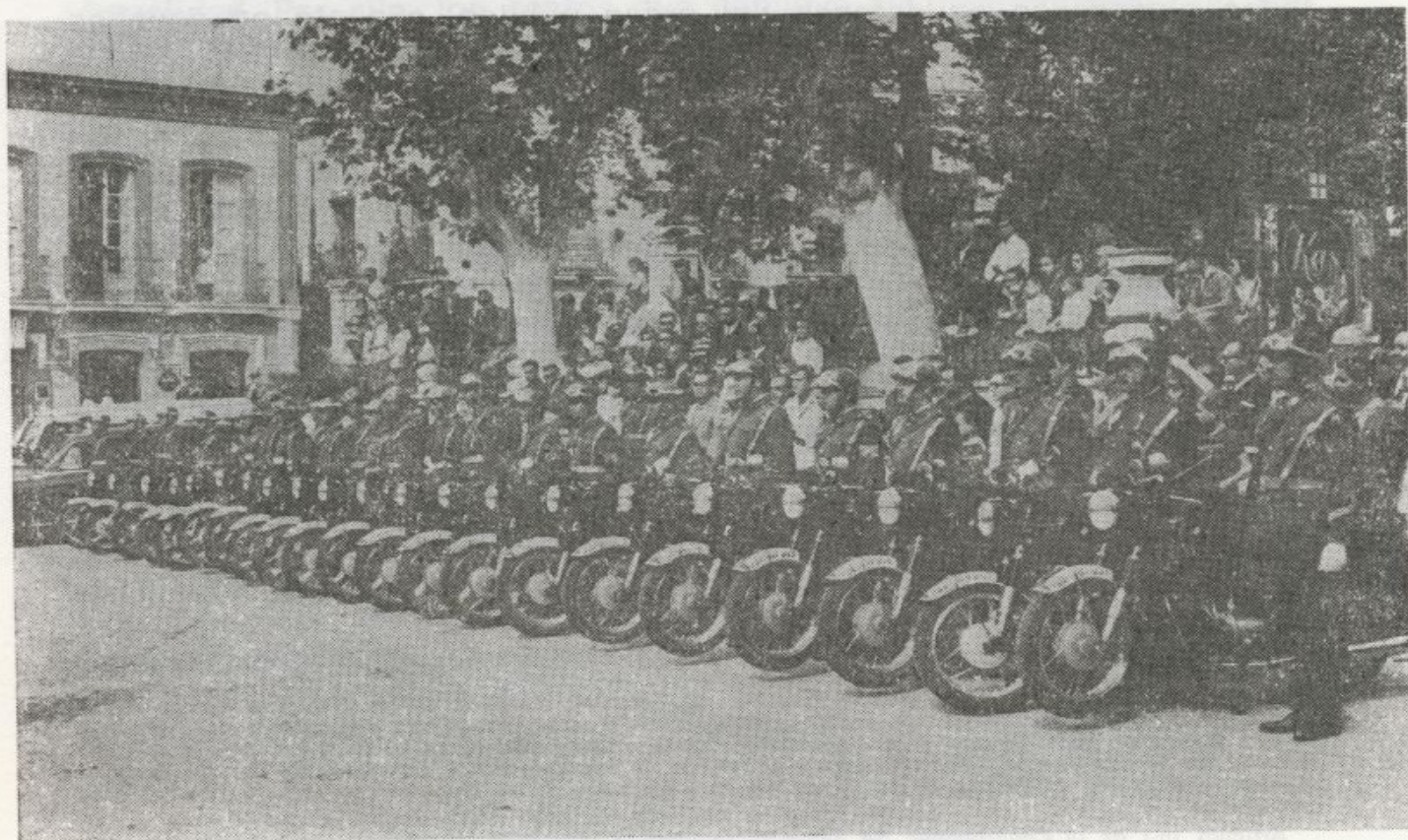
(11) El artículo 29 de la declaración universal de derechos humanos de las Naciones Unidas de 10 de diciembre de 1948, en su párrafo segundo, señala: «En el ejercicio de sus derechos y en el disfrute de sus libertades, toda persona estará solamente sujeta a las limitaciones establecidas por la Ley con el único fin de asegurar el reconocimiento y el respeto de los derechos y libertades de los demás, y de satisfacer las justas exigencias de la moral, del orden público y del bienestar general de una sociedad democrática».

Artículo 16-1 de la Constitución: Se garantiza la libertad ideológica, religiosa y de culto de los individuos y las comunidades sin más limitación, que la necesaria para el mantenimiento del orden público protegido por la ley.

(circular), que significa girar en círculo. Su evolución le ha llevado a identificarlo con una acepción más generalizada de movimiento o traslación. En este sentido se identifica con tráfico, del latín «trafigo», que significa traspasar una cosa de un lugar a otro. Tiene un aspecto comercial (en inglés «traffic», «trade», «business»), de negocio de dinero o bienes, y otro de andar, recorrer, trasladar, etc. De aquí que su acepción más generalizada sea la de movimiento de personas, animales o vehículos de un lugar a otro. En nuestro castellano, la palabra equivalente sería la de tránsito, al igual que ocurre en la mayor parte de los países hispanos. Sin embargo, nuestra Real Academia define actualmente el término tráfico como «la comunicación», tránsito y transporte, en vehículos adecuados y por vía terrestre, marítima o aérea, de personas, equipajes y mercancías, y además, en vías públicas, el paso de personas y animales». Por todo ello, nosotros emplearemos indistintamente la palabra tráfico o circulación, si bien esta última tiene una mayor tradición jurídica en los textos que analizaremos.

La circulación puede ser marítima, aérea y terrestre. Esta última, fluvial, ferroviaria y vial. Siendo éste el objeto de nuestro trabajo.

De acuerdo con el concepto anteriormente expuesto, la circulación vial la podríamos definir como el desplazamiento de personas, animales y vehículos por las vías de comunicación terrestres. El derecho positivo la define como el «tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas, sin más limitaciones que las impuestas por el Código y sus disposiciones complementarias».



La Agrupación de Tráfico en el año de su creación.

Su importancia es fundamental tanto desde el punto de vista social, que permite una mayor intensidad en la convivencia familiar y humana, a la vez que un intercambio de costumbres e ideas, no sólo entre los miembros de una misma comunidad, sino también en el marco internacional.

En el aspecto económico, y al margen de las industrias que su desarrollo lleva consigo, no hemos de olvidar que más del 50 por 100 del transporte de mercancías se realiza por carretera, y ello repercute intensamente en todo el desenvolvimiento económico del país. Desde el punto de vista político, la libertad de movimiento es uno de los derechos reconocidos en los textos constitucionales y que sólo en casos excepcionales puede restringirse (12).

Hemos de tener presente que el medio que utiliza la circulación constituye un dominio público (autopistas, carreteras, calles, etc.) y que su desenvolvimiento exige el cumplimiento de unas normas de carácter público. Luego vemos que los funcionarios encargados de la vigilancia de la circulación han de atender:

- 1.º Protección y custodia de las vías públicas.
- 2.º Hacer cumplir las normas referentes a la circulación y transporte.
- 3.º Garantizar la libertad de movimiento.

Ahora bien, ¿no entra todo ello dentro del concepto de orden público y, por tanto, será misión de las fuerzas encargadas de su mantenimiento? En efecto, el orden público exige velar tanto por la propiedad pública como por la privada. Ha de hacer cumplir las normas de carácter administrativo y, sobre todo, ha de garantizar el ejercicio de los derechos constitucionales. Por todo ello, el incipiente derecho de la circulación se integra plenamente dentro del más general de orden público, pues no persigue otra cosa que la tranquilidad de la circulación, que se obtiene mediante el ordenado fluir de las personas, animales y vehículos dentro de la seguridad que el mismo orden proporciona.

El orden de las vías públicas es consecuencia del general del país. Podemos concluir afirmando que la circulación es una faceta más del orden público y como tal la consideramos a través de nuestro artículo (13).

### **Policía general y especial.**

Antes de abordar este tema queremos transcribir una cita de Stein, que dice: «Todo el que ha tenido que ocuparse con algún detalle de los conceptos fundamentales del Derecho Público sabe que en este ámbito no existe concepto ni sistema jurídico alguno que provoque las dificultades que son propias de la Policía. Tanto si nos aproximamos a ella con interés científico como con interés práctico, surgen dificultades

(12) Artículo 19 de la Constitución: Los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional.

(13) Para Corredor Durán la Policía de Circulación garantiza una manifestación concreta del orden público: la seguridad de la circulación que, en definitiva, consiste en garantizar la seguridad de las personas y los bienes por medio del orden de la circulación y un tráfico armónico y fluido. Revista de Psicología General y aplicada núm. 85, 1966.

para la comprensión correcta del conjunto y de cada una de sus peculiaridades, y en un grado tal que hasta la fecha ni la ciencia ni la Legislación han alcanzado un resultado definitivo respecto de su concepto y de sus límites. Todos estamos, además, de acuerdo en que esta situación —que no es simplemente teórica— parece inadmisibile, puesto que lo que llamamos Policía penetra tan profunda y violentamente en la vida del Estado y en la de los individuos (aparte de limitar tan decisiva y sensiblemente la libertad de éstos en nombre del desarrollo de aquél) que, sin tener una claridad total sobre lo que es la Policía, no hay modo de concebir el Derecho Público, y menos que nada el Administrativo, como algo armónico y completo por sí mismo.»

Quizá las causas de esta confusión hayamos de buscarlas en razones históricas. No hemos de olvidar que los griegos identificaron el Derecho Público con la Policía, cuya significación etimológica es ciudad. Platón la definía como «la vida, arreglo y ley por excelencia que mantiene la ciudad». Y Aristóteles le llama «el buen orden, gobierno de la ciudad, apoyo del pueblo, el primero y más grande de todos los bienes».

Entre los tratadistas que más han influido en nuestra Ciencia de Policía tenemos a Justi (14), que considera a la Policía bajo dos acepciones: una extensa, como «las leyes y los reglamentos que conciernen al interior de un Estado, que tiran a afirmar y aumentar su poder, a hacer un buen uso de sus fuerzas, a procurar la felicidad de los súbditos; en una palabra, el comercio, la hacienda, la agricultura, el descubrimiento de minas, las maderas, los bosques, etc., atendiendo que la felicidad del Estado depende de la inteligencia con que todas estas cosas están administradas». La acepción limitada «comprende todo lo que puede contribuir a la felicidad de los ciudadanos, y principalmente a la conservación del orden y de la disciplina, los reglamentos que miran a hacerles la vida más cómoda y a procurarles las cosas que necesitan para subsistir».

Obviamente, el concepto de Policía no ha sido estable, sino que ha evolucionado a la par que lo hacía la Administración en la que estaba inserta. Con claridad, aunque no con excesiva precisión, podríamos decir que, en un principio, la Policía se identificó con la Administración; posteriormente los Reyes la emplearon para limitar el poder de los señores feudales, si bien luego la utilizaron en su propio beneficio, fortaleciendo su autoridad frente a los ciudadanos. Como vemos, pasó de proporcionarles bienestar a oprimirles. Ello provocó una reacción que se materializó en los derechos individuales que todas las Constituciones establecieron, y contra los que se estrellaron sus poderes omnipotentes. Con el agravante de que, generalmente, sus actos no estaban sujetos al control de los Tribunales.

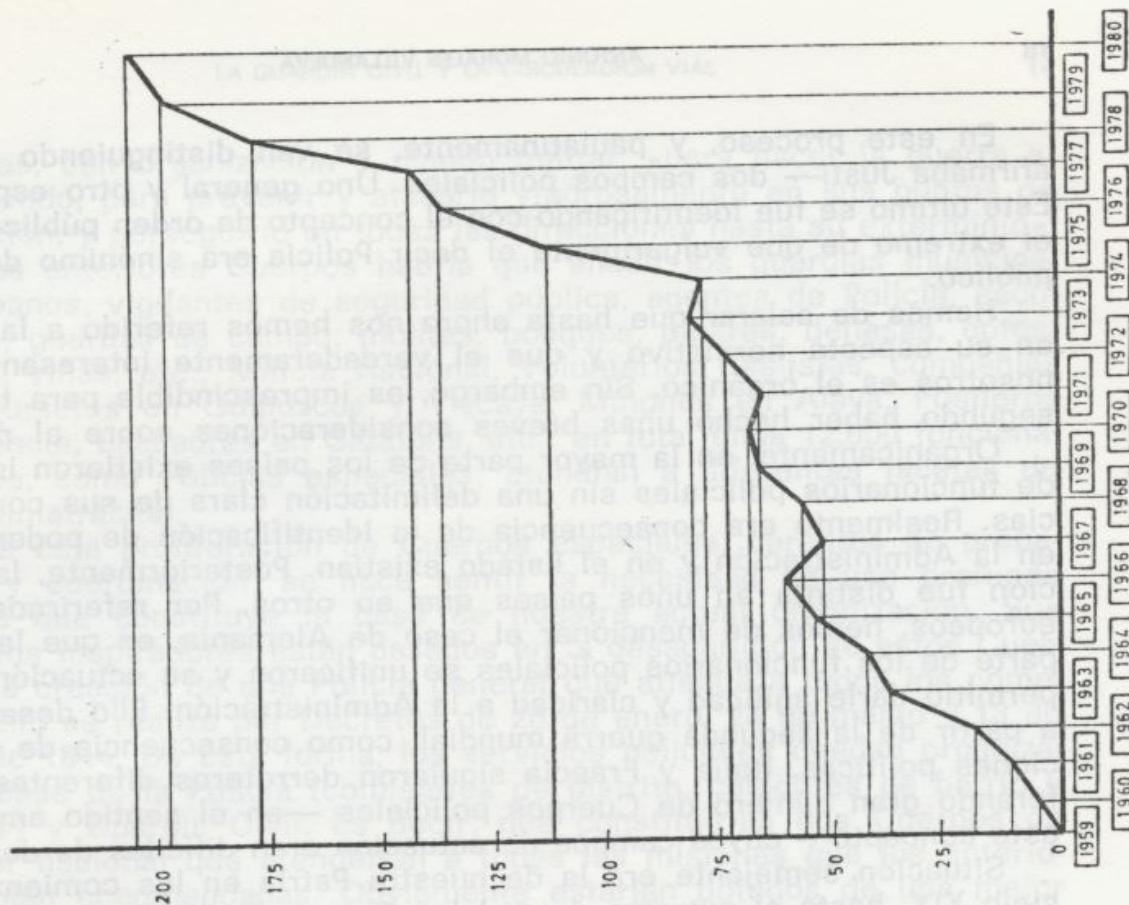
(14) Entre los autores clásicos: Nicolás Delamare: «Tratado de la Policía». París, 1713. Johannes Heinrich Gottlob von Justi: «Elementos Generales de Policía». Traducido al español por Puig y Gelabert en 1784. Barón von Bielfeld: «Instituciones Políticas». La Haya, 1760. Traducida por Valentín Foronda en 1781. «Castillo de Bovadilla: política para Corregidores y señores vasallos». Madrid, 1597. Francisco Roma y Rossell: «Las señales de la felicidad en España y medios de hacerlas eficaces». Madrid, 1768. Manuel Nicolás Marín: «Discurso sobre la Policía». Granada, 1792. Valentín de Foronda: «Cartas sobre la Policía». Madrid, 1801. Tomás Valeriola: «Idea general de la Policía o tratado de Policía». Valencia, 1805.



Accidente del Barranco de Bellver, en que murieron dos guardias por salvar a los viajeros de una diligencia (1850)

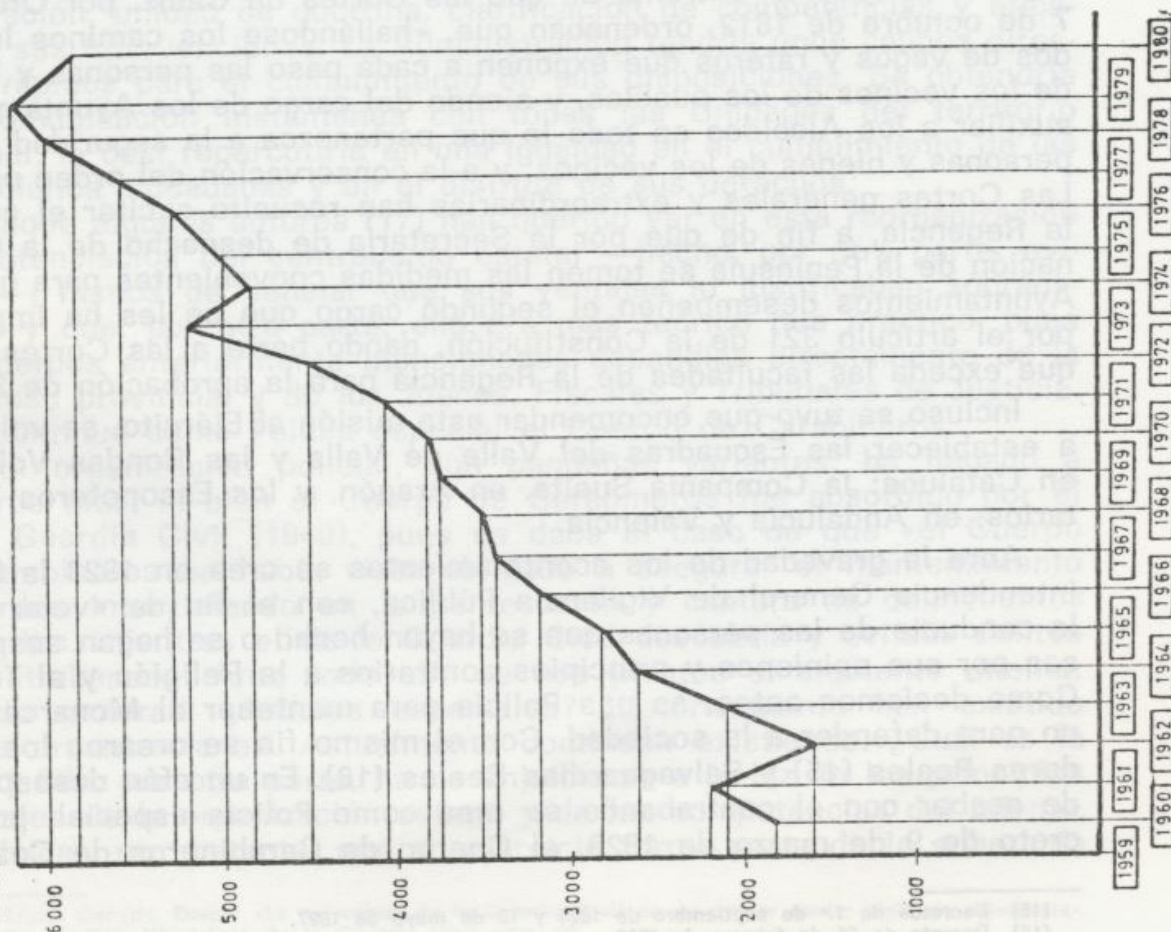
AUXILIOS PRESTADOS

X 1000



ACCIDENTES ATENDIDOS

X 1000



Cifras de la Agrupación de Tráfico.

En este proceso, y paulatinamente, se van distinguiendo —como afirmaba Justi— dos campos policiales. Uno general y otro específico. Este último se fue identificando con el concepto de orden público, hasta el extremo de que vulgarmente el decir Policía era sinónimo de orden público.

Hemos de aclarar que hasta ahora nos hemos referido a la Policía en su aspecto normativo y que el verdaderamente interesante para nosotros es el orgánico. Sin embargo, es imprescindible para tratar el segundo haber hecho unas breves consideraciones sobre el primero.

Orgánicamente, en la mayor parte de los países existieron infinidad de funcionarios policiales sin una delimitación clara de sus competencias. Realmente era consecuencia de la identificación de poderes que en la Administración y en el Estado existían. Posteriormente, la evolución fue distinta en unos países que en otros. Por referirnos a los europeos, hemos de mencionar el caso de Alemania, en que la mayor parte de los funcionarios policiales se unificaron y su actuación eficaz permitió darle agilidad y claridad a la Administración. Ello desapareció a partir de la segunda guerra mundial, como consecuencia de motivaciones políticas. Italia y Francia siguieron derroteros diferentes, proliferando gran número de Cuerpos policiales —en el sentido amplio de este concepto— cuyos campos de actuación eran difíciles de deslindar.

Situación semejante era la de nuestra Patria en los comienzos del siglo XIX, hasta el extremo de que las Cortes de Cádiz, por Orden de 7 de octubre de 1812, ordenaban que, «hallándose los caminos infestados de vagos y rateros que exponen a cada paso las personas y bienes de los vecinos de los pueblos, y siendo del cargo de los Ayuntamientos auxiliar a los Alcaldes en todo lo que pertenezca a la seguridad de las personas y bienes de los vecinos; y a la conservación del orden público. Las Cortes generales y extraordinarias han resuelto excitar el celo de la Regencia, a fin de que por la Secretaría de despacho de la Gobernación de la Península se tomen las medidas convenientes para que los Ayuntamientos desempeñen el segundo cargo que se les ha impuesto por el artículo 321 de la Constitución, dando parte a las Cortes de lo que exceda las facultades de la Regencia para la aprobación de S. M.».

Incluso se tuvo que encomendar esta misión al Ejército, se volvieron a establecer las Escuadras del Valle de Valls y las Rondas Volantes, en Cataluña; la Compañía Suelta, en Aragón, y los Escopeteros Voluntarios, en Andalucía y Valencia.

Ante la gravedad de los acontecimientos se crea en 1823 la Superintendencia General de Vigilancia Pública, con el fin de «velar sobre la conducta de las personas que se hayan hecho o se hagan sospechosas por sus opiniones y principios contrarios a la Religión y al Trono». Como decíamos antes, es una Policía para mantener al Monarca, pero no para defender a la sociedad. Con el mismo fin se crearon los Celadores Reales (15) y Salvaguardias Reales (16). En un afán desesperado de acabar con el contrabando se crea como Policía especial, por Decreto de 9 de marzo de 1829, el Cuerpo de Carabineros de Costas y

[15] Decretos de 1.º de septiembre de 1825 y 13 de mayo de 1827.

[16] Decreto de 25 de febrero de 1833.

Fronteras, con organización y mando militar, «para hacer la guerra al contrabando, para prevenir y atacarlo vigorosamente en sus puntos de generación, y perseguirlo en todas las direcciones hasta su exterminio».

A los anteriores Cuerpos habría que añadir los guardias municipales, urbanos, vigilantes de seguridad pública, agentes de Policía, escopeteros, guardas de campo, montes, bosques, pinares, dehesas, cotos, huertas, viñas, etc.; Milicia Nacional, Voluntarios Realistas, compañías de Miqueletes en Guipúzcoa y Vizcaya, Miñones en Alava, Fusileros en Valencia, Escuadras en Cataluña, etc.; en total unos 12.000 funcionarios que, como Policías especiales, atendían a diferentes facetas de la Administración.

Ante esta proliferación de Cuerpos especiales, carentes de preparación y coordinación, se hace sentir la necesidad de una profunda reforma que constituye la base de nuestra actual organización. Sus principios inspiradores están basados en la desaparición de estos Cuerpos y la creación de una Policía general que atienda a todos los cometidos. Ello se realiza por Decretos de 26 de enero, 28 de marzo y 13 de mayo de 1844. De esta forma, los servicios policiales quedan organizados a base de la Policía (comisarios de distrito, celadores de barrio y agentes) y Guardia Civil. Es decir, que constituirían dos Cuerpos de carácter nacional que atenderían a todas las misiones que los anteriores tenían encomendadas. Obviamente estarían dotados de una mejor preparación, unidad de doctrina, clarificación de competencias y eficacia en sus intervenciones. La Administración tendría unos cauces directos y rápidos para el cumplimiento de sus disposiciones. Se obtendría una comunicación instantánea con todas las Unidades del territorio nacional, lo cual repercutiría en una igualdad en el cumplimiento de las obligaciones ciudadanas y en el disfrute de sus derechos.

Aunque algunos autores (17) han querido ver en esta reorganización una potenciación del centralismo estatal —hecho, por otra parte, evidente—, hemos de señalar que sus ventajas lo justificaban sobradamente y que, por otra parte, ello era más teórico que práctico, pues los Cuerpos anteriormente mencionados dependían directamente de la Autoridad provincial y de los Jueces, Fiscales y Tribunales de Justicia. Sólo continuó como Policía especial el Cuerpo de Carabineros.

Esta organización policial, con pequeñas variantes, ha llegado a nuestros días, si bien el Cuerpo de Carabineros fue absorbido por el de la Guardia Civil (1940), pues se daba el caso de que «el Cuerpo de Carabineros se había visto obligado a asegurar el mantenimiento del orden interviniendo en la persecución y captura de delincuentes ordinarios, mientras el de la Guardia Civil descubría y evitaba delitos de contrabando». Ante todo ello se nos plantea el siguiente dilema: ¿Policía general? ¿Policías especiales? Históricamente han existido ambas organizaciones. Actualmente continúan existiendo. ¿Cuál es la mejor? Ello, por otra parte, ha de enjuiciarse a la luz de los principios generales de la organización estatal y de las competencias del mismo. Sin olvidar, no obstante, que su ejercicio forma parte de la soberanía

(17) López Garrido, Diego: «La naturaleza de la Guardia Civil en su primer medio siglo de existencia». Revista de Estudios Históricos de la Guardia Civil núm. 26.

(18) F. Hirt: «Del derecho de la Fuerza Pública».

del Estado y que su limitación atenta a su propia esencia. Como dice Hirt (18): «Si la ley es la expresión de la voluntad general, la fuerza pública no es una emanación del pueblo soberano. Más bien al contrario, es una emanación del Estado: los agentes de la fuerza pública no son delegados del pueblo; son servidores del Estado, a cargo del cual está el hacer ejecutar las leyes. El ejercicio de la fuerza pública es, pues, del dominio exclusivo del Estado y no tiene nada que ver con la colectividad de los ciudadanos. Se puede decir que la fuerza pública es un órgano del Estado destinado a asegurar, dentro de los intereses de todos y con arreglo a las leyes, incluso por medios coercitivos si es preciso, la protección que el Estado debe al ciudadano. El Gobierno toma sus decisiones dentro del marco de las leyes y conforme a ellas: la fuerza pública garantiza su ejecución, si fuese necesario, por la violencia. El derecho de fuerza pública se identifica, pues, con la soberanía del Estado, lo que constituye uno de sus atributos esenciales; casi se podría decir que constituye una de las razones de ser del Estado.»

Evidentemente, la Policía general tiene las ventajas propias de una amplia organización, que permite una mayor economía en la formación de sus personas, una óptima utilización de los medios y una rápida y eficaz explotación de la información adquirida. Presenta los inconvenientes propios de su burocratización, así como de su mayor lentitud para asimilar los cambios.

Las Policías especiales, al atender sólo a ramas concretas de la Administración, suelen ser más costosas, si bien más eficaces en su campo concreto. Podríamos resumirlo diciendo que las Policías generales se caracterizan por su extensión, y las especiales, por su intensidad.

Para nosotros, ninguna de las dos nos convence. Creemos que existe una solución óptima que compatibilice las ventajas de las dos y elimine sus inconvenientes. Ello lo podemos conseguir mediante la especialización de parte de los funcionarios que formen la Policía general. De esta forma, su personal poseería una formación básica en todas las ramas de la Administración policial y con posterioridad se especializarían en aquella faceta concreta en que haya de prestar sus servicios.

Dentro del Cuerpo de la Guardia Civil, ello se está realizando con unos resultados excelentes. El guardia civil se forma en los Centros de ingreso (Colegio de Valdemoro, Academia de Ubeda), desempeña su labor de policía general en diversos destinos y posteriormente, si desea ingresar en una especialidad (Agrupación de Tráfico, Fiscal, Judicial, etcétera), ha de realizar otro curso de especialización en el Centro correspondiente (Academia de Tráfico, Academia Fiscal, Centro de Instrucción). De esta forma tendrá una formación básica con amplios conocimientos de carácter general y otra específica de su cometido concreto. Existe un intercambio constante de información y la posibilidad de intervenir en facetas distintas a la suya peculiar. Se está en mejores condiciones de ofrecer al ciudadano un servicio eficaz, a la par que informarle sobre cualquier otro problema que se le pueda plantear. Nunca hemos de olvidar que todos los funcionarios públicos estamos al servicio de los demás, y en este aspecto no ha de existir limitación del horario ni calendario.

## LA CIRCULACION VIAL AL CREARSE LA GUARDIA CIVIL

Las carreteras españolas, al iniciarse el siglo XIX, apenas si llegaban a los 2.000 Kms., sin que durante la guerra de la Independencia ni los años posteriores se incrementasen a un ritmo normal. Es a partir de 1840 cuando se empiezan a construir más de un centenar de kilómetros al año, de forma que en 1868 totalizaban unos 18.000, de los que la mitad se habían construido en el reinado de Isabel II. Esta red vial se distribuía entre seis carreteras generales y once secundarias. Las primeras eran: 1.<sup>a</sup> Francia, por Buitrago, Aranda, Lerma, Burgos, Miranda, Vitoria, Vergara, Tolosa e Irún, de 510 Kms. y 22 portazgos; 2.<sup>a</sup> Aragón y Cataluña, por Alcalá, Guadalajara, Arcos de Medinaceli, Calatayud, Zaragoza, Lérida, Cervera, Barcelona, Gerona, Figueras, La Junquera, de 770 Kms. y 12 portazgos; 3.<sup>a</sup> Valencia, por Aranjuez, Ocaña, Quintanar, Albacete, Almansa y Valencia, de 370 Kms. y 23 portazgos; 4.<sup>a</sup> Andalucía, por Ocaña, Manzanares, Andújar, Córdoba, Ecija, Carmona, Alcalá de Guadaíra, Jerez de la Frontera y Cádiz, de 615 Kms. y 17 portazgos; 5.<sup>a</sup> Extremadura, por Navalcarnero, Talavera, Almaraz, Trujillo, Mérida y Badajoz, de 375 Kms. y 8 portazgos; 6.<sup>a</sup> Galicia, por Guadarrama, Villacastín, Arévalo, Medina del Campo, Benavente, La Bañeza, Astorga, Villafranca del Bierzo, Lugo, Betanzos y La Coruña, de 560 Kms. y 11 portazgos. Las secundarias eran: de Burgos a Reinosa; Santander a Soncillo; Tarancón a Cuenca; Murcia a Cartagena; Sevilla a Badajoz; Santiago a Tuy; Valladolid a Gijón; Olmedo a Valladolid; Valladolid a Burgos, y San Ildefonso a Segovia. Los medios de locomoción eran la berlina, diligencia, calesa, galera, carro, tartana, etc. La situación en estas vías de comunicación nos la narra Davillier (19) de la siguiente forma: «Las diligencias eran detenidas con regularidad y no se montaba en coche sin tener en cuenta a los bandidos. La profesión, que era lucrativa, se ejercía casi a la luz del día. Cada camino lo explotaba una banda, que lo consideraba de su propiedad. Se dice incluso que los cosarios hacían pacto con los bandidos, quienes, mediante una suma convenida amistosamente, les dejaban de buen grado continuar su camino. Los cosarios, por su parte, hacían pagar a los viajeros, además del precio del billete, una prima del seguro que les garantizaba de todo ataque: se llamaba a esto "viaje compuesto". Si prefería uno emprender el camino arrojando los riesgos y peligros, el viaje se llamaba "sencillo". Algunas veces, un capitán de bandidos, por cansancio o por desgana, quería retirarse del negocio, solicitaba entonces el indulto, entregándose. Pero antes tenía buen cuidado de traspasar a otro bandolero su renta y su clientela, como se traspasaba un bufete o un empleo después de haber puesto al corriente a su sucesor.» Este bandolerismo o terrorismo rural sería la primera preocupación de Ahumada al crear el Cuerpo, y por ello, una de sus principales preocupaciones, garantizar la libre circulación por nuestras carreteras.

(19) Charles Davillier: «Viaje por España».

Ello es consecuencia de lo preceptuado en sus textos legales. En efecto, en el Reglamento de servicio de 9 de octubre de 1844 se ordenaba que existiesen continuas «rondas en los caminos» y que en los mismos, así como en los portazgos y barcajes, se exigiese la más estricta observancia de las leyes. Esto mismo se reiteraba en el artículo 32, aunque de forma más completa: «En los caminos..., la Guardia Civil cuidará de proteger a cualquier persona que se vea en algún peligro o desgracia, ya prestando el auxilio de la fuerza, ya facilitando el socorro que estuviese a su alcance. Por consiguiente, procurará amparar a todo viajero que sea objeto de alguna violencia; auxiliar a los carruajes que hubiesen volcado o experimentado cualquier contratiempo que los detenga en el camino; recoger los heridos o enfermos que se hallen imposibilitados de continuar su marcha... y prestar, en suma, del mejor modo que fuere posible, todo servicio que pueda conducir al objeto y realce de esta Institución, esencialmente benéfica y protectora.»

Vemos, por tanto, que las misiones que actualmente realiza de una manera general el Cuerpo y específicamente su Agrupación de Tráfico han sido consustanciales con su creación. En aquellos tiempos, lo más importante era garantizar la circulación, liberándola de los asaltos de los bandidos; hoy será la regulación del tráfico; entonces sería el cumplimiento de los requisitos administrativos que, como veremos, se establecían en el Reglamento para carruajes de viajeros —hoy Código de Circulación—; pero tanto entonces como ahora, y siempre, la labor benéfica de auxilio, socorro y ayuda. Por algo es Benemérita.

Al juzgar por las circulares de los primeros años (20), esta función del Cuerpo constituyó una preocupación constante de su Fundador. Ya en su misma distribución de efectivos se tuvo en cuenta el trazado de las carreteras, de manera que pudiese atender a su vigilancia de la mejor manera posible. Las normas poseen las características propias de Ahumada, en lo que se refieren a minuciosidad, dureza, recompensas y defensa de la dignidad de sus componentes. Así, cuando un Gobernador civil ordenó que las parejas fuesen en las «bacas» de los carruajes, su Inspector General lo puso en conocimiento de S. M. e inmediatamente fue anulada la orden, «sin permitir jamás que a la Guardia Civil se la coloque en la boca de los carruajes, porque esto cedería en perjuicio de la justa deferencia que se debe a todos los individuos de tan Benemérito Cuerpo».

Su minuciosidad le llevó a exigir a todos los Mandos una preocupación permanente por estos temas; a los Comandantes de Puesto, las correspondientes relaciones y partes en los que se demostraba la realización del servicio, y a las parejas, un exacto cumplimiento del mismo, expulsando y arrestando a los que no lo realizasen (21). Quizá por su propia influencia se consiguió que los asaltantes fuesen enjuiciados por los Tribunales Militares e incluso la colaboración del Ejército en esta lucha.

(21) Partiendo siempre del principio, que con los Puestos establecidos, si se verifica algún robo, es por poca vigilancia de los destacamentos, por lo que siempre que se cometa alguno serán sumariados los Comandantes de los dos Puestos entre los que verifique. Circular de 29 de marzo de 1847.

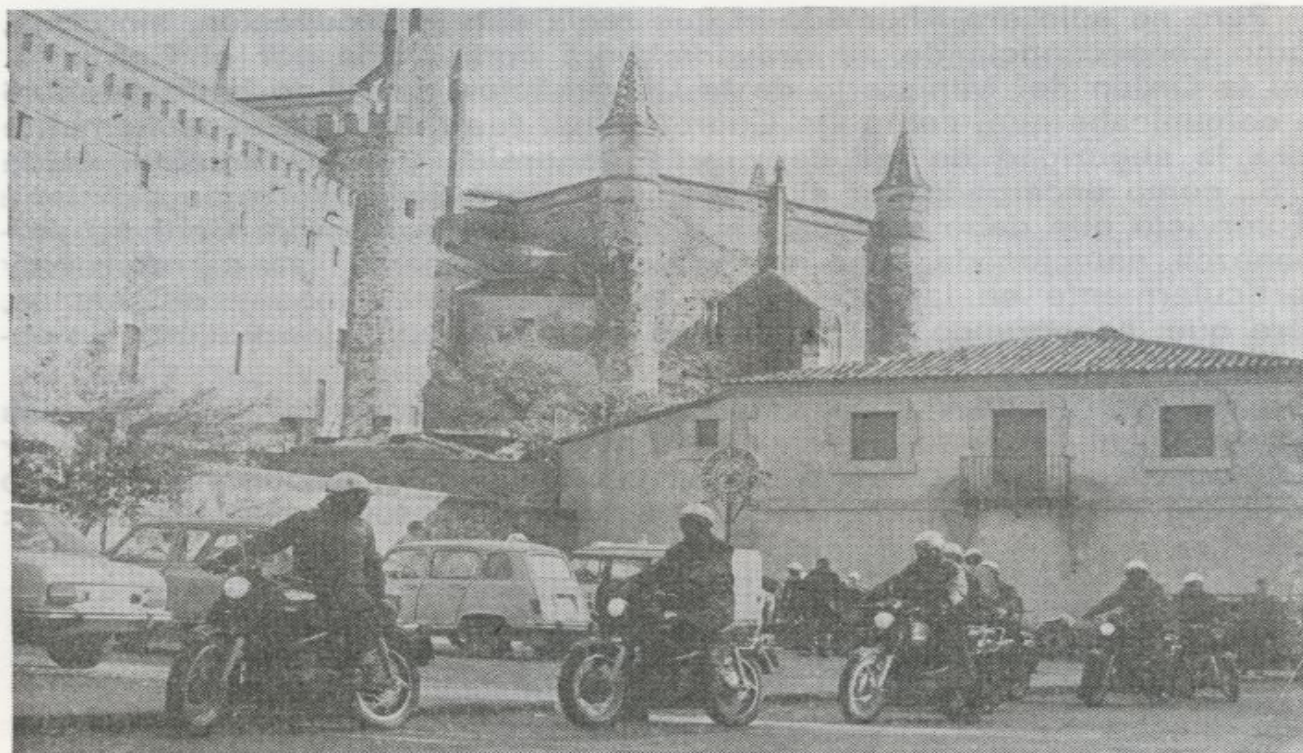
Pero no sólo era Ahumada el que tenía esta preocupación, sino que, como consecuencia de su gravedad, era compartida por el Gobierno. Así la Orden del Ministerio de la Gobernación de 10 de junio de 1846 le comunicaba que, como «la Guardia Civil fue instituida especialmente para la seguridad de las carreteras generales y transversales, cuide V. S., como encargado por el Reglamento de 9 de octubre, de señalarle el servicio que debe prestar, de disponer que la Guardia Civil no permanezca estacionada, sino que recorra diariamente las carreteras, y particularmente en las horas que transitan los correos y diligencias, para que, asegurando el tránsito, no sean asaltados los viajeros impunemente».

Esta sacrificada y eficaz labor del Cuerpo dio los frutos apetecidos y permitió al Teniente General don Facundo Infante, segundo Inspector General, decir que «un robo de carruaje público era noticia que ya no se podía conocer sin asombro», y al pueblo, entonar aquel estribillo:

*No le temo a los ladrones  
si civiles me acompañan.  
¡Viva la Guardia Civil!  
Porque es la gloria de España.*

Unos años después de su creación, por Decreto de 13 de mayo de 1857, se publicaba el «Reglamento para el servicio de los carruajes destinados a la conducción de viajeros», en cuyo artículo 40 y último se ordenaba que «los Gobernadores de las Provincias, los Alcaldes, los empleados de vigilancia y la GUARDIA CIVIL cuidarán con especial esmero de la observancia del mismo». Como complemento, Ahumada propuso a la Reina, y ésta aprobó, la Instrucción de 18 de julio del mismo año, en la que se decía: «Cuando los guardias observen exceso de carga en la baca, ordenarán su descarga si se hallan en poblado, y si no, en cuanto lleguen al primer pueblo. Obligarán a los mayoresales a emplear el torno o la plancha en los descensos de pendientes y a encender el farol cuando haya anochecido. Si advierten o les hacen advertir algún desperfecto en los coches, dispondrán se corrija en el primer punto que sea posible y solicitarán la intervención de las autoridades si los causantes del mismo no quieren pagar su costo. También ordenarán se desenganchen todas las caballerías no domadas que se unan al tiro de los vehículos. No permitirán bajo ningún pretexto que los mayoresales y conductores abandonen los puestos que tienen asignados ni que a la salida de los pueblos suba alguna persona al pescante, delantera o baca. Impedirán los adelantamientos en los caminos cuando el coche que va delante no esté detenido. Las infracciones serán notificadas al Comandante de Provincia y al Inspector General del Cuerpo, el primero de éstos las notificará al Gobernador provincial; en los partes expresarán claramente la empresa dueña del vehículo, el número de éste, nombre de mayoral y conductor, así como el día y lugar donde

(21) Partiendo siempre del principio, que con los puestos establecidos, si se verifica algún robo, es por poca vigilancia de los destacamentos, por lo que siempre que se concreta alguno serán sumariados los Comandantes de los dos puestos entre los que verifique. Circular de 29 de marzo de 1847.



Prácticas de alumnos de la Agrupación de Tráfico.

se verificó la infracción, y llevarán la firma de dos testigos y de los dos componentes de la pareja. Tienen obligación de vigilar el cumplimiento de esta reglamentación los Comandantes de Provincia, Sección, Línea y Puesto. Para mejor cumplir con su cometido, los Comandantes de provincia solicitarán del Gobernador respectivo una nota detallada de las licencias expedidas para el empleo de carruajes y el itinerario que han de cubrir, con objeto de comunicar dicha nota a sus subordinados. Los guardias comprobarán si, transcurrido el plazo fijado en su provincia respectiva, los coches se ciñen a todo lo dispuesto. Exigirán a los mayoresales la hoja de ruta para su verificación. Observarán si las Administraciones funcionan de acuerdo con lo dispuesto. Notificarán los cambios de horario, controlarán la duración del servicio de los delanteros y subirán a los carruajes cuando la necesidad o seguridad lo exijan, colocándose uno en el pescante o delantera y otro en el cupé; si hay sitios libres en éste o en la rotonda se colocarán ambos aquí, procurando no ir nunca en la berlina y en el interior. Los Comandantes de Sección y de Línea recorrerán, como mínimo, una vez al mes las Administraciones para comprobar si se ciñen en todo al reglamento».

Como vemos, su contenido —aunque adaptado a las circunstancias actuales— no ha perdido vigencia y es cumplimentado por los componentes del Cuerpo (22), por lo que podemos concluir diciendo que la Guardia Civil fue la primera Policía de Tráfico de nuestra historia.

(22) En el estudio de este apartado hemos consultado: Martínez Ruiz, Enrique: «Creación de la Guardia Civil». Madrid, 1976, pág. 321. Fernando Rivas: «Revista de Estudios Históricos de la Guardia Civil» núm. 25.

### **Policías Especiales de Tráfico.**

Ya hemos hablado antes de las Policías especiales y de sus ventajas e inconvenientes. Ahora sólo queremos añadir que su especialidad está en función de la autonomía que posea aquella rama de la Administración a la que han de servir. Igualmente aclaramos que la circulación o tráfico está incluido en el concepto general de orden público. Luego crear una Policía especial (23) para este específico cometido lleva consigo la existencia de dos Cuerpos con competencias concurrentes. Se nos puede justificar con el derecho comparado. Pero, aunque existen países en que han adoptado esta solución, otros tienen establecido la que nosotros propugnamos (24). En nuestro Estado sólo ha existido un Cuerpo con esta única especialidad y cuya duración no llegó al año, y en unas fechas muy críticas para nuestra Patria. Nos referimos al Cuerpo de Vigilantes de Caminos. Aunque su existencia ha pasado desapercibida, creemos que en su normativa (25) hay algunos puntos importantes que merecen la pena comentar.

Orgánicamente sería un Cuerpo de carácter nacional, a cuyo frente estaría un Jefe de Cuerpo, auxiliado por los Jefes de sección, que desempeñarían las Jefaturas Regionales. Dentro del Cuerpo habría dos categorías: Vigilantes y Jefes de Grupo. Estos desempeñarían las Jefaturas Provinciales y serían nombrados por el Ministro de Obras Públicas entre los Vigilantes, mediante turnos de antigüedad y libre elección. Tendrían la consideración de Agentes de la Autoridad y todas sus actuaciones serían de uniforme. Igualmente tendrían su participación correspondiente en las multas que impusiesen.

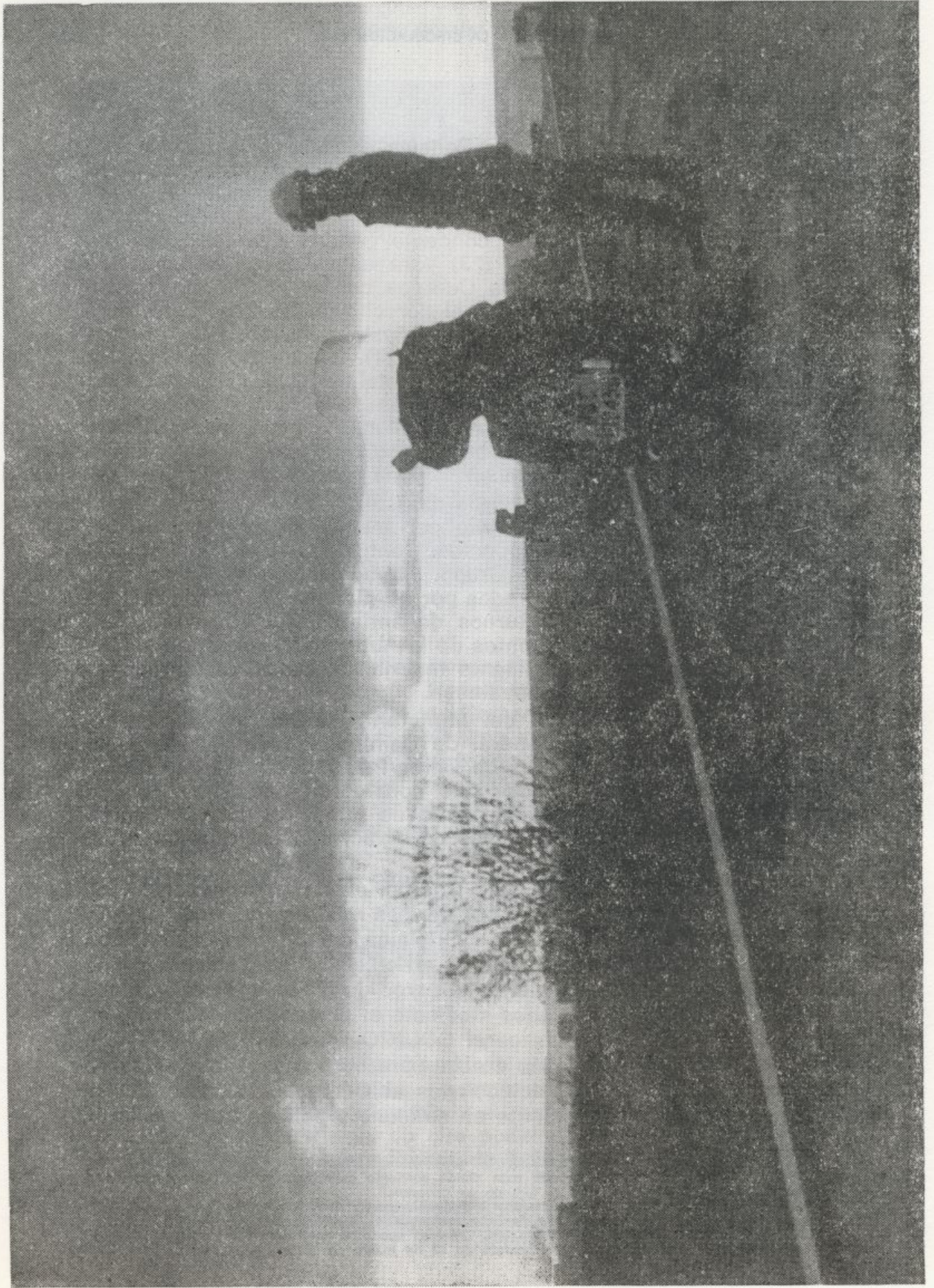
Dependería a nivel nacional del Ministerio de Obras Públicas, estando afecto a la Dirección General de Caminos. Provincialmente dependerían de los Ingenieros Jefes de Obras Públicas, de los que recibirían «las órdenes e instrucciones que consideren oportunas para la máxima eficacia del servicio», así como de las Delegaciones de Hacienda «en relación con las funciones de carácter fiscal que les están encomendadas».

Respecto a la naturaleza de este Cuerpo, en su «instrucción, disciplina y régimen interno se regirán por normas militares», siendo el Jefe de Cuerpo y los de Sección Jefes u Oficiales del Ejército o Institutos armados. Para mayor abundamiento, el artículo 45 establecía que «los delitos cometidos por el personal del Cuerpo de Vigilantes de Caminos o por sus Jefes serán sancionados mediante el procedimiento y con las normas que en su caso establezca el CODIGO DE JUSTICIA MILITAR». Es decir, el Régimen republicano creaba para este cometido un Cuerpo paramilitar, sometido en sus actuaciones al Código castrense, lo que contrasta con una postura reciente en ambientes políticos de desaforar

(23) García de Vinuesa la define «como aquella que pretende desarrollar una corriente de tráfico libre y rápida, y al mismo tiempo evitar que esta rápida corriente constituya un peligro para sus propios componentes para los bienes y para el público en general».

(24) Sobre este particular, el autor posee una experiencia personal vivida en Italia, habiendo sido comisionado por el entonces Alto Estado Mayor en que en un mismo punto regulaban el tráfico la Policía Militar, Policía de Tráfico, Carabiniere y municipales. Creemos que esto no es para imitar.

(25) Reglamento provisional aprobado por Decreto de 12 de marzo de 1935.



Motorista de servicio (foto del cabo Rodríguez Prieto).

a los Cuerpos de Orden Público, entre ellos el nuestro, sujeto desde su fundación a dicho texto legal y puntual cumplidor de las decisiones de parlamentarios y gobernantes pasados y presentes, con la disciplina que siempre le ha caracterizado. Una cosa es exponer sus preocupaciones antes de aprobarse la norma y otra aceptarla y cumplirla con toda prontitud y entereza.

Antes de terminar este comentario sí quisiéramos exponer, en nuestra opinión, las razones que podrían justificar la creación de este Cuerpo. No hemos de olvidar que una de las preocupaciones de la República fue conseguir una coordinación de todos los Cuerpos policiales (26), lo cual es digno de toda alabanza. Sin embargo, creó el Cuerpo de Policía Local, con las mismas misiones que el de Vigilancia (equivalente al actual Cuerpo Superior de Policía) y el que acabamos de estudiar, con las que la Guardia Civil tenía en circulación y parte de las del Cuerpo de Carabineros en materia fiscal. Luego, ¿no sería una forma indirecta de tener sus propios Cuerpos policiales? Ello, por desgracia, ha sido frecuente en nuestra historia y muy perjudicial para la comunidad. ¿Cuáles han sido las razones? Creemos que fundamentalmente dos: la desconfianza de los sistemas políticos hacia los Cuerpos policiales y, quizá, la excesiva politización de algunos de ellos, que erróneamente les llevaron a identificarse con un sistema concreto. Consecuencia: hay que conseguir la despolitización TOTAL Y ABSOLUTA de dichos Cuerpos, de forma que sirvan a la colectividad y no a intereses concretos —aunque respetables— de los partidos de turno.

Aunque con características distintas, la otra Policía Especial de Tráfico tiene su origen en la reforma policial llevada a cabo por la Ley de 8 de marzo de 1941 y Decreto de 31 de diciembre del mismo año.

Por estas disposiciones, y con un matiz eminentemente político (27), se crea el Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico. Antes de comentar algunas características del mismo sí queremos dejar constancia de la incongruencia que supone el responsabilizar de la temática de la circulación vial a un Cuerpo cuya competencia se desarrollaba en las capitales de provincia y pueblos importantes. En nuestra opinión queda claro que, al pertenecer al ámbito del orden público, es congruente que su función la desarrollase el Cuerpo que tenía esta misión, pero con un carácter general y no el que específicamente tenía un marco de acción en las grandes aglomeraciones urbanas (28). Como suele ocurrir, primaron las razones políticas sobre las organizativas. Al mismo tiempo no hemos de olvidar que la Guardia Civil venía desempeñando este cometido desde el momento mismo de su creación.

(26) Decretos de 28 de marzo de 1933 y 16 de septiembre de 1935; Ordenes de 10, 23, 27, 30 y 31 de octubre y 15 de noviembre; todas ellas de 1935.

(27) «La victoria de las armas españolas al instaurar un régimen que quiere evitar los errores y defectos de la vieja organización liberal y democrática como instrumento vigilante y represivo de tipo permanente, la fuerza que ha de llamarse en adelante Policía Armada, nutrida por aquella parte de los Cuerpos de Seguridad y Asalto que sufrida y heroicamente han demostrado su lealtad política al Movimiento y por los combatientes ya reclutados que se seleccionaron entre los mejores de la guerra de liberación.»

(28) La defensa de esta tesis no la mantenemos por razones corporativas, pues igualmente nos parece incongruente la vigilancia de los edificios públicos que actualmente realiza la Guardia Civil en base a los mismos fundamentos ya expuestos.

Orgánicamente, la nueva especialidad se integraba en el Cuerpo de Policía Armada y de TRAFICO, constituyendo los suboficiales, clases y policías escalafones diferentes. Estarían distribuidos por todo el territorio nacional, a base de una compañía por cada circunscripción y subdivididas en secciones, pelotones y escuadras, de acuerdo con las necesidades del sector a cubrir. El mando de armas de estas compañías lo ejercería un Teniente Coronel, que ostentaría la Jefatura de las Fuerzas de Policía de Tráfico, con un Comandante como segundo Jefe de las mismas (29). Los Oficiales del Cuerpo podrían ser destinados a dicha especialidad, siempre que hayan prestado sus servicios en la misma con anterioridad.

Al igual que sus compañeros, tendrían carácter y organización eminentemente militar y quedarían sujetos al Código de Justicia Militar.



Servicio de auxilio.

(29) Según el presupuesto de 1941 tendría una plantilla de 1.354 hombres, con un Teniente Coronel, un Comandante, siete Capitanes y 26 Tenientes; nueve Brigadas, 79 Sargentos, 154 Cabos y 918 Policías. Del Cuerpo de Vigilantes se pasaron 11 Jefes de Grupo y 149 Vigilantes.

## LA AGRUPACION DE TRAFICO DE LA GUARDIA CIVIL

La elevación del nivel de vida alcanzado por la mayor parte de los pueblos civilizados en los últimos decenios ha planteado algunos problemas muy difíciles de resolver. Uno de ellos, sin duda alguna, es el de la seguridad vial. La masificación del automóvil ha sorprendido a todos los países, que no tenían una red de carreteras adecuadas a este sorprendente crecimiento ni tampoco la adecuada infraestructura. El elevado coste de estas obras públicas ha condicionado su crecimiento al ritmo de fabricación de los vehículos y ello ha producido un desajuste que aún padecemos. Sin duda alguna, no sólo ha influido el número de vehículos, sino también las características de los mismos. No hemos de olvidar que el mayor porcentaje de mercancías se transportan por las carreteras y que las características de los turismos les permite desarrollar unas velocidades que no están de acuerdo con la vía ni con la densidad del tráfico. Por último, el factor humano desarrolla una influencia sorprendente —generalmente perturbadora—, consecuencia del sistema de vida que la sociedad consumista le obliga a padecer.

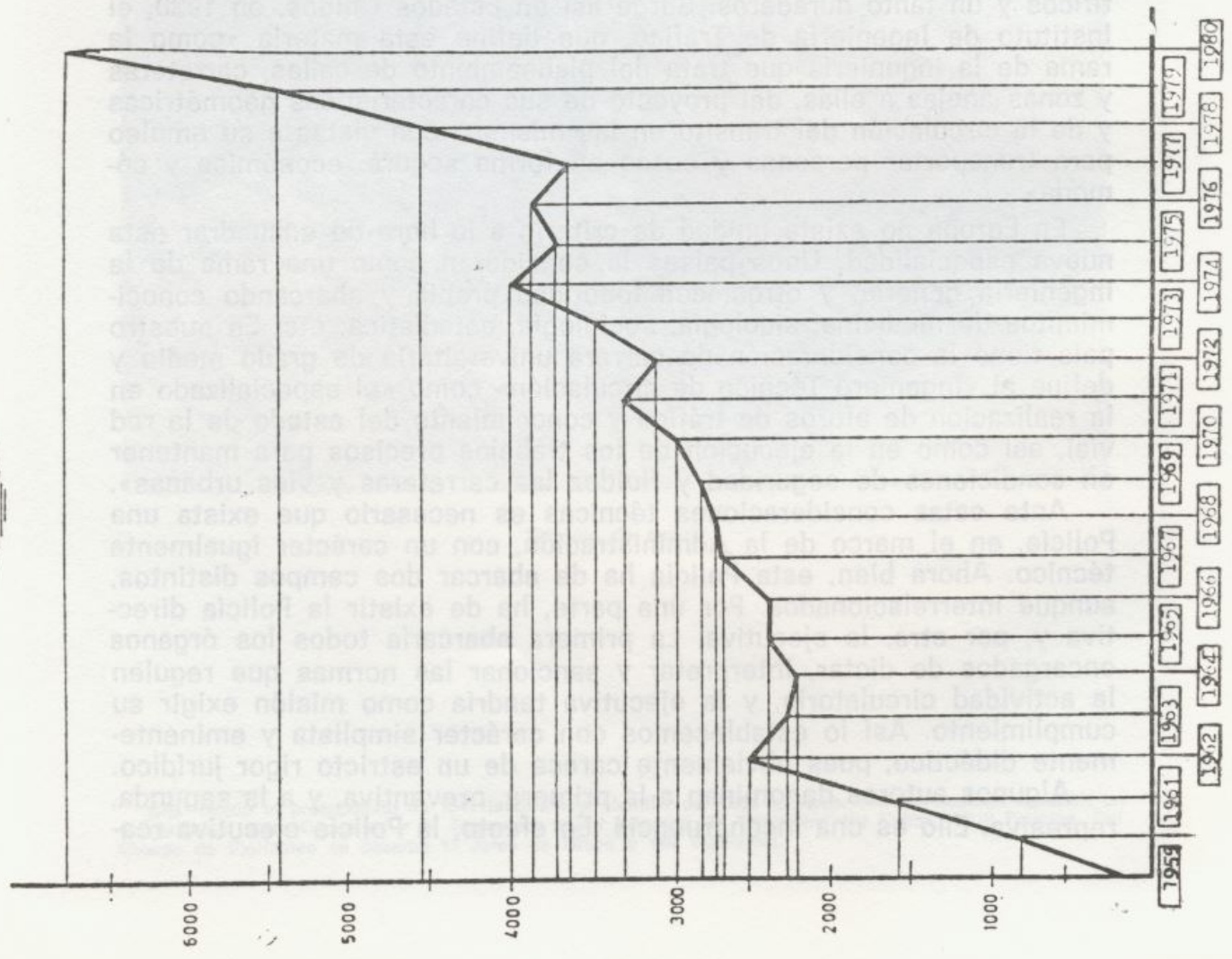
Todo ello ha exigido de los Gobiernos la adopción de unas medidas adecuadas para paliar los anteriores inconvenientes y, sobre todo, un estudio técnico de esta problemática para resolverla con criterios científicos y un tanto duraderos. Surge así en Estados Unidos, en 1930, el Instituto de Ingeniería de Tráfico, que define esta materia «como la rama de la ingeniería que trata del planeamiento de calles, carreteras y zonas anejas a ellas, del proyecto de sus características geométricas y de la circulación del tránsito en las mismas, con vistas a su empleo para transportar personas y cosas en forma segura, económica y cómoda».

En Europa no existe unidad de criterio a la hora de encuadrar esta nueva especialidad. Unos países la consideran como una rama de la ingeniería general, y otros, con identidad propia y abarcando conocimientos de medicina, sicología, sociología, estadística, etc. En nuestro país tiene la consideración de carrera universitaria de grado medio y define al «Ingeniero Técnico de circulación» como «el especializado en la realización de aforos de tráfico y conocimiento del estado de la red vial, así como en la ejecución de los trabajos precisos para mantener en condiciones de seguridad y fluidez las carreteras y vías urbanas».

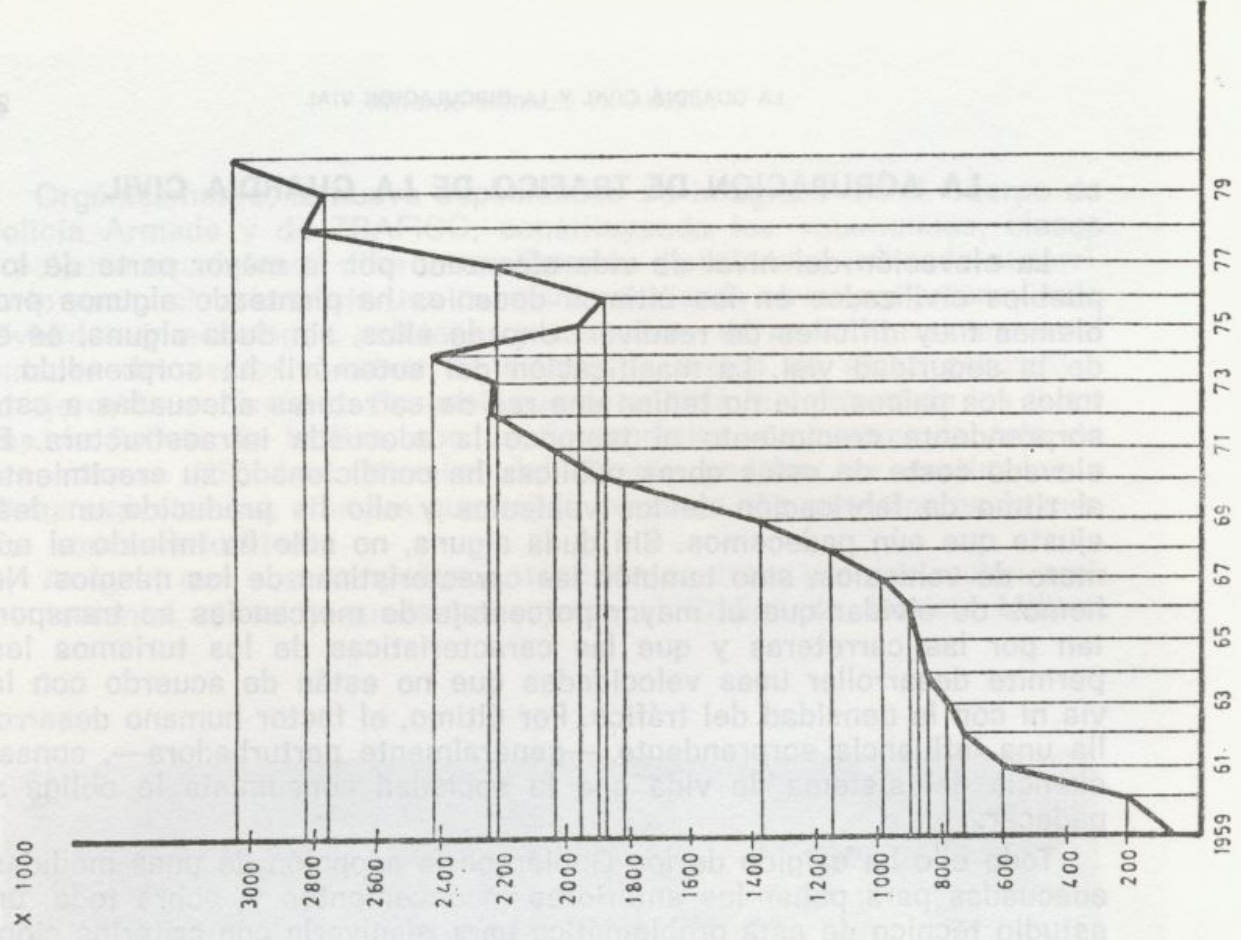
Ante estas consideraciones técnicas es necesario que exista una Policía, en el marco de la Administración, con un carácter igualmente técnico. Ahora bien, esta Policía ha de abarcar dos campos distintos, aunque interrelacionados. Por una parte, ha de existir la Policía directiva y, por otra, la ejecutiva. La primera abarcaría todos los órganos encargados de dictar, interpretar y sancionar las normas que regulen la actividad circulatoria, y la ejecutiva tendría como misión exigir su cumplimiento. Así lo establecemos con carácter simplista y eminentemente didáctico, pues obviamente carece de un estricto rigor jurídico.

Algunos autores denominan a la primera, preventiva, y a la segunda, represiva. Ello es una incongruencia. En efecto, la Policía ejecutiva rea-

DETENIDOS POR DELITOS DE TRAFICO



DENUNCIAS FORMULADAS



Cifras de la Agrupación de Tráfico.

liza una labor preventiva con su sola presencia en las vías públicas; la represiva la desarrolla al imponer una multa, consecuencia de una infracción por parte del usuario, pero, por otra parte, desarrolla una labor encomiable de auxilio y asistencia en caso de accidentes y de información permanente al automovilista. Igualmente es un hecho evidente que la imposición de una sanción por la Policía directiva tiene un marcado matiz represivo, aunque también persiga una finalidad preventiva.

Ante la gran importancia de esta Policía ejecutiva —por ser la que está en contacto directo con el ciudadano— nos parece muy importante seleccionar con toda escurpulosidad a sus componentes.

El profesor Odekerken, Inspector de Policía en los Países Bajos, afirma: «El concepto moderno del policía de Tráfico responde a una figura que en nada se parece al guardia de hace veinticinco años. La talla y el físico del individuo, factores primordiales en el orden selectivo aún no hace mucho tiempo, carecen actualmente de importancia. La fiereza, traducida en un considerable número de multas impuestas que le valió a un policía de Amsterdam el ser seleccionado para el Cuerpo de Agentes de la Circulación, hoy, al no ser porque reuniera otras circunstancias, no le hubiera servido para formar parte del Cuerpo de Tráfico.» Vemos cómo la preponderancia de la idea represiva ha dejado paso a la más importante y fructífera labor preventiva y de auxilio policial. Con ello estamos totalmente identificados.

Respecto a la procedencia de este policía de Tráfico, nos limitamos a transcribir la siguiente cita: «El carácter de intervención aislada que tienen las actuaciones de la Policía de las carreteras, núcleo principal de las de Circulación, ya que se llevan a cabo de ordinario por patrullas de dos policías y fuera de los núcleos urbanos, exige que la misma constituya un Cuerpo uniformado y armado, normalmente militar. Este último carácter representa, de una parte, una fuerte protección de sus componentes frente a los usuarios de las vías, quienes siempre apreciarán en aquéllos su condición de fuerza armada, con las consecuencias que esta reputación pueda producir a efectos penales y procesales —sumisión a la jurisdicción castrense— en los casos de desobediencia e insultos de palabra y obra de que sean objeto; de otra, ese mismo carácter de actuaciones aisladas requiere que quienes las practiquen posean un fuerte sentido de la responsabilidad, férrea disciplina, espíritu jerárquico, acrisolado valor, etc.; virtudes éstas típicas de los Cuerpos armados.

La naturaleza militar de esta Policía aconseja que NO constituya la misma un CUERPO INDEPENDIENTE; antes bien, resulta más adecuada y suficiente la creación de un Servicio o Unidad especial dentro de las fuerzas militares de Policía general ya existentes. De esta forma, la Policía de Circulación se aprovecha de los individuos que recibe ya formados policial y militarmente, a los que sólo tiene que especializar en su función peculiar; la rentabilidad y eficacia de una Policía de este tipo es superior. Es el caso de la Gendarmería Nacional, base de la Policía de carreteras francesas, y, en nuestra Patria, del Instituto de la Guardia Civil» (30).

Y con ello entramos de lleno en el estudio de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Antes de su respaldo legal, y entre los años 1953 a 1958, se realizaron una serie de ensayos por la Primera Comandancia Móvil (Madrid) (31). Dichos servicios se montaron con unas nuevas características, recogiendo nuestra experiencia y la de otros países. La fuerza destinada a esta función actuaría con independencia de las demás y atendería sólo y exclusivamente al tema circulatorio. Para ello se les preparaba convenientemente y una vez realizado el servicio se analizaban las incidencias del mismo, con el fin de ir perfilándolo y limando los inconvenientes. Como medios de locomoción utilizaban los vehículos «Land-Rover», en los que iban un Sargento o cabo, guardia auxiliar y conductor. Lo prestarían en las carreteras radiales de Madrid y en una longitud de 100 Kms.

Gracias a la experiencia adquirida, en octubre de 1958 se crea una Unidad piloto, que estaría formada por:

- 1 Comandante.
- 1 Capitán.
- 1 Teniente.
- 1 Sargento.
- 6 Cabos de la Comandancia Móvil.
- 6 Guardias de la Comandancia Móvil.
- 30 Motoristas del Parque de Automovilismo.
- 12 Conductores del Parque de Automovilismo.
- 2 Vehículos de Mando.
- 3 Vehículos de Patrulla.
- 2 Vehículos de Auxilio.
- 30 Motocicletas.

Este personal fue convenientemente seleccionado y, después de un período de formación, prestó su primer servicio, el 7 de noviembre de 1958, en la N-V, entre Madrid y Talavera de la Reina.: Esta Unidad fue absorbida por la Agrupación, al crearse por la Ley núm. 47, de 30 de julio de 1959.

Su necesidad se justifica porque «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». Igualmente se intentaba «evitar los gastos y complejidades derivados de coincidir en las vías públicas diversas clases de Agentes de Vigilancia». La conexión entre orden público y circulación está igualmente reconocida en el preámbulo de la Ley, pues «la principal finalidad que se persigue entra de lleno en la competencia del Ministerio de la Go-

(30) «Derecho y Técnica de la Circulación», Jefatura Central de Tráfico (tema VII).

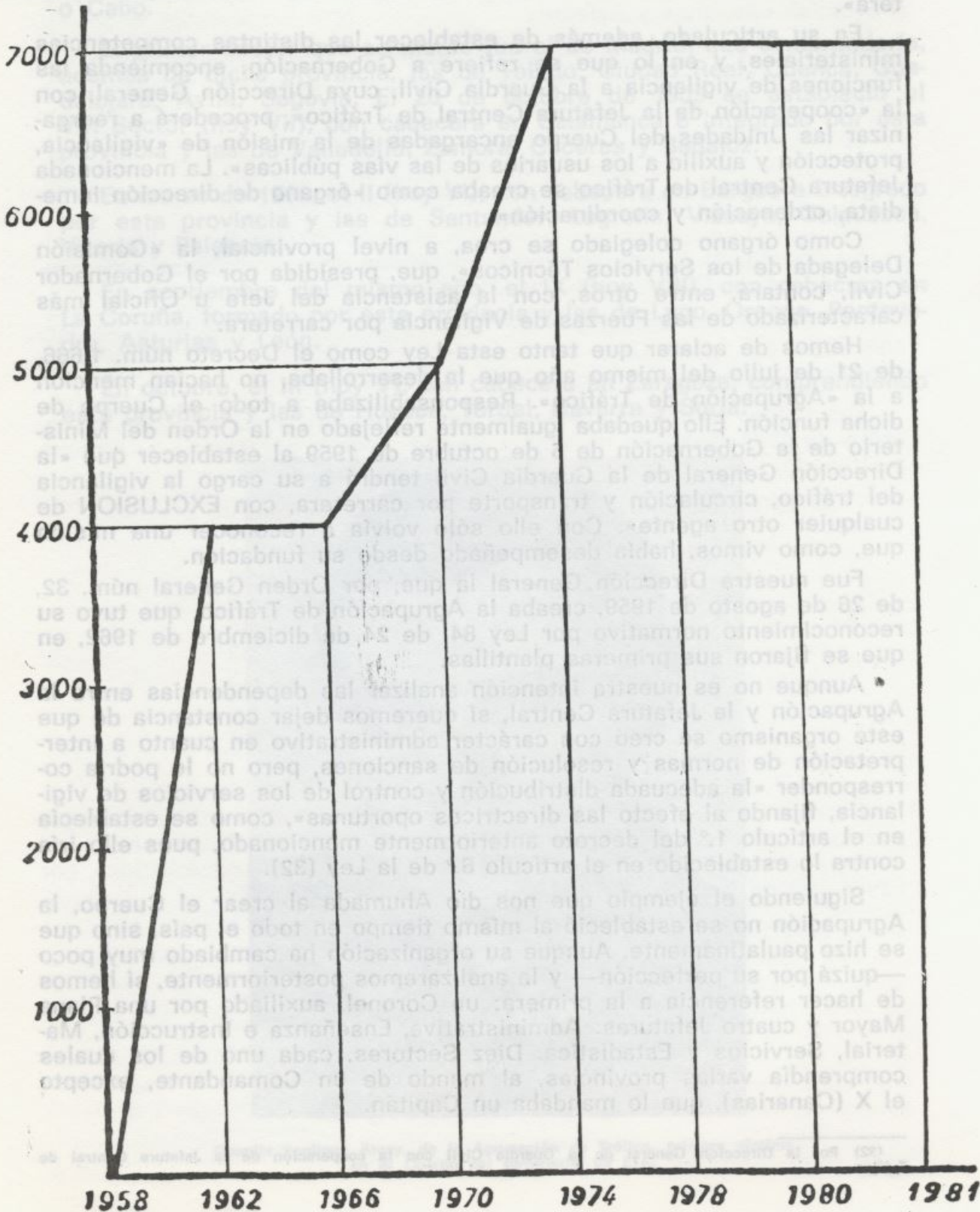
(31) Sobre estos antecedentes consultar: Ruiz Ayúcar, Angel: «La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil». Revista Estudios Históricos núm. 1, pág. 66 y ss.



Vigilancia y control de tráfico

**EVOLUCION EN LA PLANTILLA DE LA AGRUPACION**

**Hombres**



beración 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».

En su articulado, además de establecer las distintas competencias ministeriales, y en lo que se refiere a Gobernación, encomienda las funciones de vigilancia a la Guardia Civil, cuya Dirección General, con la «cooperación de la Jefatura Central de Tráfico», procederá a reorganizar las Unidades del Cuerpo encargadas de la misión de «vigilancia, protección y auxilio a los usuarios de las vías públicas». La mencionada Jefatura Central de Tráfico se creaba como «órgano de dirección inmediata, ordenación y coordinación».

Como órgano colegiado se crea, a nivel provincial, la «Comisión Delegada de los Servicios Técnicos», que, presidida por el Gobernador Civil, contará, entre otros, con la asistencia del Jefe u Oficial más caracterizado de las Fuerzas de Vigilancia por carretera.

Hemos de aclarar que tanto esta Ley como el Decreto núm. 1.666, de 21 de julio del mismo año que la desarrollaba, no hacían mención a la «Agrupación de Tráfico». Responsabilizaba a todo el Cuerpo de dicha función. Ello quedaba igualmente reflejado en la Orden del Ministerio de la Gobernación de 5 de octubre de 1959 al establecer que «la Dirección General de la Guardia Civil tendrá a su cargo la vigilancia del tráfico, circulación y transporte por carretera, con EXCLUSIÓN de cualquier otro agente». Con ello sólo volvía a reconocer una misión que, como vimos, había desempeñado desde su fundación.

Fue nuestra Dirección General la que, por Orden General núm. 32, de 26 de agosto de 1959, creaba la Agrupación de Tráfico, que tuvo su reconocimiento normativo por Ley 84, de 24 de diciembre de 1962, en que se fijaron sus primeras plantillas.

Aunque no es nuestra intención analizar las dependencias entre la Agrupación y la Jefatura Central, sí queremos dejar constancia de que este organismo se creó con carácter administrativo en cuanto a interpretación de normas y resolución de sanciones, pero no le podría corresponder «la adecuada distribución y control de los servicios de vigilancia, fijando al efecto las directrices oportunas», como se establecía en el artículo 1.º del decreto anteriormente mencionado, pues ello iría contra lo establecido en el artículo 6.º de la Ley (32).

Siguiendo el ejemplo que nos dio Ahumada al crear el Cuerpo, la Agrupación no se estableció al mismo tiempo en todo el país, sino que se hizo paulatinamente. Aunque su organización ha cambiado muy poco —quizá por su perfección— y la analizaremos posteriormente, sí hemos de hacer referencia a la primera: un Coronel, auxiliado por una Plana Mayor y cuatro Jefaturas: Administrativa, Enseñanza e Instrucción, Material, Servicios y Estadística. Diez Sectores, cada uno de los cuales comprendía varias provincias, al mando de un Comandante, excepto el X (Canarias), que lo mandaba un Capitán.

(32) Por la Dirección General de la Guardia Civil con la cooperación de la Jefatura Central de Tráfico.

A cada provincia correspondería un Subsector (al principio llamados secciones), mandado por un Oficial y dividiéndose en un número variable de Destacamentos, a cuyo frente estaría un Teniente, Suboficial o Cabo.

El primer Sector que se montó fue el de Madrid, que comprendería, además de dicha provincia, las de Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Avila, Segovia. El 20 de octubre de 1959 se estableció el VIII Sector (hoy VII), con cabecera en Salamanca e integrado por esta provincia y las de Valladolid, Zamora, Cáceres y Badajoz.

En marzo de 1960, el II (hoy VI), con cabecera en Burgos e integrado por esta provincia y las de Santander, Logroño, Vizcaya, Guipúzcoa, Vitoria y Palencia.

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

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



Guardia Pardines Arcay, de la Agrupación de Tráfico, primera víctima en el Cuerpo del terrorismo de ETA.

En noviembre de este mismo año se cambió la numeración de los Sectores, adaptándola a la de las Capitanías Generales.

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

En abril, el III, con cabecera en Valencia y formado por Valencia, Castellón, Alicante, Murcia y Albacete, aunque estos dos últimos Subsectores quedaron sin montar.

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

En agosto, el II, con cabecera en Sevilla, comprendiendo esta provincia y las de Cádiz, Huelva y Córdoba.

Por último, en septiembre de 1961, quedó constituido el X Sector, con sede en Santa Cruz de Tenerife, comprendiendo el archipiélago canario.

Las únicas modificaciones que se produjeron tuvieron lugar en febrero de 1961, pasando Badajoz a Sevilla, León a Salamanca y Córdoba a Granada.

Todo este despliegue se llevó a cabo con la siguiente plantilla:

Coroneles .....	1
Tenientes Coroneles .....	2
Comandantes .....	5
Capitanes .....	25
Tenientes .....	52
Suboficiales .....	115
Cabos .....	535
Guardias .....	3.035
<b>TOTAL .....</b>	<b>3.770</b>

Hemos de tener presente que este personal pertenecía al Cuerpo, por lo que sufrió en sus propios recursos humanos el nacimiento de la Agrupación. Las plantillas de esta Unidad fueron establecidas por Ley de 24 de diciembre de 1962 en la siguiente cuantía:

Coroneles .....	1
Tenientes Coroneles .....	3
Comandantes .....	11
Capitanes .....	25
Tenientes .....	59
Suboficiales .....	106
Cabos .....	673
Guardias .....	3.052
<b>TOTAL .....</b>	<b>3.930</b>

Estas plantillas fueron establecidas para la Agrupación de Tráfico específicamente y en los sucesivos presupuestos del Estado aparecen dentro de la Dirección General del Cuerpo, pero con independencia del resto de su personal (33).

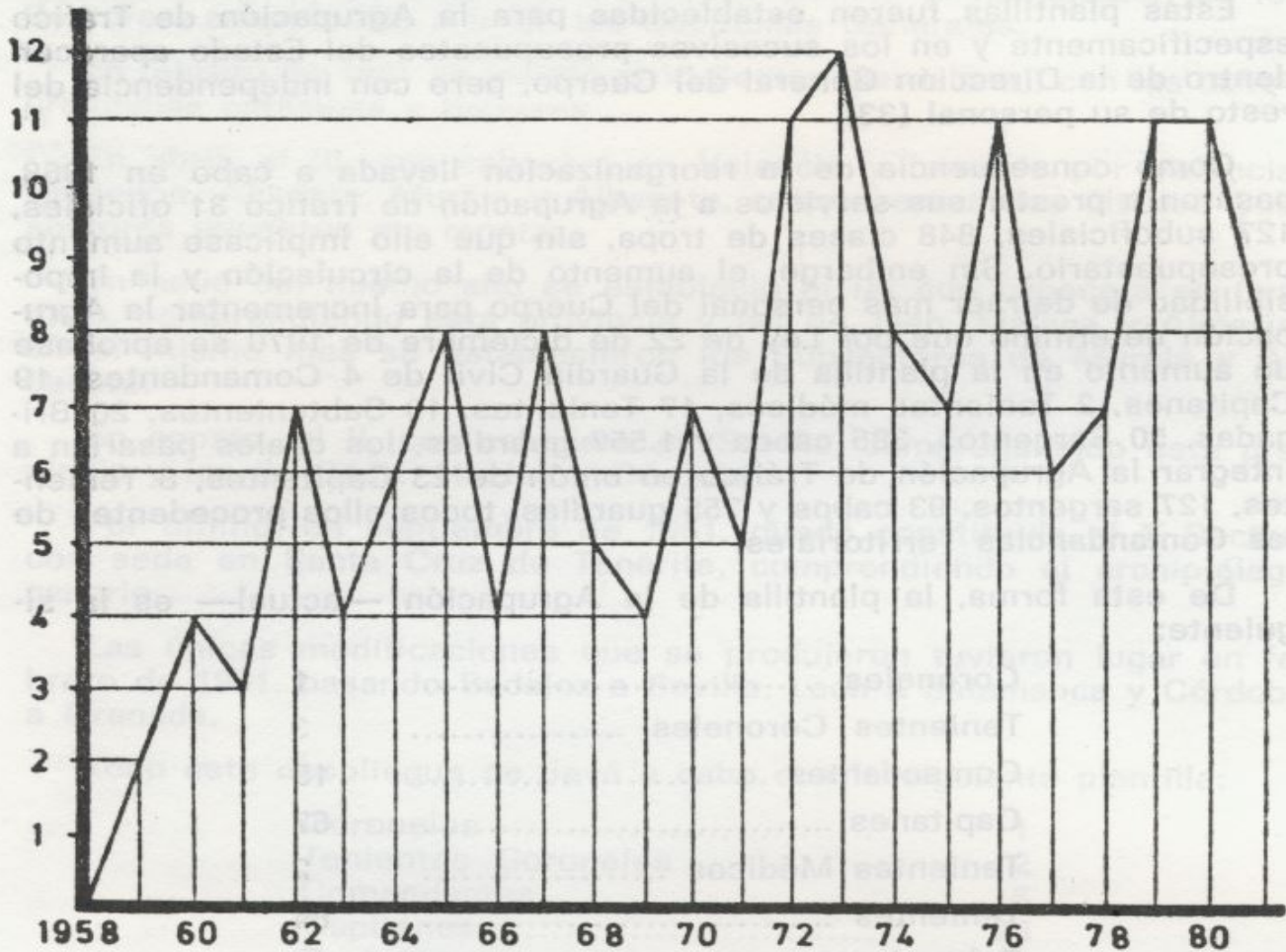
Como consecuencia de la reorganización llevada a cabo en 1968, pasaron a prestar sus servicios a la Agrupación de Tráfico 31 oficiales, 127 suboficiales, 848 clases de tropa, sin que ello implicase aumento presupuestario. Sin embargo, el aumento de la circulación y la imposibilidad de detraer más personal del Cuerpo para incrementar la Agrupación determinó que por Ley de 22 de diciembre de 1970 se aprobase un aumento en la plantilla de la Guardia Civil de 4 Comandantes, 19 Capitanes, 2 Tenientes médicos, 17 Tenientes, 10 Subtenientes, 20 Brigadas, 50 Sargentos, 385 cabos y 1.557 guardias, los cuales pasarían a integrar la Agrupación de Tráfico en unión de 23 Capitanes, 8 Tenientes, 127 sargentos, 93 cabos y 755 guardias, todos ellos procedentes de las Comandancias Territoriales.

De esta forma, la plantilla de la Agrupación —actual— es la siguiente:

Coroneles .....	1
Tenientes Coroneles .....	3
Comandantes .....	15
Capitanes .....	67
Tenientes Médicos .....	2
Tenientes .....	84
Subtenientes .....	14
Brigadas .....	40
Sargentos .....	259
Cabos .....	1.151
Guardias .....	5.364
<b>TOTAL .....</b>	<b>7.000</b>

Estos «ángeles de la carretera», como les suelen denominar la mayoría de los ciudadanos españoles, han desarrollado un labor imposible de evaluar. Han continuado con la misma filosofía que el Cuerpo mantiene desde su creación, considerando más importante la labor preventiva que la represiva. Lo fundamental no es denunciar una infracción ni demostrar una excepcional preparación técnica en la instrucción de los atestados, sino evitar el accidente y la infracción. Ello lo consiguen con dedicación, entrega y sacrificio. No siendo óbice para que en determinadas circunstancias sea necesario recordar que la velocidad está limitada (radar) o que los adelantamientos suelen ser causa de graves

(33) Posteriormente, en febrero de 1966, la Dirección General destinó a la Agrupación dos Suboficiales, 49 Cabos y 126 Guardias.



Personal de la Agrupación de Tráfico muerto en acto de servicio.

accidentes. Igualmente han seguido la tradición benemérita del Cuerpo, prestando todos los auxilios necesarios no sólo en caso de accidente, sino a cualquier demanda del usuario.

Al margen de esa labor preventiva —la más importante para nosotros—, podemos comprobar en los cuadros que publicamos cuál ha sido —cuantitativamente— la labor de estos Guardias Civiles en su función específica de vigilancia del tráfico, prestación de auxilios e instrucción de diligencias judiciales.

Sin embargo, y como ya hemos expuesto anteriormente, no podemos olvidar que la Agrupación de Tráfico es una especialidad de la Guardia Civil y, por tanto, además de atender a su función peculiar, colabora en las generales que la Institución tiene encomendadas.

De esta forma, y de acuerdo con la movilidad que sus Unidades posee, colabora en las alteraciones de orden público, atracos, captura de requisitorizados, incendios, inundaciones, etc.

Como simple muestra de esta labor secundaria, podemos analizar su actuación en la faceta fiscal. Esta misión la realizó desde 1829 a 1940 el Cuerpo de Carabineros, que fue absorbido por la Guardia Civil, la cual atiende a esta función específica por medio de la Jefatura de Servicio Fiscal. Pues bien, en el siguiente cuadro podemos ver cuál ha sido la actuación cuantitativa de todo el Cuerpo y la de la Agrupación.

AÑO	N.º de Actas		Actas/individuo		Valor género		Valor género/Indiv.	
	Cuerpo	A. Traf.	Cuerpo	A. Traf.	Cuerpo	A. Tráfico	Cuerpo	A. Tráfico
1975	8.320	1.490	0,148	0,212	743.450.221	248.991.234	13.275	35.570
1976	8.014	1.276	0,143	0,182	1.129.257.172	300.093.828	20.165	42.870
1977	8.066	1.722	0,144	0,246	1.822.621.900	283.919.400	32.546	40.559
1978	9.563	2.592	0,170	0,370	2.691.840.500	505.838.000	48.068	72.262
1979	9.433	3.209	0,168	0,458	2.310.171.963	772.466.237	41.253	110.352
1980	8.203	2.732	0,146	0,390	4.457.197.000	876.289.810	79.592	125.184
1981	8.527	3.014	0,152	0,430	5.614.158.605	924.944.955	100.252	132.134
<b>Totales</b>	<b>60.126</b>	<b>16.035</b>	<b>1,073</b>	<b>2,290</b>	<b>18.768.697.361</b>	<b>3.912.543.464</b>	<b>335.155</b>	<b>558.934</b>

Estos resultados nos revelan de cualquier comentario. Y muchos y extensos comentarios y elogios tendríamos que traer aquí si hiciéramos recuento exhaustivo —el espacio nos lo impide, aparte de que está en el ánimo de todos— de toda la actividad y eficacia derrochada por la fuerza de la Agrupación, en lucha contra la delincuencia y el crimen que utilizan las carreteras como lugar de acción o huida. Creemos que basta con lo expuesto para llevar al ánimo del lector —del lector sosegado y del lector inquieto y reformista— la convicción de que no se puede exigir mayor rendimiento a una Unidad que, entre otras cosas, tiene 160 hombres presentes en los cementerios, el último cuartel, al que se incorporaron estando de servicio. Y también a la convicción de que sus sorprendentes resultados no son sólo fruto de la preparación y medios de sus miembros, sino también de su pertenencia activa y permanente a un Cuerpo militar y polifacético, prestigioso y disciplinado como ningún otro, que ha permitido una adecuada utilización y coordinación de esfuerzos y medios al servicio de la ley —de todas las leyes— y de la paz y el sosiego público.