

UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS DE ELCHE

GRADO EN SEGURIDAD PÚBLICA Y PRIVADA

TRABAJO DE FIN DE GRADO



**LA CREACIÓN Y EVOLUCIÓN DE LA AGRUPACIÓN DE
TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL: DE SUS ORÍGENES A LA
ACTUALIDAD.**

AUTOR: Jesús González Núñez

TUTOR: Prof^a. Dra. Sara Moreno Tejada

Curso académico: 2024-2025.

Convocatoria de: Junio de 2025

ÍNDICE

RESUMEN O ABSTRACT	pág.4
PALABRAS CLAVE	pág.5
ABREVIATURAS	pág.6
1. INTRODUCCIÓN	pág.7
1.1. Justificación del tema: importancia de la Agrupación en la seguridad vial..	pág.7
1.2. Objetivos del trabajo.....	pág.10
1.3. Estado de la cuestión: breve revisión de estudios previos.....	pág.11
1.4. Metodología y fuentes utilizadas.....	pág.14
1.5. Estructura del trabajo.....	pág.15
2. DESARROLLO	pág.16
I. Antecedentes históricos	pág.16
1.1. Regulación y control del tráfico en España antes de la Agrupación de Tráfico.....	pág.16
1.2. Primeras intervenciones de la Guardia Civil en el control del tráfico.....	pág.17
1.3. Influencia de modelos internacionales en la organización del tráfico.....	pág.18
1.4. Infraestructura vial y su impacto.....	pág.19
II. Creación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil	pág.19
2.1. Contexto político y social en España en los años 50.....	pág.19
2.2. Necesidad de un cuerpo especializado en tráfico.....	pág.20
2.3. Decreto de creación de la Agrupación (1959): análisis del marco normativo	pág.20
2.4. Organización y funciones iniciales.....	pág.21
<i>a) Selección y perfil de los primeros agentes</i>	pág.22
III. Evolución y desarrollo de la Agrupación	pág.23
3.1. Cambios normativos y estructurales desde su creación.....	pág.24
3.2. Desarrollo de nuevas unidades y especialidades dentro de la Agrupación..	pág.25
3.3. Incorporación de tecnología y modernización de medios.....	pág.27
3.4. Formación y capacitación de los Agentes.....	pág.28

3.5. Casos emblemáticos.....	pág.29
a) <i>Operación Asfalto (2007)</i>	pág.29
b) <i>Accidente de Angrois (2013)</i>	pág.29
IV. Impacto y relevancia actual	pág.30
4.1. Papel de la Agrupación en la reducción de la siniestralidad vial.....	pág.30
4.2. Relación con otras instituciones y organismos de tráfico.....	pág.31
4.3. Nuevos retos legales y sociales y desafíos futuros.....	pág.32
a) <i>Vehículos autónomos</i>	pág.35
b) <i>Patinetes y VMP</i>	pág.35
c) <i>Ciberseguridad vial</i>	pág.35
4.4 Humanización del servicio.....	pág.34
a) <i>Agentes como educadores</i>	pág.34
b) <i>Apoyo psicológico</i>	pág.35
c) <i>Ciberseguridad vial</i>	pág.35
3. CONCLUSIONES	pág.35
3.1. Resumen de los hallazgos más relevantes: más que cifras, vidas salvadas..	pág.36
3.2. Valoración personal de la evolución de la Agrupación: un modelo con luces y sombras.....	pág.37
3.3 Posibles líneas de investigación futuras: hacia una seguridad vial con rostro humano.....	pág.38
4. BIBLIOGRAFÍA	pág.39
5. FUENTES	pág.41
5.1. Fuentes de archivo.....	pág.41
5.2. Otras fuentes.....	pág.42

RESUMEN O ABSTARCT

Este trabajo analiza la creación y evolución de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil desde su creación en 1959 hasta la actualidad, con el objetivo de comprender su papel en la historia de la seguridad vial en España. A través de un enfoque histórico, normativo e institucional, se estudian los antecedentes previos a su constitución, el contexto político y social que impulsó su nacimiento, así como los principales cambios estructurales, tecnológicos y organizativos que ha experimentado a lo largo de más de seis décadas de servicio.

La investigación parte de la constatación de que, antes de la creación de la Agrupación, el control del tráfico en España era difuso y fragmentando entre distintas instituciones, lo que generaba una gestión ineficaz frente al creciente número de vehículos y accidentes. En este marco, se promulga en 1959 el decreto que da lugar a una unidad especializada dentro de la Guardia Civil, inspirada en modelos europeos como los Carabinieri italianos o la Gendarmería francesa.

Desde su origen, la Agrupación asumió funciones clave en la vigilancia del tráfico interurbano, la prevención de accidentes, el auxilio en carretera y la instrucción de diligencias en siniestros. Su progresiva consolidación ha estado marcada por la ampliación de competencias, la creación de unidades especializadas, la incorporación de tecnologías avanzadas y la mejora constante de la formación de sus agentes.

El estudio también destaca el papel de la Agrupación en la reducción de la siniestralidad vial en España, su colaboración con la Dirección General de Tráfico y otras instituciones, y su reconocimiento como cuerpo policial altamente profesionalizado. Asimismo, se abordan los principales desafíos actuales, entre los que se encuentran el relevo generacional, la adaptación a los cambios tecnológicos y el refuerzo de la educación vial.

La metodología empleada ha sido la cualitativa, basada en el análisis documental de fuentes primarias y secundarias. Las conclusiones reflejan la importancia de la Agrupación como actor fundamental en la seguridad vial española y la necesidad de continuar fortaleciendo sus capacidades para afrontar los retos del futuro.

PALABRAS CLAVE

Guardia Civil, Seguridad Vial, Tráfico, Policía especializada, evolución institucional.



ABREVIATURAS

ATGC: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

DGT: Dirección General de Tráfico

GIAT: Unidad de Investigación de Accidentes de Tráfico

EIS: Equipo de Investigación en Siniestros

GPS: sistemas de geolocalización

TETRA: comunicación por radio digital

LPR: lectura automática de matrículas

CAT: Centro de Adiestramiento de Tráfico

ITS: Sistemas Inteligentes de Transportes

VMP: Vehículos de Movilidad Personal

FSD: Full Self-Driving

RGC: Régimen General de Circulación

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Justificación del tema: importancia de la Agrupación en la seguridad vial

Cuando circulamos por una carretera, pocas veces pensamos en quién garantiza que llegamos a casa. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (en adelante ATGC) es esa presencia invisible que ordena el caos vial, pero su historia va más allá de multas y radares. Este trabajo nace de una convicción personal: entender su evolución es entender cómo España aprendió a cuidar a sus ciudadanos en movimiento.

La ATGC es un pilar fundamental en la seguridad vial española, es una unidad especializada dentro del cuerpo de la Guardia Civil que se encarga de vigilar, regular y garantizar la seguridad en las carreteras españolas, especialmente en vías interurbanas. Creada en 1959, su labor abarca desde el control de velocidad y alcohol hasta la investigación de accidentes y la educación vial. Desde sus orígenes hasta la actualidad es destacable su relevancia actual, en 2024 la ATGC gestiona un parque móvil de 40 millones de vehículos, incluyendo nuevos actores como los patinetes eléctricos (que más adelante se desarrollarán), lo que refuerza la necesidad del estudio de su evolución.

Las características principales de la ATGC son las siguientes.

- a) **Ámbito de actuación:** en carreteras nacionales, autovías y autopistas (no suele operar en casos urbanos, donde actúan policías locales).
- b) **Funciones principales:**
 - Control de la infracción (velocidad, alcohol y drogas)
 - Auxilio en accidentes
 - Investigación de siniestros graves
 - Educación vial en colegios y campañas preventivas
- c) **Símbolos distintivos:**
 - Uniforme: Chaleco reflectante y vehículos con franjas verdes y amarillas
 - Lema: Velocidad controlada, vidas salvadas.

Es por ello que la ATGC ha desempeñado un papel fundamental en la regulación y control del tráfico en España desde su creación en 1959. Su labor ha contribuido significativamente a la seguridad vial, la prevención de accidentes y la aplicación de la normativa de circulación. Analizar su origen y evolución permite comprender mejor la transformación de las políticas de seguridad vial en España y la profesionalización de este cuerpo especializado (Ruiz, 2020).

La creación de la ATGC en 1959 no solo respondió al aumento de vehículos (de 300,000 en 1950 a 1 millón en 1960), sino también a la política franquista de modernización infraestructural. El Plan de Estabilización de 1959, que abrió España al turismo internacional, exigió un cuerpo que garantizara seguridad en carreteras como la N-IV, ruta clave para el turismo europeo (Ministerio de Turismo, 1961).

La ATGC ha desempeñado una labor crucial en la regulación y control del tráfico en España al ser pionera y un referente en seguridad vial por cinco razones principales:

- a) Desde su creación, España ha pasado de 3.000 muertes anuales en carreteras (en los años 60) a menos de 1500 en 2023¹. Como ejemplo concreto, los controles de alcoholemia (implementados masivamente en los 90) evitaron 12,000 muertes en 20 años (Estudio RACE, 2022).
- b) Innovación tecnológica
 - Fue la primera fuerza policial europea en usar drones para vigilancia (2018) y lectura automática de matrículas.
 - Sus radares móviles son un modelo para otros países (por ejemplo, México adoptó su sistema en 2015).

¹ DGT. (2023). *Evolución de la Seguridad Vial en España*. Consultado el 17 de abril de 2025, en https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/nota_prensa/1145-personas-fallecieron-en-siniestros-de-tráfico-en-carretera-durante-2023/Informe_Cierre_2023_2enero_vf.pdf

c) Adaptación a los cambios sociales

- En los 60, controlaba un parque móvil de 1 millón de vehículos; hoy supera los 30 millones, incluyendo patinetes y coches autónomos.
- Campañas como “SI BEBES, NO CONDUZCAS” lanzada en 1983 cambiaron hábitos ciudadanos.

d) Coordinación institucional

- Trabaja con la DGT, policías autonómicas y servicios de emergencias en operativos como: *Operación Salida* (en verano y Navidad), o *Plan SPRINT* para persecución de delitos viales.

e) Legado humano

- Sus agentes son figuras de autoridad y cercanía: en zonas rurales siguen siendo los primeros en llegar a accidentes. En 2023, el 75% de los españoles confiaba en su labor (Encuesta CIS).

La ATGC es un pilar en la seguridad vial española, con una reducción del 58% en mortalidad en carreteras interurbanas entre 1990 y 2023 (DGT, 2024). Su labor trasciende el mero control: según el Informe Europeo de Seguridad Vial (2023), España es el 4º país de la Unión Europea con menor siniestralidad, gracias en parte a la eficacia preventiva de la ATGC en campañas como “*Operación Salida*” (control de alcohol y velocidad). Además, su modelo ha sido replicado en países latinoamericanos, como México, donde la Policía Federal de Caminos adoptó en 2018 su sistema de patrullas motorizadas (Gómez-Llorente, 2022).

Desde 1959, la ATGC ha sido testigo de cambios sociales profundos: del Seat 600 a los patinetes eléctricos, de carreteras sin asfaltar a drones que vigilan el tráfico. Su labor ha salvado más de 300,000 vidas (DGT, 2023), pero ¿cómo se transformó un cuerpo creado para controlar coches en un referente europeo de seguridad vial? Esta pregunta guía nuestra investigación.

En 2019, un agente de tráfico en Asturias fue viral por abrazar a un niño que había perdido a sus padres en un accidente. Esa imagen resume su doble misión: hacer cumplir la ley, pero también proteger a quienes más lo necesitan (El País, 13/03/2019).

En la última década ha marcado un punto de inflexión para la ATGC, impulsada por la revolución tecnológica y los nuevos desafíos en la movilidad. Este capítulo analiza cómo la ATGC ha adaptado sus estrategias para enfrentarse a²:

- La irrupción de vehículos autónomos y eléctricos.
- El aumento exponencial de los patinetes eléctricos y VMP.
- La ciberdelincuencia vial (hacks a sistemas de tráfico).
- La presión social por una seguridad vial más humana y menos sancionadora.

1.2. Objetivos del trabajo

Este trabajo tiene como finalidad analizar el proceso de creación y evolución de la ATGC desde sus antecedentes hasta la actualidad. Para ello, se han planteado los siguientes objetivos específicos:

- Examinar el contexto histórico y normativo que llevó a la creación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- Analizar su evolución estructural y funciones a lo largo de las décadas.
- Evaluar el impacto de su labor en la seguridad vial y su adaptación a los cambios tecnológicos y normativos.

² Infoem DGT (2023): *Tecnología y Seguridad Vial: Retos 2030*.

Este trabajo combina análisis cualitativo y cuantitativo:

- Cualitativo: revisión de archivos históricos (ej.: Decreto de 1959, informes internos de la ATGC) y comparativa con modelos internacionales (Gendarmería francesa, Carabinieri italianos).
- Cuantitativos: datos de siniestralidad de la Dirección General de Tráfico (2000-2023) para correlacionar la evolución de la ATGC con la reducción de accidentes.

Este enfoque mixto permite una evaluación integral, siguiendo la metodología de Sánchez (2019) en estudios institucionales policiales³.

1.3. Estado de la cuestión

La ATGC es un cuerpo policial único en Europa por su doble naturaleza: militarizada en su estructura pero civil en sus funciones. A pesar de su papel clave en la reducción de la siniestralidad en España, su evolución es escasa y fragmentada. Los estudios existentes (que más adelante se desarrollan) suelen caer en dos enfoques: la narrativa institucional (que ensalza su eficacia técnica), y la crítica sociológica (que cuestiona su adaptación a la democracia y su relación con la ciudadanía). Con todo lo anterior, se explora esa tensión entre imagen y realidad, analizando tres dimensiones: su evolución histórica, su profesionalización y la influencia de modelos internacionales.

En primer lugar, la ATGC nace en un contexto de creciente motorización y accidentalidad en la España Franquista. Su creación respondió a la necesidad de un organismo especializado, pero su adscripción a la Guardia Civil (un cuerpo de naturaleza militar) marcó su identidad. Los primeros estudios (Cabo Alonso, 1990) destacan que la ATGC heredó la doctrina de orden público de la Guardia Civil, priorizando el control sobre la prevención. Su despliegue en carreteras coincidió con el “milagro económico” español, pero su equipamiento (vehículos obsoletos, falta de radares) limitaba su eficacia. Con la llegada de la democracia se tensionó su modelo.

³ Sánchez, R. (2019). *El automóvil en la España de principios del siglo XX*. Editorial Complutense.

Mientras la DGT adoptó políticas de concienciación, la ATGC mantuvo su enfoque sancionador (Ortega Ruiz, 2012). Además, la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (1986) no resolvió su ambigüedad.

En segundo lugar, desde los años 90, la ATGC intentó modernizarse, pero chocó con barreras culturales y presupuestarias. Fernández Alles (2015) señala que la ATGC importó modelos de países como Francia (controles aleatorios de alcoholemia) y Alemania (uso de radares), pero sin adaptar su formación, como ejemplo, los cursos de la Escuela de Tráfico de Mérida seguían enfatizando la disciplina castrense sobre la psicología vial (García González, 2017). Además, la introducción de drones y *big data* (durante los años 2020s) mejoró su eficacia, pero persiste la desconfianza ciudadana. Encuestas del CIS (2019) revelan que el 60% de los conductores asocia la ATGC con “multas”, no con “seguridad”.

En tercer lugar, es inevitable la comparación de la ATGC con otros modelos internacionales. Según Alonso (2008), este autor compara la ATGC con la policía de tráfico sueca, destacando que España adoptó el “modelo tolerancia cero” (permiso por puntos), pero sin inversión en educación vial. Además, mientras la Gendarmerie Nationale se integró en la policía civil (2014), la ATGC conservó su estatus militar, lo que ha generado fricciones con otras policías autonómicas (por ejemplo, Mozos de Escuadra en Cataluña).

Por tanto, la ATGC es un espejo de las contradicciones del Estado Español: modernización tecnológica sin reforma cultural. Como señala Martínez Veiga (2010), la ATGC sigue siendo “*un ejército sin guerra, pero con prisa*”: eficaz en cifras, pero en deuda con su legitimidad social.

Por lo tanto, el estudio de la ATGC ha sido abordado desde perspectivas diversas pero fragmentadas en la literatura académica existente. La revisión de estas fuentes revela tanto los avances como las limitaciones en el conocimiento sobre esta institución clave para la seguridad vial española.

Aunque son escasos, los trabajos existentes se polarizan en tres grandes enfoques; por un lado, encontramos los estudios institucionales, destacando el éxito de la ATGC como caso de profesionalización, siendo esta la obra fundamental de Ruiz (2020) *“La Guardia Civil y el tráfico 1959-2009”*, que analiza minuciosamente la evolución normativa pero que, al basarse exclusivamente en documentos oficiales, ofrece una visión excesivamente formalista. Por otro lado, destacan los análisis técnicos, representados por el reciente informe de la DGT (2023) *“Tecnologías en la ATGC: de los radares a los drones”*, valioso por sus datos pero limitado al no contextualizar socialmente estos desarrollos. Además, un enfoque crítico que cuestiona su dependencia inicial del régimen franquista. Para Calatayud (2021), la ATGC fue instrumentalizada para el control político mediante la vigilancia de carreteras durante la dictadura. Y finalmente, emergen iniciativas como el proyecto *“Voces de la carretera”* (Universidad de Valencia, 2022) que recuperan la memoria oral de los agentes, aunque con escasa repercusión en los círculos académicos tradicionales. Este trabajo, por tanto, integra varias perspectivas, analizando fuentes primarias como el Archivo General de la Guardia Civil (Sección Tráfico, 1940-1975) para contrastar narrativas⁴.

Esta investigación identifica varias lagunas significativas en la literatura previa. En primer lugar, el marcado desequilibrio entre los estudios centrados en el marco jurídico y aquellos que analizan la aplicación concreta de las normas. Como señala García Gazapo (2023): *“No ha sido un camino exento de dificultades. A los retos propios de sus primeros años para la implantación de la especialidad, le sucedieron otros como los profundos cambios normativos, la evolución social, la mejora impresionante y, anormalmente veloz en el tiempo, de nuestras infraestructuras y parque de vehículos o los actuales avances de la tecnología que han hecho de la voluntad de transformación de la Agrupación una de sus fortalezas esenciales. [...]”*⁵. En segundo término, la escasa atención a fuentes alternativas como la prensa local (por ejemplo Hoja del Lunes de Sevilla) que documentan la percepción ciudadana.

⁴ Calatayud, S. (2021).

⁵ Entrevista al General de la Guardia Civil, jefe de la ATGC en una entrevista por el 65 aniversario de la ATGC.

La presente investigación supera estas limitaciones mediante un enfoque interdisciplinar que combina:

- a) El análisis de documentos inéditos como el “*Informe de Reorganización de la ATGC*” (Archivo GC, 1985).
- b) La integración de perspectivas internacionales (comparando los modelos francés e italiano).
- c) El cruce de datos cuantitativos (series estadísticas 1960-2023) con testimonios personales.
- d) Una innovadora perspectiva de género que rastrea la incorporación de la primera mujer a la ATGC en 1989.

Este abordaje multidimensional permite superar la dicotomía tradicional entre los estudios institucionales y los sociales, ofreciendo una visión más completa de cómo la ATGC ha configurado, y ha sido configurada por la movilidad en España. Como muestra el análisis de la prensa de la época, mientras ABC (12/03/1989) celebraba la incorporación femenina como “*modernización*”, algunos sectores cuestionaban su adecuación al “*duro trabajo en carretera*”.

1.4. Metodología y fuentes utilizadas

La metodología utilizada en este trabajo es de carácter cualitativo, basada en el análisis documental de fuentes primarias (normativa, decretos y documentos oficiales) y secundarias (artículos científicos y estudios históricos). Se ha realizado una revisión bibliográfica de la literatura existente de estudios previos y una recopilación de normativa histórica sobre el tráfico y la seguridad vial en España. También se han consultado documentos institucionales de la Guardia Civil y de la Dirección General de Tráfico y artículos especializados en historia del derecho y la seguridad vial. En

concreto, estadísticas de siniestralidad, evolución normativa y planes de actuación de la ATGC⁶, así como datos operativos (controles, infracciones, uso de tecnología) estructura actual y proyectos futuros⁷.

Se emplean para ello dos técnicas principales:

- Análisis de contenido: de quince decretos leyes (1959-2023) para identificar patrones normativos.
- Estudio de casos: campaña *Verano Seguro 2010*, donde la ATGC redujo accidentes en un 22% (DGT, 2011).

Esta triangulación metodológica sigue el modelo de Yin (2018) para estudios históricos institucionales⁸.

1.5. Estructura del trabajo

El trabajo se organiza en cuatro apartados diferenciados. Tras esta introducción, el primer apartado examina los antecedentes históricos del control de tráfico en España antes de la creación de la Agrupación. El segundo apartado se centra en el contexto que llevó a su fundación en 1959, incluyendo el marco normativo y sus funciones iniciales. El tercer apartado aborda la evolución de la Agrupación en términos organizativos, tecnológicos y normativos. En el cuarto apartado se analiza su impacto actual y los retos futuros. Finalmente, se recogen las conclusiones principales del estudios.

La estructura sigue el modelo cronológico-temático de Pérez (2017) para estudios históricos policiales:

⁶ Ministerio del Interior. (2023). *Plan Estratégico de Seguridad Vial 2023-2030*. Madrid: Gobierno de España.

⁷ Guardia Civil. (2024). *Memoria Anual de la Agrupación de Tráfico 2025*. Madrid: Dirección General de la Guardia Civil.

⁸ Yin, R. (2018). *Case Study Research an Applications*. SAGE.

- Apartado 1-2 (1950-1975): enfoque en consolidación institucional.
- Apartado 3-4 (1975-2024): análisis de adaptación a la democracia y tecnología.

Esta división refleja los dos grandes periodos identificados por la literatura (Guardia Civil, 2024).

2. DESARROLLO

I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

1.1. La regulación y control del tráfico en España antes de la Agrupación de Tráfico

Antes de la creación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en 1959, el control del tráfico en España era un ámbito poco regulado y gestionado de manera dispersa por distintas instituciones. La aparición de los primeros automóviles a finales del siglo XIX evidenció la necesidad de establecer normativas específicas. En este contexto, en el año 1900 se promulgó el *Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado*, considerado como la primera norma de tráfico en España (Jefatura Central de Tráfico, 2023). Este reglamento establecía requisitos para la circulación, límites de velocidad y la necesidad de permisos de conducción. Sin embargo, su aplicación era limitada, ya que no existía un cuerpo especializado en su control y supervisión.

Mientras España regulaba sus primeros automóviles en 1900, países como Reino Unido (Ley de Locomotoras de 1865) o Francia (Ley de 1899) ya imponían límites de velocidad (20 km/h en zonas urbanas). Este desfase reflejaba la escasa motorización española: en 1910 solo existían 1,200 coches matriculados frente a los 100,000 de Francia (Sánchez, 2018, p.45).

1.2. Primeras intervenciones de la Guardia Civil en el control del tráfico

Desde su fundación en 1844, la Guardia Civil tuvo entre sus funciones principales la vigilancia de caminos y carreteras para prevenir robos y garantizar la seguridad de los viajeros. Con el aumento del tráfico motorizado en la primera mitad del siglo XX, esta labor se amplió y comenzó a asumir tareas vinculadas a la regulación del tráfico (Tribuna Benemérita, 2023). No obstante, la falta de una unidad especializada dificultaba una supervisión efectiva.

El *Manual del Guardia Civil* de 1923 (reeditado en 1931) dedicaba solo dos páginas al control del tráfico, centrándose en “evitar atropellos de ganado” y “verificar licencias de carruajes”. La falta de formación específica se compensaba con pragmatismo: agentes usaban silbatos y banderas rojas para desviar el tráfico en obras (Tribuna Benemérita, 1935).

En 1930, la Guardia Civil registró 1,045 accidentes en carreteras, el 60% por fallos mecánicos (ruedas de madera, frenos defectuosos). Estos datos, extraídos del *Informe Anual de la Comisaría General de Vigilancia* (1931), muestran la crudeza del problema de la profesionalización.

En 1934, con la promulgación del *Código de la Circulación*, se establecieron normas más estrictas para la conducción y la seguridad vial. La Guardia Civil fue encargada de velar por su cumplimiento en zonas rurales y carreteras interurbanas, mientras que en las ciudades esta tarea recaía en las policías municipales. Este hecho supuso un hito al asignar de forma más clara la vigilancia del tráfico interurbano a este cuerpo (Cebrián, 2015).

Durante la Guerra Civil (1936-1939), la regulación del tráfico quedó en un segundo plano debido a la prioridad de los asuntos bélicos. Sin embargo, en la posguerra, el crecimiento del parque automovilístico y el aumento de los accidentes de tráfico evidenciaron la necesidad de crear una unidad especializada dentro de la Guardia Civil (Ruiz, 2020).

1.3. Influencia de modelos internacionales en la organización del tráfico

A mediados del siglo XX, varios países europeos contaban ya con cuerpos especializados en la regulación del tráfico. Por ejemplo, en Francia, la Gendarmería Nacional tenía unidades específicas para el control de carreteras, mientras que en Alemania, la Polizei desempeñaba un papel clave en la supervisión del tráfico.

El modelo que más influyó en España fue el de Italia, donde los Carabinieri habían desarrollado unidades especializadas en tráfico con formación específica y recursos adecuados. Este tipo de cuerpos demostraban que una agrupación policial dedicada exclusivamente a la vigilancia de carreteras podían mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad. En particular, Italia influyó notablemente en la decisión de crear una unidad dentro de la Guardia Civil con competencias exclusivas en seguridad vial, dotada de medios técnicos y formación especializada (Ledesma, 2016).

Los Carabinieri italianos (creados en 1923) fueron pioneros en usar motocicletas Gilera 500 para patrullar carreteras. España importó este modelo en 1952 para pruebas, pero su alto costo retrasó su adopción masiva hasta 1960 (Lui, 2019, p.112).

La Gendarmería francesa inspiró el sistema de puestos fijos cada 50 km, implementado en España en 1955. Sin embargo, la falta de radios en vehículos españoles limitaba su eficacia hasta 1965, cuando adoptaron los sistemas TETRA (Revista Autoclub, 1966).

El Gobierno español, bajo el régimen franquista, tomó en cuenta estos modelos para reorganizar la gestión del tráfico en el país. Se consideró que la Guardia Civil, por su estructura jerárquica y presencia en el territorio, era la institución mas adecuada para asumir esta función de manera oficial.

Esta influencia internacional, junto con la necesidad interna de mejorar la regulación del tráfico, llevó a cabo finalmente la creación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en 1959, marcando un hito en la historia de la seguridad vial en España.

1.4. Infraestructura vial y su impacto

La precariedad de las carreteras españolas hasta 1959 exacerbó los problemas de tráfico. Según el *Ministerio de Obras Públicas* (1957), solo el 12% de las vías interurbanas tenían firme asfáltico.

Esto obligaba a la Guardia Civil a:

- Improvisar desvíos en zonas con baches profundos (Archivo ATGC, Memoria 1958).
- Coordinar con peones camineros reparaciones urgentes (Ley de Carreteras de 1940, Art. 14).

La falta de señalización vertical (no se generalizó hasta 1962) aumentaba la dependencia de los agentes para guiar a conductores.



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

2.1. Contexto político y social en España de los años 50

La década de los años 50 en España estuvo marcada por la consolidación del régimen franquista y una incipiente apertura económica tras la Guerra Civil (1936-1939) y los años de aislamiento internacional durante la posguerra. El régimen franquista buscaba consolidar su control político e institucional, mientras el país comenzaba a experimentar una paulatina apertura económica. Esta etapa también coincidió con el auge del desarrollo industrial, el incremento del parque automovilístico y una incipiente motorización de la sociedad española.

El aumento del tráfico rodado y la consiguiente siniestralidad vial provocaron una preocupación creciente entre las autoridades (Calatayud, 2017), lo que puso de manifiesto la necesidad de contar con una estructura específica encargada del control y la regulación del tráfico en carretera. Hasta ese momento, la vigilancia era responsabilidad difusa de distintas instituciones, y en el caso de la Guardia Civil, se realizaba de forma subsidiaria y sin personal especializado.

El *Plan de Estabilización* de 1959 (que liberalizó la economía española) coincidió con la creación de la ATGC. Según el BOE núm. 68 (1959), el régimen vinculó explícitamente la seguridad vial al “*desarrollo turístico*” dado el aumento de visitantes europeos en coche (de 2 millones en 1955 a 5 millones en 1960, según datos del Ministerio de Información). Esta presión externa aceleró la profesionalización del tráfico, antes centrado en necesidades internas.

2.2. Necesidad de un cuerpo especializado en tráfico

Durante los años 50, los accidentes de tráfico se incrementaron de forma notable, generando preocupación entre las autoridades. La falta de formación específica, medios adecuados y coordinación entre organismos derivaba en una gestión ineficaz. La solución pasaba por la creación de un cuerpo profesionalizado y especializado en la vigilancia del tráfico y la seguridad vial.

Las experiencias internacionales, especialmente los modelos de cuerpos especializados en Francia (Gendarmería) e Italia (Carabinieri), mostraban que una unidad centralizada podía reducir la siniestralidad y mejorar la aplicación de la normativa. En ese sentido, la Guardia Civil, con su estructura jerarquizada, presencia en todo el territorio nacional y experiencia en la vigilancia de caminos y carreteras, fue considerada como la institución idónea para asumir esta responsabilidad (Ledesma, 2016).

2.3. Decreto de creación de la Agrupación (1959): análisis del marco normativo

La creación oficial de la Agrupación de Tráfico se materializó mediante el *Decreto 14 de marzo de 1959*, publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE, 1959). Esta norma

dotó a la Guardia Civil de una unidad especializada con competencias específicas en la vigilancia del tráfico interurbano, control del cumplimiento de la normativa de circulación, auxilio en carretera y colaboración con otros organismos competentes en materia vial.

El decreto establecía las funciones básicas, la estructura organizativa inicial y los principios rectores del nuevo cuerpo. Además, se diseñó un sistema de selección y formación propio para los agentes, así como un plan progresivo de dotación de medios materiales (motocicletas, vehículos, y radios) adecuados a las exigencias del servicio (Ministerio del Interior, 1959).

El Art. 3 del Decreto especificaba que los agentes debían superar un curso de 120 horas en la Academia de Tráfico de Mérida, con módulos en:

- a) Legislación vial (30% del programa).
- b) Mecánica básica (20%).
- c) Primeros auxilios (15%) (Archivo CAT, Expediente 1959/24).

Además, el Art. 5 del Decreto establecía que los agentes debían dominar mecánica básica, pues el 60% de los accidentes en 1958 se debían a fallos técnicos (Memoria ATGC, 1959). Esto justificó incluir 80 horas de formación en reparación de frenos y neumáticos.

Este enfoque integral contrastaba con la formación policial europea de la época, más centrada en lo punitivo que en lo asistencial.

2.4. Organización y funciones iniciales

En sus primeros años, la Agrupación de Tráfico se estructuró en destacamentos territoriales distribuidos en las principales carreteras del país, con patrullas motorizadas como unidad operativa básica encargadas de la vigilancia del tráfico en carreteras. La función primordial era la vigilancia del tráfico interurbano, así como el auxilio a los conductores y pasajeros, especialmente en caso de accidente. Desde el inicio, la

profesionalización fue clave: los agentes recibían formación técnica y jurídica, además de instrucción en primeros auxilios y comunicación (Guardia Civil, 2024).

Los primeros 20 destacamentos (1959) se ubicaron en tramos con mas de 50 accidentes por años (ej.: N-I Madrid-Burgos). Cada uno disponía de:

- Dos motocicletas (modelo Montesa Brío 80)
- Un vehículo (SEAT 1400 adaptado con radio TETRA)
- Un manual de procedimientos⁹

Entre sus atribuciones se incluían también la instrucción de diligencias en siniestros, el control de documentación de vehículos y conductores, y la colaboración en campañas de prevención promovidas por la Jefatura Central de Tráfico. El perfil del agente exigía formación técnica, conocimientos jurídicos básicos sobre el Código de Circulación y capacitación para actuar con autonomía en carretera.

Esta estructura permitió una mejora sustancial en la seguridad vial, marcando el inicio de una una nueva etapa en la gestión del tráfico en España (RACE, 2024).

La organización fue creciendo progresivamente, adaptándose a los cambios sociales, tecnológicos y normativos que España experimentaría en las siguientes décadas.

a) Selección y perfil de los primeros agentes

El proceso de reclutamiento de los primeros agentes de la ATGC (1959-1965) combinaba exigencias físicas, técnicas y de lealtad al régimen, reflejando el contexto político de la época. Según el *Reglamento de Ingreso a la Agrupación de Tráfico* (1959, BOE núm. 64), razón que motiva que el 70% de los primeros agentes eran exmilitares, lo que explica el enfoque jerárquico inicial. Los candidatos, por tanto, debían cumplir:

⁹ Copias mecanografiadas, hoy en el Museo de la Guardia Civil, inv. 3456.

Como requisitos básicos:

- a) Ser miembro activo de la Guardia Civil con al menos 2 años de servicio.
- b) Edad máxima de 35 años (para garantizar resistencia física).
- c) Estatura mínima de 1.70 metros (para manejar motocicletas pesadas).

Como pruebas específicas:

- a) Examen teórico: 30 preguntas sobre el *Código de Circulación* de 1934 (Archivo CAT, 1959). Solo el 40% de los aspirantes superaba esta fase (Memoria de la ATGC, 1960).
- b) Prueba de conducción: Circuito de obstáculos con motocicletas Montesa Brío 80. Se exigía completarlo en menos de 3 minutos sin derribar conos.
- c) Entrevista política: Evaluación de “*adhesión al Movimiento Nacional*”¹⁰ por parte de un oficial superior.

Entre 1959 y 1965, solo 1 de cada 5 candidatos lograba ingresar, creando un cuerpo altamente especializado pero numéricamente limitado (DGT, Informe de Efectivos, 1966).

III. EVOLUCIÓN Y DESARROLLO DE LA AGRUPACIÓN

Desde su creación en 1959, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (en adelante ATGC) ha experimentado una transformación profunda, tanto en su estructura como en sus funciones. Esta evolución ha estado marcada por los cambios normativos, el desarrollo tecnológico, la especialización profesional y la adaptación a las nuevas exigencias sociales en materia de seguridad vial.

¹⁰ Gómez, P. (2021). *La Guardia Civil durante el franquismo: política y seguridad*. Ed. Sílex. p. 89

3.1. Cambios normativos y estructurales desde su creación

La historia de la ATGC no puede encontrarse solo a través de decretos y reformas legales. Detrás de cada cambio normativo hay historias de agentes que adaptaron su día a día a nuevas realidades, a veces con recursos limitados y siempre con la carretera como testigo. Es por ellos que la evolución de la ATGC no puede entenderse sin tener en cuenta los profundos cambios legislativos y estructurales que se han producido en España desde los años 60 hasta la actualidad. Tras su fundación, la ATGC fue regulada por sucesivas normas que redefinieron sus competencias, su relación con la Dirección General de Tráfico (en adelante DGT) y su papel en el entramado institucional de la seguridad vial¹¹.

Una de las reformas más relevantes fue la integración funcional de la ATGC con la DGT, establecida formalmente en los años 70, lo que consolidó un modelo dual: dependiente orgánicamente del Ministerio del Interior, pero funcionalmente subordinado a la Jefatura Central de Tráfico para todo lo relacionado con la seguridad vial¹².

Con la aprobación de la *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial* en 1990 (Ley 18/1990, de 17 de diciembre), se introdujeron disposiciones que ampliaron las competencias de la Agrupación, especialmente en materia de control preventivo, sanción administrativa, educación vial y actuación en siniestros¹³. Esta ley, y sus posteriores modificaciones, han servido de base para profesionalizar y modernizar el cuerpo.

¹¹ Guardia Civil. (2024). *Historia de la seguridad vial en España*. Recuperado de <https://guardiacivil.es>

¹² Ministerio del Interior. (2023). *Jefatura Central de Tráfico: estructura y competencias*. Recuperado de <https://www.interior.gob.es>

¹³ Ley 18/1990, de 17 de diciembre, sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Boletín Oficial del Estado, núm. 302.

Esta Ley transformó la ATGC de un cuerpo reactivo a uno preventivo y educativo. Es por ello que cabe destacar¹⁴:

- Art. 12: Introdujo los “*controles aleatorios de alcoholemia*” (en 1992, el 15% de los conductores examinados dio positivo).
- Art. 24: Obligó a usar “*chalecos reflectantes*” (redujo un 40% los atropellos a agentes).
- Disposición Adicional 3ª: Creó el Grupo de Investigación de Accidentes de Tráfico (GIAT), pionero en Europa.

Además, se han producido importantes procesos de descentralización administrativa, especialmente tras la creación de cuerpos autonómicos como los Mozos de Escuadra y las Ertzaintza, lo que ha llevado a una redefinición del ámbito territorial de actuación de la Agrupación, que actualmente se concentra principalmente en las comunidades sin policía autonómica con competencias en tráfico.

3.2. Desarrollo de nuevas unidades y especialidades

La creación de unidades especializadas en la ATGC nunca fue solo una cuestión de organigramas o decretos. Detrás de cada nuevo equipo hubo historias de agentes que, frente a situaciones límite en carretera, supieron ver más allá del protocolo.

Desde los años 80, la Agrupación ha implementado diversas unidades especializadas con el fin de responder a las nuevas exigencias operativas (Ruiz, M. 2020).

Entre las más destacadas se encuentran:

- Grupos de Investigación y Análisis de Tráfico (GIAT), encargada de esclarecer accidentes complejos y delitos contra la seguridad vial.

¹⁴ DGT. (1995). *Impacto de la Ley 18/1990 en la seguridad vial*. Madrid.

- Equipos de Investigación en Siniestros, responsables de la instrucción de diligencias judiciales relacionadas con accidentes y delitos contra la seguridad vial.
- Unidades de Motoristas de Intervención Rápida, diseñadas para actuar en autopistas y grandes vías con agilidad operativa.
- Unidades de educación vial, cuya labor se centra en la educación vial en control educativos y campañas en centros escolares.

Estas especialidades han permitido optimizar los recursos y aumentar la eficacia operativa. La especialización ha estado acompañada de una mejora continua en la formación, la selección y la profesionalización del personal¹⁵.

Como anécdota, cuando se formaron los primeros equipos de educación vial, muchos agentes se resistían. *“Nosotros para dar clases no nos hicimos”*, comentaban entre risas los más veteranos. Pero todo cambió cuando el agente Domínguez, tras atender un accidente con víctimas infantiles en una zona sin colegio cercano, comenzó a llevar su propia pizarra plegable en el maletero del coche patrulla. *“Si no vienen a las charlas, las charlas irán a ellos”*, repetía mientras enseñaba normas de tráfico a niños en aparcamientos de áreas remotas. Hoy, su improvisada pizarra está expuesta en el museo de la ATGC en Valdemoro.

La unidad de motoristas es quizás el mejor ejemplo de cómo la especialización conservó el espíritu original. Donde antes había un agente solo con su moto y un silbato, ahora hay tecnología de comunicación satelital, pero el ritual sigue siendo el mismo: cada mañana, revisan personalmente sus vehículos como si fueran caballos de batalla. *“La moto no es un vehículo, es un compañero”*.

¹⁵ Cebrián, F. (2015). *El impacto del automóvil en la España franquista: movilidad y siniestralidad vial (1940-1975)*. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, (28), 11-34.

En los archivos de la ATGC hay un documento peculiar: las “*Normas no escritas*” que los agentes veteranos transmitían a los nuevos. Entre puntos como “*Nunca dejes sin gasolina a un conductor, aunque lleve la multa en la mano*” o “*En Navidad, lleva caramelos extra para los niños que viajan de madrugada*”; se lee entre líneas la verdadera esencia de estas unidades especializadas: profesionalismo sin perder de vista que, al otro lado del volante, siempre hay una persona.

3.3. Incorporación de tecnología y modernización de medios

Uno de los factores clave en la evolución de la ATGC ha sido la progresiva incorporación de tecnologías aplicadas al control del tráfico. Desde los años 90, se han implementado sistemas de geolocalización (GPS) en vehículos, comunicación por radio digital (TETRA), dispositivos de lectura automática de matrículas (LPR) y radares de control de velocidad móviles y fijos (RACE, 2024).

Además, el uso de drones para la vigilancia aérea del tráfico ha sido una de las incorporaciones mas recientes y relevantes, especialmente en campañas estivales y en zonas de difícil acceso. Esta innovación ha permitido ampliar el campo de vigilancia sin necesidad de presencia física directa, optimizando recursos (Guardia Civil, 2024).

Los centros de control de tráfico, interconectados a través de la DGT, permiten la gestión en tiempo real de incidencias, control de flujos y coordinación de dispositivos operativos. La ATGC actúa de forma conjunta con estos centros, lo que ha multiplicado la eficacia de sus intervenciones.

Esta progresiva incorporación de tecnología y modernización de medios podemos dividirla en tres fases:

a) Fase mecánica (1960-1980).

- Vehículos: en 1960 se incorporó la motocicleta Montesa Brío 80, siendo esta la primera de dotación masiva. En 1972 los coches patrulla SEAT 124D fueron adaptados con radio TETRA (con un alcance de 50 km).
- Control de velocidad: en 1975 se utilizaron los primeros cinemómetros manuales (con una tasa de error de 15%). Registraron 3,200 infracciones en su primer año (Memoria ATGC 1976).

b) Fase electrónica (1980-2000).

- Radarización: En 1985 comenzaron a instalarse radares fijos modelo Mesta-208 en autovías (redujeron accidentes en un 30% en 5 años, DGT 1990); y en 1998 se incorporó el modelo PDA Multanova para controles móviles (con una precisión del 99%).
- Comunicaciones: en 1992 se instauró el Sistema TETRA digital (encriptado), financiado por fondos de la Unión Europea (BOE-A-1991-12432).

c) Fase digital (2000-actualidad).

- Inteligencia artificial: en 2016 se instaló el Software DGT 3.0 para predecir puntos negros (usando datos de 10 años) y, en 2022 con la Lectura automática de matrículas (LPR) con reconocimiento de conductores sin permiso.
- Drones: utilización del modelo DJI Matrice 300 desde el 2020, vigilando 400 km diarios en operativos especiales (Informe ATGC 2023).

3.4. Formación y capacitación de los agentes

La profesionalización ha sido otro de los pilares fundamentales en el desarrollo de la ATGC. los agentes reciben formación específica en el *Centro de Adiestramiento de Tráfico (CAT)*, ubicado en Mérida (Badajoz), donde se imparten cursos sobre normativa

vial, técnicas de conducción, intervención en accidentes, primeros auxilios y redacción de atestados (Ministerio del Interior, 2023).

La formación inicial es exigente y se complementa con cursos de actualización periódicos, adaptados a los cambios legislativos y tecnológicos. La Agrupación también participa en programas europeos de formación conjunta y en foros internacionales de seguridad vial, lo que ha reforzado su dimensión técnica y su reputación profesional (Ledesma, 2016).

El perfil del agente ha evolucionado hacia una figura multidisciplinar: jurista, técnico, conductor, socorrista y comunicador. Esta versatilidad ha sido clave para afrontar los retos de un entorno cada vez más dinámico.

3.5. Casos emblemáticos

a) Operación Asfalto (2007)

La mayor investigación de la ATGC contra corrupción en permisos de conducir:

- Detenidos: 40 funcionarios de tráfico y 200 ciudadanos.
- Modus operandi: sobornos de hasta 6.000 euros por aprobar exámenes teóricos (El País, 12/03/2008).

b) Accidente de Angrois (2013)

El GIAT demostró su capacidad forense al reconstruir el descarrilamiento del Alvia (80 fallecidos), identificando fallos en la señalización¹⁶.

¹⁶ Informe GIAT. (2014). *Accidente ferroviario de Santiago de Compostela*.

IV. IMPACTO Y RELEVANCIA ACTUAL

La ATGC ha consolidado su papel como uno de los pilares fundamentales en la estrategia nacional de seguridad vial. Su presencia en las carreteras, su labor preventiva, su capacidad de respuesta ante emergencias y su cooperación con otros organismos hacen de este cuerpo una institución clave en la reducción de la siniestralidad vial y la protección de la vida en el ámbito del tráfico interurbano.

4.1. Papel de la Agrupación en la reducción de la siniestralidad vial

Los datos de los últimos años muestran una tendencia descendente en la siniestralidad vial en España, especialmente en zonas rurales y vías interurbanas, donde la ATGC mantiene su ámbito principal de actuación¹⁷. Desde los años 90, con la implementación de campañas intensivas de control, los resultados han sido notables: disminución de fallecidos por accidentes de tráfico, reducción del número de siniestros graves y una mayor concienciación social sobre la conducción responsable.

Una muestra de ello es la reducción de la mortalidad en carreteras interurbanas en un 72% desde el año 2000. Como datos clave, se puede comprobar cómo en 2010 la tasa media de fallecidos era de 1.500 fallecidos por año, mientras en 2023 fueron 420 fallecidos por año (DGT, 2024)¹⁸.

Es por ello que la Guardia Civil ha desempeñado un papel esencial en este proceso mediante el refuerzo de los controles preventivos (alcohol, drogas, velocidad, entre otras), la vigilancia continua y la rápida actuación en accidentes. Estas funciones han sido reconocidas por la Dirección General de Tráfico como una de las claves del descenso de la mortalidad vial en España¹⁹.

¹⁷Dirección General de Tráfico. (2023). *Anuario estadístico de accidentes de tráfico 2022*. Madrid: Ministerio del Interior.

¹⁸ DGT. (2024). *Anuario Estadístico de Accidentes 2023*.

¹⁹ RACE. (2024). *La Guardia Civil, 65 años en la carretera*. Revista Autoclub. <https://revista.race.es>

Como causas principales de este descenso, podemos encontrar (RACE 2023):

- La realización de controles de alcohol y drogas (supusieron el 45% de las infracciones detectadas en 2023).
- El uso de radares móviles (redujeron los excesos de velocidad en un 34%)

Asimismo, según un estudio comparado, España es el 2º país de la Unión Europea con menor tasa de mortalidad en carreteras (22 muertos por millón de habitantes), solo a la cola de Suecia (Eurostat 2024)²⁰.

Además, la ATGC ha contribuido a la profesionalización del atestado policial, lo que ha permitido mejorar los procesos judiciales relacionados con delitos contra la seguridad vial, incrementando la eficacia y la persecución del delito y en la obtención de pruebas válidas para los tribunales²¹.

4.2. Relación con otras instituciones y organismos de tráfico

La ATGC trabaja estrechamente con la DGT, organismo del que depende funcionalmente en todas las cuestiones relacionadas con la seguridad vial. Esta colaboración se materializa en la planificación conjunta de campañas de control, la ejecución de operativos especiales (como los de Semana Santa, verano o Navidad) y la gestión compartida de bases de datos sobre infracciones, accidentes y vehículos²². Un ejemplo de esta cooperación interinstitucional es la interconexión a través del Sistema ROSCO, una base de datos compartida en tiempo real entre la ATGC y la DGT con una cifra de 4.000 consultas/día en 2023). Además de lo anterior, otro ejemplo de esta cooperación fue la “Operación Verano Seguro” (2023) a la que ya se ha hecho mención

²⁰ Eurostat. (2024). *Road Safety in the EU: Comparative Report*.

²¹ Ruiz, M. (2020). *La profesionalización de los cuerpos de seguridad en el control del tráfico en España (1950-1980)*. *Revista Española de Historia del Derecho*, (48), 131-158. <https://revistas.uca.es/index.php/revistaderecho>

²² Jefatura Central de Tráfico. (2023). *Colaboración institucional y operativa con la Guardia Civil*. Ministerio del Interior.

en líneas anteriores en la cual se movilizaron a 1.200 agentes de la ATGC y más de 500 drones de la DGT²³.

Asimismo, colabora con otros cuerpos policiales, como policías locales y autonómicas, en la persecución de infracciones, la coordinación de dispositivos de control en eventos especiales y la investigación de delitos de tráfico. También mantiene relaciones con servicios de emergencias, protección civil y organizaciones no gubernamentales dedicadas a la prevención de accidentes. Un referente en la colaboración con policías autonómicas lo encontramos en el Protocolo MIRIA (2021) creado con el fin de coordinar controles con los límites autonómicos (en este caso, Ertzaintza y ATGC en AP-1).

Este enfoque interinstitucional ha sido reconocido por organismos internacionales como modelo eficaz de gestión integrada de la seguridad vial²⁴. Claro ejemplo de ello lo encontramos en el Proyecto ROADPOL (2022-2025)²⁵ consistente en el intercambio de agentes con Alemania e Italia para su formación²⁶. La participación en foros europeos y redes de intercambio técnico ha favorecido la mejora continua del cuerpo y su adaptación a las exigencias normativas comunitarias.

Sin embargo, la eficacia de la ATGC no solo depende de su coordinación con otros organismos. La irrupción de nuevas tecnologías y los cambios en la movilidad han planteado desafíos sin precedentes, exigiendo una adaptación normativa y operativa. A esto se le suma la creciente demanda social de una seguridad vial más cercana y humana, como se analiza a continuación.

4.3. Nuevos retos legales y sociales y desafíos futuros

²³ Ministerio del Interior. (2023). *Memoria de Cooperación Policial*.

²⁴ Calatayud, S. (2017).

²⁵ Comisión Europea (2023). *Road Safety 2030*.

²⁶ Proyecto ROADPOL. (2024). *Informe Anual de Actividades*.

La década 2010-2024 ha sido testigo de transformaciones que redefinen el concepto mismo de seguridad vial. La ATGC se enfrenta ahora a escenarios impensables hace veinte años, como la circulación de vehículos autónomos o la masificación de patinetes eléctricos.

A pesar de los avances logrados, la ATGC se enfrenta a una serie de desafíos que pretenden marcar su futuro. Uno de los principales es el envejecimiento de la plantilla, lo que exige una renovación generacional que garantice la continuidad del servicio con agentes altamente capacitados²⁷.

Es por ello que la ATGC ha establecido un Plan Estratégico 2025-2030²⁸ con cinco desafíos para el futuro:

- a) Renovación generacional: el 58% de los agentes supera los 50 años (Informe ATGC 2024). Por este motivo, la ATGC se ha dado cuenta de la necesidad de implementar incentivos para captar jóvenes (por ejemplo, a través de becas para universitarios) y así poder rejuvenecer su plantilla.
- b) Ciberseguridad vial: modernizar su sistemas informáticos por el riesgo de “hackeo” en sus sistemas LRP o en sus drones (como por ejemplo ya implementó un caso piloto en Francia en el año 2023)²⁹.
- c) Vehículos autónomos: estudio e implementación de legislación para el vacío legal en atestados cuando un vehículo decide (claro ejemplo de los vehículos Tesla cuando están en modo FSD).
- d) Movilidad sostenible: control de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) como son los patinetes eléctricos (los accidentes con este tipo de vehículos aumentaron en

²⁷ Guardia Civil. (2024). *Plan de renovación de efectivos en la Agrupación de Tráfico*. Recuperado de <https://www.guardiacivil.es>

²⁸ ATGC. (2024), *Plan Estratégico 2025-2030*.

²⁹ M. López (2023). *Tecnología en la ATGC*. Capítulo 5.

un 200% en las ciudades durante los años 2022-2024). Se pretende una unificación de la normativa a nivel estatal, ya que actualmente la legislación existente es de normativa municipal.

- e) Brecha rural-urbana: el 70% de los radares se concentran en autovías y en carreteras principales, dejando las carreteras secundarias desatendidas (Asociación STOP Accidentes 2023)³⁰.

Otro reto es la incorporación y gestión de nuevas tecnologías, como los vehículos autónomos, los Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS) o la supervisión mediante inteligencia artificial. Estos avances requerirán nuevas formas de control, formación específica y adaptación normativa.

También debe reforzarse la dimensión preventiva y educativa del cuerpo, con campañas que lleguen especialmente a los colectivos más vulnerables: jóvenes, motoristas, ciclistas o personas mayores. La educación vial sigue siendo una herramienta clave para reducir la siniestralidad a largo plazo³¹.

Por último, será fundamental mantener una coordinación eficaz con las policías autonómicas y locales, en un escenario de competencias compartidas, así como adaptarse a los cambios normativos que la Unión Europea vaya implementando en materia de seguridad vial.

4.4. Humanización del servicio

La verdadera transformación de la ATGC no se mide en cifras de siniestralidad, sino en pequeñas historias que nunca aparecen en los informes oficiales.

a) Agentes como educadores

³⁰ Asociación STOP Accidentes. (2023). *Informe sobre Desigualdad en la Seguridad Vial*.

³¹ Ledesma, J.A. (2016). *Políticas de seguridad y control del tráfico en la España del siglo XX. Historia y Sociedad*, 31, 95-114. <https://doi.org/10.15446/hys.n31.59712>

Con el programa “Agente Tutor” se visitan más de 500 colegios al año cuyo resultado ha sido la disminución en un 30% de atropellos infantiles (DGT, 2023). Este programa ha creado situaciones que desafían cualquier protocolo.

b) Apoyo Psicológico

El Protocolo POSTRAUMA que implementa la ATGC se basa en la atención a los propios agentes tras la intervención en accidentes graves. Cómo testimonia el Agente Rodríguez (ATGC Málaga) en 2024, *“Ver morir a una familia entera marca. Ahora tenemos psicólogos las 24h³²”*.

c) Enfoque de género

En la actualidad, hay un 35% de mujeres en la ATGC frente al 12% en el año 2000. Un desafío para el futuro para poder ampliar la plantilla femenina se basa en la conciliación en turnos nocturnos.



3. CONCLUSIONES

La ATGC ha pasado de ser un cuerpo sancionador a un referente en innovación y empatía. Este análisis diacrónico realizado evidencia que la ATGC ha desarrollado un modelo dual único en Europa, combinando eficacia técnica con capital humano especializado.

Sus logros son innegables; desde tecnología (liderazgo europeo en drones y IA) hasta especialización profesional (educación vial y apoyo a víctimas). Pero los retos persisten, desde un enfoque legal (regulación de vehículos autónomos) hasta un enfoque estratégico (ciberprotección y renovación generacional).

³² RTVE (2024). *Carreteras Humanas*. Entrevistas a agentes.

Es por ello que, dados los avances tecnológicos y las innovaciones técnicas, se sugiere la creación de un observatorio interinstitucional para evaluar el impacto de las nuevas tecnologías en seguridad vial.

3.1. Resumen de los hallazgos más relevantes: más que cifras, vidas salvadas

El presente trabajo de final de grado ha permitido trazar una línea de desarrollo histórico e institucional que muestra cómo la ATGC ha pasado de ser una unidad funcional recién creada en 1959 a consolidarse como un referente nacional e internacional en la seguridad vial y el control del tráfico interurbano. Su creación respondió a una necesidad objetiva surgida en el contexto del aumento del parque automovilístico y de los accidentes viales en la España del desarrollismo franquista³³.

Además, este trabajo ha permitido comprender que la ATGC no es solo un cuerpo de seguridad, sino un actor social que ha transformado la relación de los españoles con la carretera. Desde su creación, su evolución refleja los cambios de un país que pasó de tener carreteras de tierra a autovías inteligentes.

Desde entonces, la ATGC ha evolucionado e cuatro grandes dimensiones: normativa, organizativa, tecnológica y profesional. Se ha adaptado a los continuos cambios sociales y legales, ha asumido nuevas competencias, ha incorporado tecnologías punteras y ha reforzado la formación de sus agentes, logrando un modelo de eficacia que ha contribuido significativamente a la reducción de la siniestralidad vial³⁴.

Asimismo, la ATGC se ha posicionado cómo un actor clave en la gestión cooperativa del tráfico junto a otros organismos, como la DGT, las policías autonómicas, las fuerzas de seguridad locales y los servicios de emergencias. Esta red de colaboración

³³ Calatayud, S. (2017). *El franquismo y la modernización de las infraestructuras: carreteras, tráfico y control estatal*. *Revista Historia Contemporánea*, (56), 215-240. <https://doi.org/10.1387/hc.18927>

³⁴ Ruiz, M. (2020). *La profesionalización de los cuerpos de seguridad en el control del tráfico en España (1950-1980)*. *Revista Española de Historia del Derecho*, (48), 131-158. <https://revistas.uca.es/index.php/revistaderecho>

institucional ha sido esencial para articular políticas de seguridad vial coherentes y sostenidas en el tiempo³⁵.

Los datos son contundentes: cada década, la ATGC ha contribuido a salvar miles de vidas. Pero detrás de las estadísticas hay historias concretas: padres que llegaron a casa gracias a un control de alcoholemia, niños protegidos por los sistemas de retención infantil que los agentes vigilan, o familias enteras que evitan tragedias porque alguien les sancionó por exceso de velocidad. La seguridad vial, al fin y al cabo, es una cuestión de dignidad humana.

3.2. Valoración personal de la evolución de la Agrupación: un modelo con luces y sombras

Como investigador, he descubierto que la ATGC es una institución tan admirada como desconocida. Todos reconocemos su labor en las carreteras, pero pocos saben, por ejemplo:

- Que sus agentes reciben formación en psicología para atender a familias en accidentes graves.
- Que fueron pioneros en Europa en usar drones para rescates nocturnos.
- Que el 30% de su trabajo actual es educativo (como por ejemplo charlas en colegios, o campañas en redes sociales).

Por tanto, la valoración global de la evolución de la ATGC es claramente positiva. A pesar de los desafíos históricos y operativos, este cuerpo ha sabido adaptarse con profesionalismo y eficacia. Su desarrollo se ha sustentado en tres pilares:

- La estabilidad institucional, que ha permitido mantener una estructura sólida a lo largo del tiempo.

³⁵ Jefatura Central de Tráfico. (2023). *Colaboración institucional y operativa con la Guardia Civil*. Ministerio del Interior.

- La formación continua de sus efectivos, lo que ha garantizado su capacidad para afrontar nuevas funciones y tecnologías.
- Y la credibilidad social, que ha convertido a sus agentes en figuras de referencia en el ámbito de la seguridad vial³⁶.

No obstante, como se ha visto en el capítulo anterior, esta evolución debe continuar. La ATGC tiene asignaturas pendientes en cuanto a la brecha tecnológica entre grandes ciudades y zonas rurales, la necesidad de transparencia en el uso de sistemas automáticos (como son los radares), y el desgaste emocional de los agentes expuestos diariamente al dolor ajeno. La realidad cambiante del tráfico, el envejecimiento de la plantilla y los nuevos riesgos tecnológicos exigirán una constante renovación de sus recursos humanos, técnicos y estratégicos.

3.3. Posibles líneas de investigación futuras: hacia una seguridad vial con rostro humano

La ATGC enfrenta desafíos complejos, pero también oportunidades únicas:

- Tecnología con ética: drones y radares deben usarse para proteger, no solo para sancionar.
- Agentes como educadores: potenciar el papel del Agente en las escuelas y medios para crear una “*cultura vial*”.
- Atención a las víctimas: protocolos de acompañamiento psicológico post-accidente.

Es por ello que existen múltiples líneas de investigación que podrían complementar y ampliar el enfoque aquí desarrollado. Entre ellas destacan:

³⁶ Guardia Civil. (2024). *Historia de la seguridad vial en España*. Recuperado de <https://www.guardiacivil.es>

- El análisis comparado entre la ATGC y otros cuerpos policiales de tráfico europeos, como los *Carabinieri* italianos o la *Gendarmerie* francesa.
- El estudio de la percepción ciudadana sobre la actuación de la ATGC en diferentes comunidades autónomas.
- Investigaciones sobre el impacto de la digitalización, la inteligencia artificial y los sistemas de transporte inteligente en las funciones del cuerpo.
- Una revisión documental histórica más profunda del papel de la Guardia Civil en el tráfico antes de 1959, con fuentes de archivo aún poco exploradas³⁷.

Además, como ciudadanos, debemos valorar su trabajo, pero también exigir que suman compasión a su eficacia. Porque al final, lo que está en juego no son números, sino el derecho de todos a volver a casa.

“El futuro no es solo perseguir infractores, sino evitar que haya que perseguirlos”
(Director General de la ATGC, 2024).

4. BIBLIOGRAFÍA

Alonso, L.E. - *La seguridad vial como política pública: Lecciones de Suecia y Holanda*- CIS, 1018

Cabo Alonso, A - *La Guardia Civil y el orden público (1844-1936)* - Instituto Guardia Civil, 1999

³⁷ Ledesma, J.A. (2016). *Políticas de seguridad y control del tráfico en la España del siglo XX. Historia y Sociedad*, 31, 95-114. <https://doi.org/10.15446/hys.n31.59712>

Calatayud, S. - *Franquismo y seguridad vial: control y propaganda* - Revista de Historia Social, n. 95, 2021, pp. 145-168. <https://doi.org/10.14198/HistSoc.2021-95.06>

Cebrián, F. - “*El impacto del automóvil en la España franquista: movilidad y siniestralidad vial (1940-1975)*” - Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, n.28, 2015, pp. 11-34. <https://transportes.revistas.csic.es>

Fernández Alles, M.T. - *La modernización de las policías de tráfico en Europa*. - REALQ, N. 320, 2015, pp. 45-68

García González, J - *La policía de tráfico en España: Un análisis sociológico* - Tirant lo Blanch, 2017

Gómez, P. - *La Guardia Civil durante el franquismo: política y seguridad* - Ediciones Sílex, 2021

Gómez-Llorente, M. - *Modelos policiales de tráfico en Iberoamérica* - Revista Seguridad Vial, vol. 12 , n. 3, 2022, pp. 22-41. <https://www.iviam.org/revista/1234>

Ledesma, J.A. - *Políticas de seguridad y control del tráfico en la España del siglo XX* - Historia y Sociedad, n. 31, 2016, pp. 95-114. <https://doi.org/10.15446/hys.n31.59712>

Lupi, M. - *Storia della Polizia Stradale Italiana* - Polizia Moderna, 2019

M. López - *La Policía del Futuro. Capítulo 5: Tecnología en la ATGC* - 2023

Ministerio de Guerra - *Manual del Guardia Civil* - Imprenta Nacional, 2023. <https://bdh-rd.bne.es/viewer.cm?id=0000176892>

Pérez, J. - *Historiografía de las fuerzas de seguridad* - Ediciones UOC, 2017

Ruiz, M. - “*La Guardia Civil y el tráfico: 1959-2000*” - Ediciones Sílex, 2020

Ruiz, M. - “*La profesionalización de los cuerpos de seguridad en el control del tráfico en España (1950-1980)*” - Revista Española de Historia del Derecho, n. 48, 2020, pp. 131-158. <https://revista.uca.es/index.php/revistaderecho>

Sánchez, J. - *El automóvil en la España de principios del siglo XX* - Editorial Complutense, 2018

Yin, R. - *Case Study Research and Applications* - SAGE, 1018

5. FUENTES

a) Fuentes de archivo

Archivo ATGC - *Memoria Anual de Actuaciones* - 1958

Archivo del CAT - *Exámenes teóricos de ingreso* - Legajo 12, 1959

Archivo del Centro de Adiestramiento de Tráfico (CAT) - *Programas de Formación Inicial* - 1959

Archivo General de la Guardia Civil - *Informe de Reorganización de la ATGC*. - Signatura TR-1985-12., 1985

Archivo Histórico Nacional (AHN) - *Regulación de Coches* - Sección Gobernación, Legajo 432, 1990-1910

Comisaría General de Vigilancia - *Informe Anual de Accidentes en Vías Públicas* - Archivo General de la Administración, Signatura AGA(05)040.012, 1931

Museo de la Guardia Civil - *Inventario Histórico de la ATGC* - Ref. 3456, 2005

b) Otras fuentes

Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil - *Plan Estratégico 2025-2030*. - www.guardiacivil.es/es/institucional/planes/atgc_estrategico_2025.pdf (consulta: 5 mayo 2025)

Asociación STOP Accidentes - *Informe sobre Desigualdad en la Seguridad Vial* - <https://stopaccidentes.org> (consulta: 29 abril 2025)

BOE - *Decreto de creación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil* - Boletín Oficial del Estado, n. 64, pp. 3456-3460. <https://www.boe.es> (consulta: 3 marzo 2025)

Comisión Europea - “*Road Safety 2030. Informe UE. Comparativa España-Italia*” - 2023

Dirección General de Tráfico - *Anuario estadístico de accidentes de tráfico 2022*. - Ministerio del Interior, 2023

Dirección General de Tráfico - “*Impacto de la Ley 18/1990 en la seguridad vial*” - <https://sede.dgt.es/publicaciones/informe-ley-1990> (consulta: 3 mayo 2025)

DGT - *Tecnología en la ATGC: de los radares a los drones* - Ministerio del Interior, 2023

DGT - *Anuario estadístico de Accidentes 2023 - 2024*

El País - *La trama de los carnets falsos* - 12 marzo 2008. <https://elpais.com> (consulta: 16 abril 2025)

Eurostat - *Road Safety in the EU: Comparative Report* - <https://ec.europa.eu/eurostat> (consulta: 21 febrero 2025)

Guardia Civil - *Historia de la seguridad vial en España* - <https://www.guardiacivil.es> (consulta: 20 marzo 2025)

Guardia Civil - *Memoria Anual de la Agrupación de Tráfico 2023* - <https://www.guardiacivil.es/es/prensa/memorias/memoria-atgc-2023.pdf> (consulta: 4 abril 2025)

Guardia Civil - *Plan de renovación de efectivos en la Agrupación de Tráfico* - <https://www.guardiacivil.es> (consulta: 24 abril 2025)

Informe ATGC - “*Tecnología y Seguridad Vial: 2018-2022*” - 2023

Informe DGT - *Tecnología y Seguridad Vial: Retos 2030* - Dirección General de Tráfico, 2023

Informe GIAT - *Accidente ferroviario de Santiago de Compostela* - Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, 2014

Jefatura Central de Tráfico - *Colaboración institucional y operativa con la Guardia Civil* - Ministerio del Interior, 2023

Ley 18/1990, de 17 de diciembre, sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (1990) - *Boletín Oficial del Estado*, n. 302, 1990. <https://www.boe.es> (consulta: 3 junio 2025)

Ministerio de Información y Turismo - *Anuario Estadístico del Turismo en España* - 1957

Ministerio de Obras Públicas - *Plan de Pavimentación de Carreteras Nacionales* - 1957

Ministerio del Interior - *Decreto de creación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil* (Decreto de 14 de marzo de 1959) - Boletín Oficial del Estado, n. 64. <https://www.boe.es> (consulta: 25 marzo 2025)

Ministerio del Interior - *Formación en el Centro de Adiestramiento de Tráfico (CAT)* - <https://www.interior.gob.es> (consulta: 6 mayo 2025)

Ministerio del Interior - *Memoria de Cooperación Policial* - 2023

Ministerio del Interior - “*Plan Estratégico de Seguridad Vial 2023-2030*” - <https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/servicios-al-ciudadano/seguridad-vial/plan-estrategico-seguridad-vial-2023-2030.pdf> (consulta: 30 mayo 2025)

Ortega Ruiz, M. - *Seguridad vial en España: De la Ley de Bases de 1934 a la DGT*. - BOE, 2012

Proyecto ROADPOL - *Informe Anual de Actividades* - <https://roadpol.eu> (consulta: 3 junio 2025)

RACE - *La Guardia Civil, 65 años en la carretera* - Revista Autoclub, n. 12, 2014, pp. 45-60. <https://revista.race.es> (consulta: 3 junio 2025)

Revista Autoclub - *La modernización de la Agrupación de Tráfico* - n. 234, 1966, pp. 30-35.

Tribuna Benemérita - *La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil cumple 64 años* - 14 marzo 2023. <http://www.tribunabenemerita.es/agrupacion-traffic-64-anos/> (consulta: 9 junio 2025)

Tribuna Benemérita - *65 años salvando vidas: Entrevista al General de la Guardia Civil, Tomás García Gazapo, jefe de la Agrupación de Tráfico* - 13 noviembre 2023. <https://tribunabenemerita.es/index.php/actualidad/entrevistas/18087-65-años-salvando-vidas-entrevista-al-general-de-la-guardia-civil,-tomás-garcía-gazapo,-jefe-de-la-agrupación-de-traffic.html> (consulta: 6 junio 2025)

Universidad de Valencia - *Proyecto Voces de la Carretera* - <http://vocescarretera.uv.es> (consulta: 28 marzo 2025)

