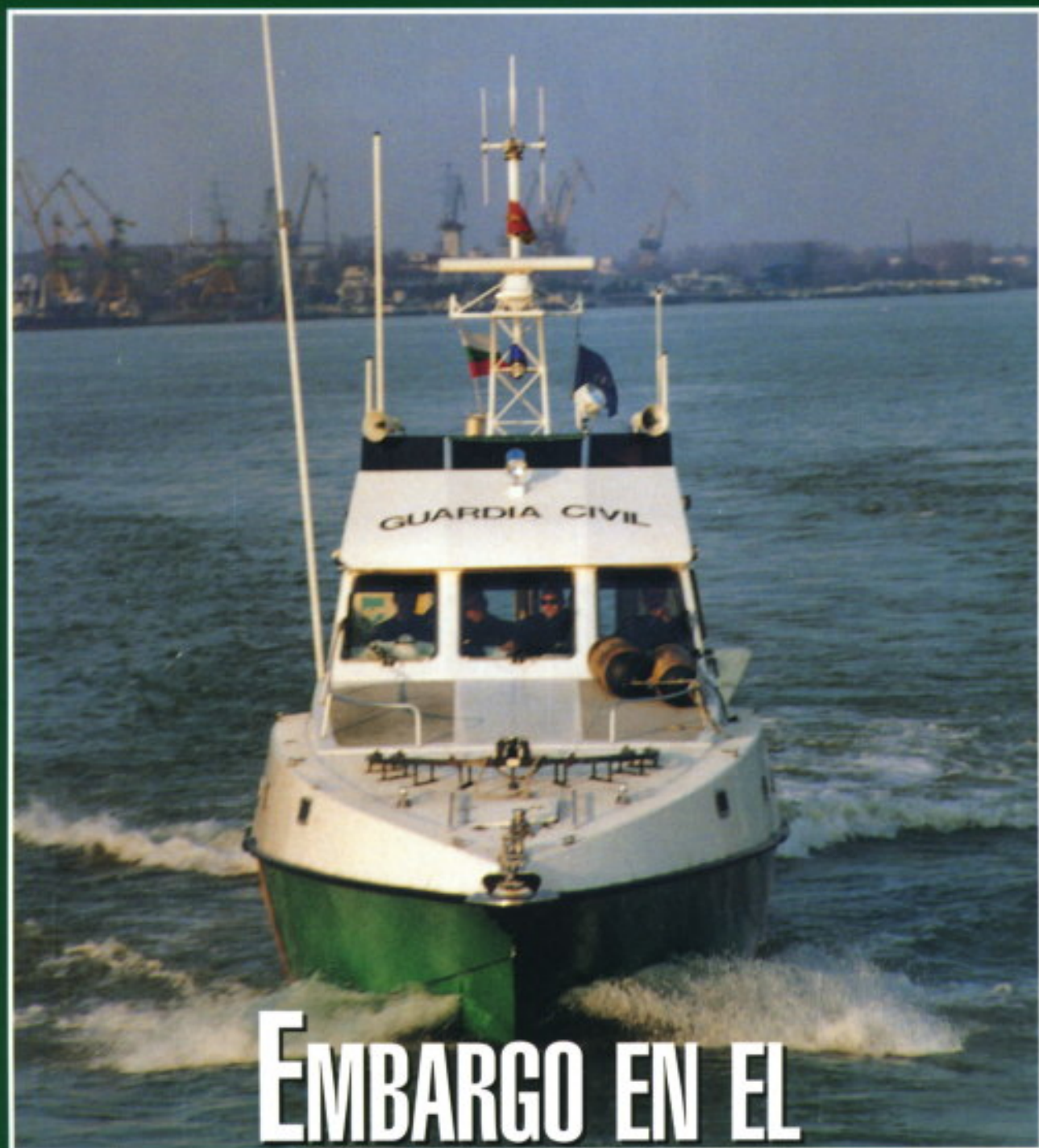


◆ EXTREMADURA: LA AÑORANZA DEL RETORNO ◆



GUARDIA CIVIL

NUMERO 612 + ABRIL 1995



EMBARGO EN EL DANUBIO



LA GUARDIA CIVIL EN EL DANUBIO

El contingente de la Guardia Civil en la Operación de Embargo del Danubio ha acumulado unas experiencias profesionales únicas e irrepetibles.

37

AVENTURA EN AUSTRALIA

En Melbourne (Australia), del 26 de febrero al 4 de marzo se celebró una nueva edición de los *World Police And Fire Games*, unos macrojuegos deportivos para policías y bomberos de todo el mundo. Cuatro guardias civiles participaron en esta edición y obtuvieron magníficos resultados.

75

Editorial	5
Cartas	6
Noticias	8
Análisis	
La operación de embargo sobre el Danubio	30
Opinión	
La importancia de la comunicación en la Guardia Civil	52
Formación	
La Policía Marítima de Hamburgo	56
Métodos químicos en las ciencias forenses	62
Ser joven: en busca del primer empleo	66
Inmigración-racismo: ¿un coctel explosivo?	68
En la prensa	78
Telefijos	80
Los personajes por dentro	
Laudelino Cubino, el gran escalador	82
Naturaleza	
Orcas, las llamadas ballenas asesinas	88
Curiosidades históricas	
La Inquisición: infraestructura y procedimientos	98
Miscelánea	
Disposiciones	104
Refranes	105
Relatos	107
Infantil	110
Humor	112
Efemérides	113
Cocina	115
Pasatiempos	116



EXTREMADURA

Región importante a través de los siglos y cuna de conquistadores, sus gentes, reconocidas y respetadas, se encuentran repartidas por todo el territorio nacional, muchos de ellos guardias civiles que antes o después se encuentran con sus raíces en una tierra que siempre les recibe agradecida.

66

GUARDIA CIVIL

DIRECTOR: Angel Luis Ruiz Yravedra

COORDINACION: OFICINA DE RELACIONES INFORMATIVAS Y SOCIALES

CONSEJO DE REDACCION: Angel Luis Ruiz Yravedra, Manuel Villa Pascual y Juan Carlos del Castillo Tamayo.

REDACTORES: Miguel López Corral, Carlos González Alonso y Fernando Olea González.

PRODUCCION: Francisco Martín Cejudo. **FOTOGRAFIA:** Miguel Urdiales Ramos. **ADMINISTRACION:** Santos Olivares Alvaro. **DISTRIBUCION:** Manuel Losada Villar.

PUBLICIDAD DIRECTA: Julián Durán Rega. **AGENTES:** César Lillo Amador, Benito Emilio Pereira Carpio, Antonio Pardo Navarro.

DEPOSITO LEGAL: M.7033-1958. **ISSN:** 0210-5470. **COEDITA:** Dirección General de la Guardia Civil - Asociación Pro-Huérfanos Guardia Civil.

DISEÑO, EDICION Y COMPOSICION: Pixel Tribe, SL. **FOTOMECANICA:** CHAFER, SA, (91) 466.33.00

IMPRESA: Asociación Pro-Huérfanos Guardia Civil (Imprenta - Escuela) Príncipe de Vergara, 248 - 28016 Madrid.

AUTORA Y PROPIETARIA: Dirección General de la Guardia Civil. **DIRECCION Y ADMINISTRACION:** Guzmán el Bueno, 110. 28003 Madrid.

TELÉFONOS: CENTRAL: 534.20.00 - 534.32.00. **EXTENSIONES:** Caracol: 3440. **Redacción:** 3708. **Jefe de Administración:** 3490.

Administrador: 3494. **Oficinas:** 3491. **Secretaría:** 3492. **Altas y bajas:** 3493. **Publicidad:** 3492. **SUSCRIPCION MENSUAL:** 250 pesetas.

La Revista no se responsabiliza de las opiniones contenidas en los artículos firmados.

LA GUARDIA CIVIL EN EL DANUBIO

ESTE ARTICULO NO ES UNA EXPOSICION TECNICA, NI UNA ACLARACION DE LAS IMPLICACIONES POLITICAS DEL EMBARGO EN EL DANUBIO. QUIERE SER LA EXPOSICION DE UNAS VIVENCIAS QUE SE HAN SUCEDIDO ALREDEDOR DE EXPERIENCIAS PROFESIONALES, UNICAS E IRREPETIBLES, QUE HAN TENIDO LUGAR EN EL AREA DE CONTROL DE ROUSSE, DENTRO DEL MARCO DE LA MISION DE LA UEO EN EL DANUBIO.

COMANDANTE JOSE DUQUE QUICIOS



Los que han tenido la ocasión pertenecer a alguno de los contingentes de la Guardia Civil en el Danubio pueden sentirse afortunados, pues han podido conocer una realidad distinta a la que habitualmente están acostumbrados a vivir. Por una parte, la que representan dos formas de vida, de dos sociedades tan distintas a la nuestra, y tan distintas entre sí, como son la de Bulgaria (eslava) y la de Rumanía (latina). También, lo que representa la convivencia y el trabajo conjunto, con miembros de países europeos de nuestro entorno.

Esta lectura puede ayudar a recordar algunas de sus vivencias, mu-

chas de las cuales ya habrán sido contadas.

LA MISIÓN. La Operación del Embargo en el Danubio, constituye la respuesta que lleva a cabo la Unión Europea Occidental (UEO), para hacer cumplir las resoluciones de la ONU contra las repúblicas de Serbia y Montenegro. La UEO interviene en apoyo de los países ribereños del Danubio, limítrofes con la antigua Yugoslavia: Bulgaria, Rumanía y Hungría.

La misión de la Unión Europea Occidental tiene por objeto evitar que una serie de productos calificados como estratégicos, a través del Danubio, lle-

guen a estas repúblicas (zona del embargo), para lo cual es necesario inspeccionar todos los convoyes marítimos, que atraviesen esta zona.

Para la ejecución de esta misión, se ha establecido un Centro de Apoyo y Coordinación —CSC, centro de mando—, en Calafat (Rumanía), y tres puntos o áreas de control en: Mohacs (Hungría), Calafat (Rumanía) y Rousse (Bulgaria), así como un punto avanzado de control en Galati (Rumanía).

Para hacernos una idea de lo que significa este despliegue, hay que tener en cuenta que entre Mohacs y Galati, extremos del despliegue, hay unos 1.300 kilómetros. Debido al mal estado de las

carreteras, y contando con que no haya hielo y nieve, se necesitan más de 22 horas de viaje entre los dos puntos (tres días).

La forma de vida en cada área es diferente, dependiendo de la zona y de las nacionalidades de los miembros de cada contingente.

En Mohacs, la zona más europea del embargo, las dependencias oficiales es-

tán a la orilla del Danubio, muy próximas al pontón de las embarcaciones, y el contingente, 53 hombres, está compuesto por alemanes, italianos, luxemburgueses e ingleses.

En Calafat, en el CSC y en el área de control, los 117 hombres —italianos, alemanes, franceses, holandeses, portugueses y españoles— realizan su servicio y viven en dos barcos atracados en

el muelle de la localidad, la cual no ofrece ningún tipo de aliciente para el esparcimiento.

Cuando un convoy que navega por el Danubio llega a alguna de las áreas de control, una vez que fondea, se inspecciona y comprueba su carga, bodegas, camarotes, pasajeros y combustible, bajo la dirección de la autoridad aduanera de la nación. Estos datos, se envi-

an por fax al Centro de Apoyo y Coordinación, y al siguiente área de control.

AMBIENTACIÓN, RECOGIDA DE EFECTOS, SALIDA Y LLEGADA. Todo el personal que es designado para formar parte del Embargo en el Danubio, se reúne en Madrid, para tener una ambientación, y recibir algunos puntos de referencia.

"No es necesario llevarse comida, allí hay de todo", "Ropa de abrigo (si es invierno), pero allí también se puede comprar", "La gente búlgara es seria", "Cuidado con el pasaporte", son algunos consejos que se dan, que van haciendo conformar una idea particular y personal, que luego la realidad se encargará de transformar.

El día de la salida, en el aeropuerto, ya se empiezan a escuchar frases y términos que te acompañarán durante toda la concentración. "Exceso de equipaje", y se comienza a recibir una serie de paquetes: anticongelante para el gasóleo, repuestos de la embarcación, monitor de ordenador, etc.

Después de estos trámites, el viaje de los primeros componentes del séptimo contingente de la Guardia Civil en el Danubio empezaba con niebla, y esta acompañó durante todo el día. Después de la escala en Viena, se continúa para Bucarest, pero no se puede aterrizar por la niebla, por lo que hay que volver a Viena. ¡Que mala suerte!, ¡un día en Viena, en el Hotel Hilton, con todos los gastos de estancia completa y transporte por cuenta de Austrian Airlines! Al día siguiente no hubo mala suerte, y en el aeropuerto de Bucarest hacía buen tiempo.

A la salida del edificio del aeropuerto, se toma el primer contacto con la realidad que habíamos estado esperando. Cuando cargas con el equipaje te rodean muchas personas que pugnan por cogerlo, para luego recibir una propina. Luego siguen otras particularidades que ya no te abandonarán: falta de señales de dirección e informativas (el camino al aeropuerto de Bucarest, entre otras direcciones que hay que conocer, hay que aprenderlo haciendo el recorrido), circulación de carros por las carreteras, falta de iluminación en las ciudades, etc.

Después de unos días de intercambio de información entre los mandos, hay que volver a Sofía a recoger el grueso del contingente.

Los primeros problemas, y la prime-

Centro de Apoyo y Coordinación de Calafat.

ra vez que los entrantes conocen la dinámica del funcionariado, surgen cuando se pretende recibir al contingente delante del control de pasaportes. La primera respuesta fue "no", por lo que se tuvo que hacer una gestión ante el Ministerio de Asuntos Exteriores búlgaro, que accedió a ello.

Después de la recogida del equipaje de la cinta, se repite la misma escena: ¡Falta equipaje!, unas veces es oficial y otras, particular. Lo primero es saber el número de etiqueta del equipaje, para posteriormente hacer la reclamación ante la compañía aérea. Para esto, se reparten las etiquetas de los equipajes que han venido, y se cantan los números para comprobarlos con los que se embarcaron (en este *bingo*, el personal de nuestra embajada tiene mucha experiencia, pues afortunadamente nos acompañan cada vez que llega o sale un contingente).

Desde aquí, en autobús hasta Rousse, en donde después de unos días de estancia conjunta de ambos contingentes, en los que se intercambian las experiencias, y los inventarios, el contingente saliente ¡por fin se marcha!, y la tranquilidad se abre paso entre el estado de alteración e incomodidades que significa la coincidencia en un mismo espacio del doble de personas para el que está concebido.

Y todo empieza otra vez de nuevo, porque cada contingente supone una renovación, motivo por el cual, puede haber diferencias entre un contingente y el siguiente. Esto puede hacer que alguien que haya participado en esta operación no reconozca o encuentre desconocido algo de lo que aquí se expone, y es que cada contingente hace cosas y descubre lugares que no le enseñaron los anteriores.

EL ÁREA DE CONTROL DE ROUSSE.

El Área de Control de Rousse (ésta es la verdadera transcripción del búlgaro), le forma un contingente hispano-alemán de 47 guardias civiles y 33 policías de la *Bundesgrenschutz* (Policía de Fronteras alemana). Al mando de un comandante de la Guardia Civil, su segunda jefatura, corresponde a un capitán de la Policía de Fronteras alemana.

Cuenta con tres embarcaciones (una



está siempre en Galati): dos de la Policía de Fronteras y una de la Guardia Civil; un Nissan Patrol de la Guardia Civil; cinco Mercedes TT, dos furgonetas Volkswagen y dos camiones de la Policía de Fronteras alemana.

Una de las dos embarcaciones está de servicio permanente, con servicio a bordo. Cada equipo de inspección le forman tres hombres, al mando de un sargento o cabo, que en turnos de 24 horas, se puede encontrar de servicio (con enlace permanente por radio), de retén o de descanso.

Dentro de la malla de radio que se ha instalado en el área, aparte del enlace permanente que tienen los mandos (mediante radioteléfono portátil, que siempre se lleva), también tienen: el jefe de oficina, las embarcaciones, el conductor de servicio, el conductor del



leader; el informático, el QMM y el mecánico de apoyo. El contingente alemán también utiliza la misma malla.

El conductor de servicio, permanente las 24 horas, se encarga de llevar el personal a la Fábrica y a las embarcaciones para los relevos. También se encarga de cubrir las numerosas, e increíbles, necesidades que se pueden presentar. Conduce un Mercedes TT alemán y diariamente suele hacer entre 150 y 180 Km.

Dependiendo de este área de control, se encuentra el Punto Avanzado de Control de Galati (Rumanía). En este lugar, cuya ubicación ha sido continuamente discutida, hay una embarcación de las tres que de forma rotativa efectúan el servicio. Cada embarcación tiene tres tripulaciones (cuatro hombres las españolas y cinco las alemanas). Apar-



¿A quién le falta el equipaje? La pregunta más repetida en el aeropuerto.

