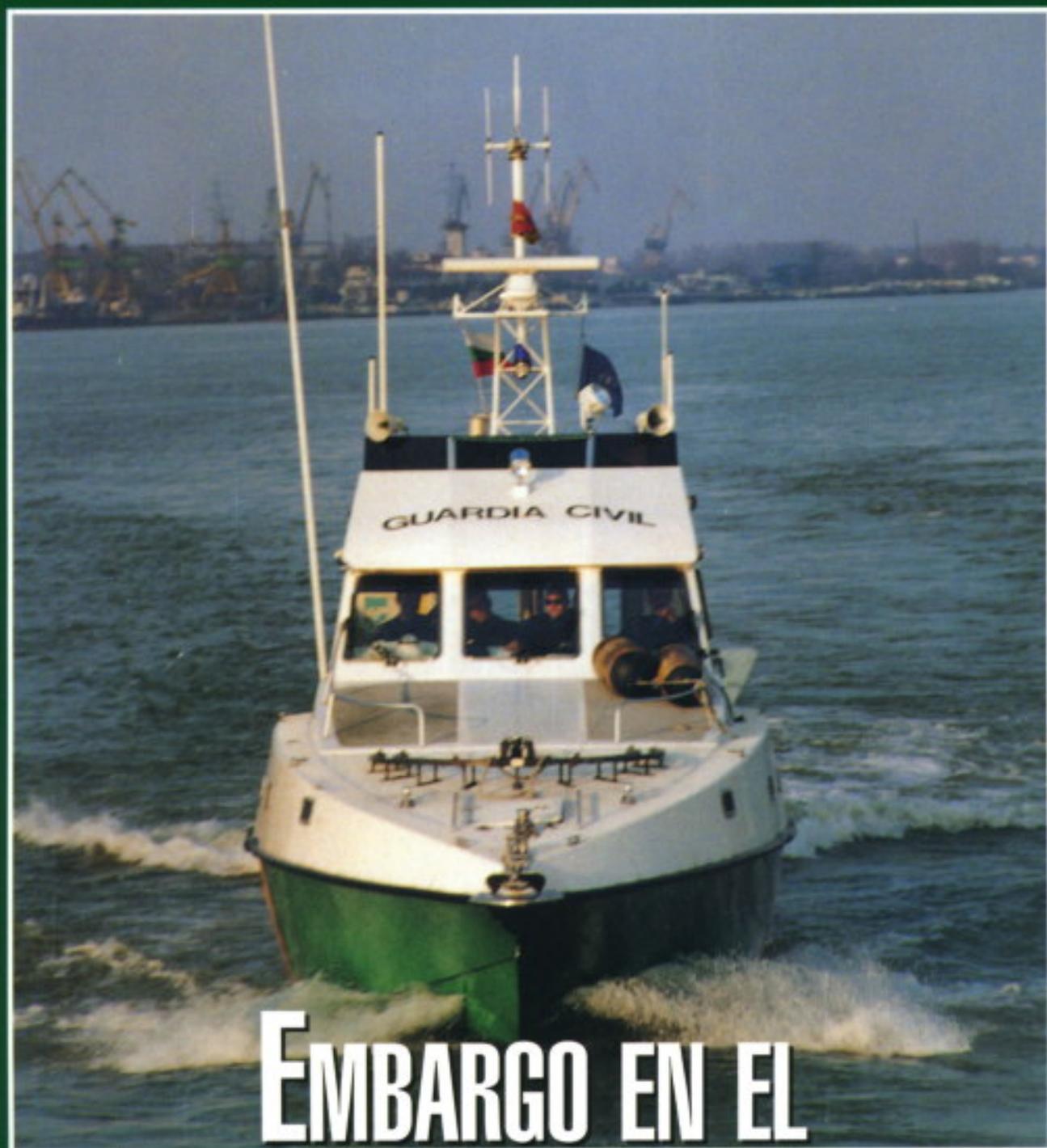


◆ EXTREMADURA: LA AÑORANZA DEL RETORNO ◆

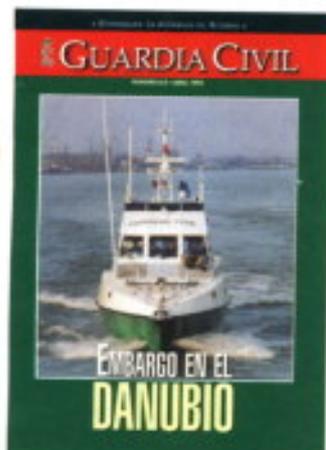


GUARDIA CIVIL

NUMERO 612 + ABRIL 1995



EMBARGO EN EL DANUBIO



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



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



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:** Coronel: 3440. Redacción: 3708. Jefe de Administración: 3490.

Administrador: 3494. Oficinas: 3491. Secretaria: 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.



El Centro de Mando está situado en la Fábrica SABODA, en Rousse.

te está el equipo de inspección, compuesto por ocho hombres, todos ellos guardias civiles.

Este grupo humano (bautizado por los alemanes como la *oveja negra del embargo*), vive en el Hotel Faleza. El fax y el teléfono oficial están instalados en una de las habitaciones. Galati, ciudad industrial, a pesar de sus 325.000 habitantes, no posee ningún atractivo ni para la vida cotidiana ni para el ocio.

BULGARIA: UN PAÍS QUE MIRA AL OESTE. Con 111.000 Km² (una quinta parte de la superficie España) y 9 millones de habitantes, Bulgaria tiene una frontera de 668 Km en el Danubio. Su clima es continental, en el interior, o mediterráneo, en las zonas marítimas, con temperaturas que pueden oscilar entre los 40° y -35°. El 28% de su territorio son bosques. Los Balcanes dividen en dos partes al país. Tiene fronteras con Rumanía, Turquía, Grecia, Serbia y Macedonia.

Bulgaria estuvo ocupada por los tur-

cos desde mediados del siglo XIV hasta el siglo XVIII. Al ser liberada por los rusos, eligieron a Sofía como capital de la nación. Esta invasión significó sumisión y opresión, algo que está aún reciente en la memoria de la población búlgara.

Ha tomado parte en las dos guerras mundiales, lo que significó para ella una gran catástrofe. Alcanzó su independencia en 1908, y se declaró república con el referéndum del 8-IX-1946, que abolía la monarquía. Sometida a la dictadura comunista 40 años, finalmente escogió el camino de la democracia a finales de 1989.

La lengua oficial es el búlgaro, de caracteres cirílicos. La religión mayoritaria es la ortodoxa, contando con unos 70.000 católicos.

ROUSSE Y EL DANUBIO. Rousse es la cuarta ciudad búlgara. Con 300.000 habitantes, se encuentra a 40 metros so-

bre el nivel del mar, y tiene una media anual de 56 días de niebla.

La ciudad, que cuenta con una cierta vida cultural, y está considerada como la más europea de Bulgaria, fue la primera ciudad búlgara en la que se imprimió un periódico, tuvo aduana, se construyó un barco de hierro, se llevó a cabo una proyección cinematográfica, se instaló la bombilla eléctrica, y se construyó el ferrocarril, Rousse-Varna (1864-1867).

Situada en una encrucijada de comunicaciones, su historia se encuentra ligada al Danubio (los romanos la llamaron Sexaginta Prista —puerto de 60 barcos—). Danubio procede de la palabra céltica "danu", que era la madre de los dioses, y significa brioso.

El encanto de este río está inmortalizado en infinidad de leyendas e historias. Danubio en griego es Dunavis; en turco, Tuna; en Serbia y Bulgaria, Dunav; en ruso, Dunai; en rumano, Dunairea, y en alemán, Donau.





Sala de situación y despacho del Leader.



Es el segundo río más largo de Europa, y un importante elemento en el sistema de navegación fluvial europeo (desde Hamburgo se puede navegar hasta el mar Negro, en dónde desemboca). Sus 2.850 Km, transcurren a lo largo de 12 países, cuatro capitales de nación y más de 100 ciudades, y no hay en el mundo un río que sea compartido por tantos países.

Sus puestas de sol y sus colores (debidos a los diferentes afluentes), han sido inmortalizados a lo largo de todos los tiempos.

Bulgaria y Rumanía tienen una frontera común con este río, a lo largo de 470 kilómetros. En esta última nación, en su Km 117 (el río está kilometrado en su parte navegable, desde la desembocadura al nacimiento), en la localidad de Turno Severin, se encuentran Las Puertas de Hierro del Danubio. Estas son unas esclusas construidas para la navegación, con objeto de salvar el desnivel producido por unas cataratas.

En Rousse, el río llega a tener hasta 1,3 Km de ancho; una profundidad media de 7 metros, y máxima de 15. Lleva una corriente de 3,2 Km/h, alcanzando hasta los 7 Km/h. Para el Danubio hay una regla que dice que desde su desembocadura hasta su nacimiento ascien-

de 25 centímetros por cada kilómetro. Así, en Viena, el río está a 156 metros.

Cuenta con 120 afluentes, de los cuales 34 son navegables. Estos arrastran aluviones que crean islas que, a veces hace impracticable la navegación.

Los vientos dominantes siguen la corriente del río. El Danubio se ha he-

lado en varias ocasiones, y en julio, la temperatura del agua alcanza hasta los 24°, muchas veces superior a la temperatura del aire, en especial entre las 3 y 5 de la tarde.

EL SERVICIO EN EL DANUBIO. La actividad diaria, suele comenzar a las 8 (una hora menos en España). Sobre esta hora, un *Tango* (indicativo radio de uno de los dos intérpretes), en la Capitanía del puerto de Rousse ha recogido las previsiones de paso de los convoyes. En caso de que haya alguno para inspeccionar, se comunica la hora en que se realizará. Todos estos datos, por su radioteléfono portátil, se comunican a *Albatros* (central de comunicaciones), *Alfa* (grupo de intervención), *Operaciones* (teniente de la sala de situación) y *Deputy* (jefe del contingente alemán).

Cuando hay que inspeccionar algún convoy, un miembro de la capitanía y otro de la aduana, como representantes del Gobierno búlgaro, acompañan y dirigen la inspección, pues nuestra presencia, no hay que olvidarlo, tiene como misión apoyar con medios y hombres a los países ribereños.

Junto con ellos, el *Tango* y el grupo de inspección, a bordo de la embarcación que está de servicio, suben al con-



Hotel Riga, situado en el kilómetro 495 del Danubio.

voy que, detenido, espera la inspección. Una parte del grupo, en la cabina del capitán, comprueba la documentación: manifiesto de carga; tripulación; pasajeros —si lleva— y autorizaciones de la ONU. La otra parte del grupo revisa bodegas, camarotes, espacios libres, precintos y combustible del convoy. De todo esto se confecciona un acta que se envía al siguiente punto de control.

El tipo de convoy que normalmente circula por el Danubio está constituido por un empujador (*pusher*), que impulsa un grupo de barcazas (hasta ocho). La carga más frecuente es mineral de hierro, a granel, en forma de bolas pe-

queñas (*iron pelets*), así como contenedores. La nacionalidad más frecuente de los convoyes es la ucraniana.

Para hacernos una idea, desde que comenzó el embargo, en junio de 1993, hasta febrero de 1995, el Área de Rouse ha controlado 1.127 convoyes.

El Centro de Mando ocupa la cuarta planta de uno de los edificios gemelos de administración de la Fábrica SABODA. Su ubicación, en este punto, en régimen de alquiler, con sus correspondientes gastos de agua, luz y teléfono, fue una de las imposiciones del Gobierno búlgaro cuando se inició el embargo.

Es éste un gran complejo fabril, al parecer de maquinaria pesada (cuenta con un refugio anti-atómico), pero que está abandonado casi totalmente (por encima de nuestra planta, hay otras ocho más cerradas). La puerta de entrada está permanentemente custodiada por un portero (hombre o mujer), que, tras su cristalera, ya parece haberse acostumbrado a nuestros saludos diarios.

Después de un largo recorrido por gigantescos pasillos de oficinas, que por la noche hay que hacerlo con linternas, se llega ante un *macizo* ascensor que, pulsando el que tiene el número 6



en su botonera interior, lleva a nuestra planta. En ésta se encuentra: el despacho del jefe del Área de Control, que comparte con el teniente; la sala de situación, que es la oficina de Plana Mayor; despacho del *Deputy* alemán; sala de comunicaciones, en dónde se encuentran las radios que enlazan con la DGGC, con el Centro de Apoyo y Coordinación de Calafat, y la que hace de central de nuestra malla (*Albatros*), la central telefónica (con dos líneas) y el fax; un almacén de repuestos para la embarcación y el Nissan; el taller del QMM (mecánico de radio), así como unos servicios (en no muy buen esta-

do). Hay instalado un repetidor en la azotea del Hotel Riga, que da cobertura a esta malla.

Por la noche, el único servicio permanente en estas dependencias es el que se presta en *Albatros*, y en el que siempre hay dos operadores, un español y un alemán.

Durante la mañana, y desde la sala de situación, se han transmitido las novedades a la Dirección General, por fax o por teléfono (si ha habido suerte con las líneas). También, y si esas favorables condiciones han existido, se ha hablado con las embajadas de Sofía o Bucarest.

El informático ha confeccionado por ordenador el acta de la inspección, que envía al CSC de Calafat, al cual también, y diariamente vía télex, se le pasa el *daily report* (resumen diario de actividades del área de control del día anterior).

La correspondencia de pauta normal se envía por valija diplomática de alguna de estas embajadas, que semanalmente salen para Madrid. Se utiliza con más frecuencia la de Bucarest, por estar la ciudad a sólo 80 kilómetros de Rousse, mientras que Sofía está a 250. Estos envíos se suelen hacer con alguno de los vehículos oficiales. Estos via-





Los problemas de la nieve.



El Danubio: Calle para dos pueblos.

jes se aprovechan para los que quieran visitar la ciudad.

Entre las 2 y las 3 de la tarde se acaba la jornada de la mañana.

VIDA COTIDIANA. Rouse es una ciudad grande, por sus edificaciones se aprecia su estilo burgués, pero se encuentra descuidada. No está excesivamente limpia y sus calles están abandonadas, sin demasiadas indicaciones informativas (las que hay están en cirílico) y con un pavimento lleno de baches. Cuando nieva, se nivelan las calzadas, pero como no se retira la nieve, ésta se hiela en calles y aceras. Luego llega el deshielo y se forman grandes charcos, que hacen que los coches circulen muy sucios.

El carácter del búlgaro es muy reser-

vado. Los vecinos, normalmente no se saludan. Igual sucede cuando se encuentran en un sitio cerrado o en un ascensor, ¿porqué van a saludarse? ¿acaso se conocen?, es la justificación para esta actitud.

La gente se suele hablar al oído, en voz baja, como si quisieran que nadie se enterara (de los españoles dicen que hablamos con un tono muy elevado de voz). Hasta hace poco, cualquiera que hablaba con un extranjero estaba obligado a comunicarlo a la policía.

De la ciudad sólo conocemos una pequeña zona, por la que normalmente hacemos nuestra vida. Dada la dificultad del idioma, que también se complica a nivel de escritura, por sus

caracteres cirílicos, el espíritu mediterráneo hace que se latinicen los nombres de las complicadas palabras de las calles y monumentos eslavos, y así surgen: "El tío de la escopeta", "El tío de la pistola", "La plaza de toros" o "La plaza del huevo frito".

El comercio de la ciudad, aunque no carece de los productos de necesidad, no ofrece la variedad a la que estamos acostumbrados. No existen demasiados establecimientos y en estos no hay variedad en cuanto a tallas y modelos, estando todo lo que se vende a la vista. Existen mercadillos al aire libre, con la misma tónica. Cuando hace mal tiempo, el barro y la nieve manchan las prendas, sin que esto preocupe demasiado a sus propietarios.

En lo referente a comestibles, sólo hay un pequeño supermercado, que se desabastece rápidamente. Esto sucede cuando el contingente se quiere llevar algunos productos a Galati (agua, leche, café). La leche es un producto que no se encuentra con facilidad, y su precio puede llegar a las 120 pesetas el litro. Hay también pequeñas tiendas, que se pueden comparar a las de nuestras antiguas de ultramarinos.

Un artículo que se compra mucho: los CD, cuestan entre las 400 y 450 pesetas. La gama de restaurantes para elegir es relativamente amplia. Órbita, Gambrinus, París, Pizzeria Roma, Riga, 300 metros a la izquierda (saliendo del Riga). Otros, no muchos, con ganas y conocimientos, cocinan en sus pisos.

Si hay prisa, lo mejor es la Pizzeria Roma, en dónde el *chake malko* (a la hora de redactar este artículo), aún no forma parte de la costumbre del local. Algunos conocieron esa expresión la primera noche de estancia, cuando en un restaurante la cena tardó en servirse tres horas. Cuando después de este tiempo, se requiere la presencia, con un poco de celeridad, del camarero para pagar, este llega tranquilamente, y responde con *chake malko*, a lo cual

acompañan con un movimiento reposado de sus manos, de arriba a abajo.

En este local hubo quién pidió una pizza "cuatro estaciones", pero no debió declinar bien (en búlgaro se declinan las palabras), y el resultado

fue que la camarera le sirvió cuatro pizzas "cuatro estaciones" que lógicamente, se tuvo que llevar.

¿Qué se puede comer? Podemos empezar con una ensalada de pepino, de



tomate, o de pepino y tomate, a la que si se le añade queso blanco rallado se transforma en una *shopska*. También podemos optar por una sopa fría, *tarator*, hecha con yogurt, pepino, ajo y nueces.

De segundo tenemos que elegir carne (ternera o cerdo), pues el pescado es prácticamente inexistente. La pesca del Danubio son ciprínidos de poca calidad.

Kavarma o *kebach*, que pueden ser de cerdo o ternera, son un guiso de cebolla, champiñones, tomates, con abundante pimienta.

La comida se puede empezar con un aguardiente destilado de ciruela o melocotón, llamado *rakia*. El vino de esta zona es todo tinto, procedente de la variedad de uva *cavernét sauvignon*, normal o de reserva.

El postre se reduce prácticamente a ensalada de frutas, pastel de chocolate (*torta Garach*), melocotón en almíbar o crepés. En algún sitio especial, estos últimos los pueden hacer flambeados, adornados con un pequeño *show* del camarero.

El café es expreso, y en los restaurantes no se encuentra leche, solamen-



"El tío de la pistola"

te crema de nata pasteurizada, alemana, para poder hacer un cortado, o nata montada para un *viensko* (vienés). El pan se puede pedir tostado.

La relación precio-calidad es buena, por lo que se puede decir que la comi-

da no es cara, aunque la variedad no sea grande. Tampoco hay mucha flexibilidad y adaptación a los gustos del cliente: puede haber en la carta tortilla francesa, pero no se pueden pedir huevos fritos, "el camarero no quiere problemas con el cocinero". En otra ocasión, con motivo de una visita importante, el preparar un vino, sin que hubiera sillas alrededor de las mesas, se convirtió en un problema, a pesar de que no había dificultades con la comunicación. Se tuvo que llegar a una solución intermedia, las sillas se quedaron en el local, pero separadas de las mesas.

Mientras el contingente alemán vive en el hotel (se lo paga su Gobierno), casi todo el contingente español vive en pisos alquilados. Estos son compartidos y todos cuentan con teléfono (artículo que es normal en todas las viviendas). Aunque esto en un principio no

se aceptó muy bien, se ha revelado como lo mejor solución: el personal no está obligado a mantener una convivencia, "demasiado forzada", en un espacio tan reducido como puede ser el de un hotel, existen posibilidades para





"La plaza del huevo frito", en Rousse.



El del oso.

realizar más actividades y resulta mucho más económico.

Salvo raras excepciones, las condiciones de los pisos no son las que estamos acostumbrados a tener. Los precios de los alquileres son muy variables y, como siempre, con una tarifa discriminatoria, según se trate de extranjero o búlgaro. Mientras para los extranjeros los precios pueden estar entre los 200 \$ y los 400 \$ mensuales, para los búlgaros podrían estar sobre las 5.000 ptas mensuales. El salario medio búlgaro, está entre las 10.000 y 12.000 pesetas mensuales.

Los que optan por vivir en un hotel, carecen de las comodidades que brinda un piso, aparte de que su bolsillo también lo acusa (precio para extranjero de una habitación, 40 \$ diarios, para un búlgaro, 1.200 ptas).

Lo que si se aprecia en la hostelería, como en todos los negocios, es que la sociedad búlgara no conoce el mercado libre y competitivo, en el que el cliente tiene que ser atendido correctamente (en cualquier bar hay que pagar lo que

se rompe; en un hotel rumano querían hacer pagar al cliente el cristal de la ventana que se rompió debido al viento), y se dispensa un tipo de servicio que podía considerarse *de funcionario*, entre otros motivos, porque la mayor parte de los grandes negocios pertenecen al Estado.

La moneda oficial es la leva. Esta divisa no se encuentra en el mercado oficial de divisas, y sólo tiene validez en Bulgaria. Para conseguirla hay que cambiar dólares y en billetes nuevos, puesto que los que tienen algún defecto son rechazados.

En 1993, el cambio era de 1\$= 24 levas; en abril de 1994, 1\$= 68 levas, aproximadamente, una leva equivale a dos pesetas. A la vista de esto, podemos ver claramente la inestabilidad de la moneda, y el porqué de la importancia de los dólares. Los cambios hay que hacerlos en establecimientos de cambio, en los que éste es superior a los que ofrecen los bancos. Lo que nun-



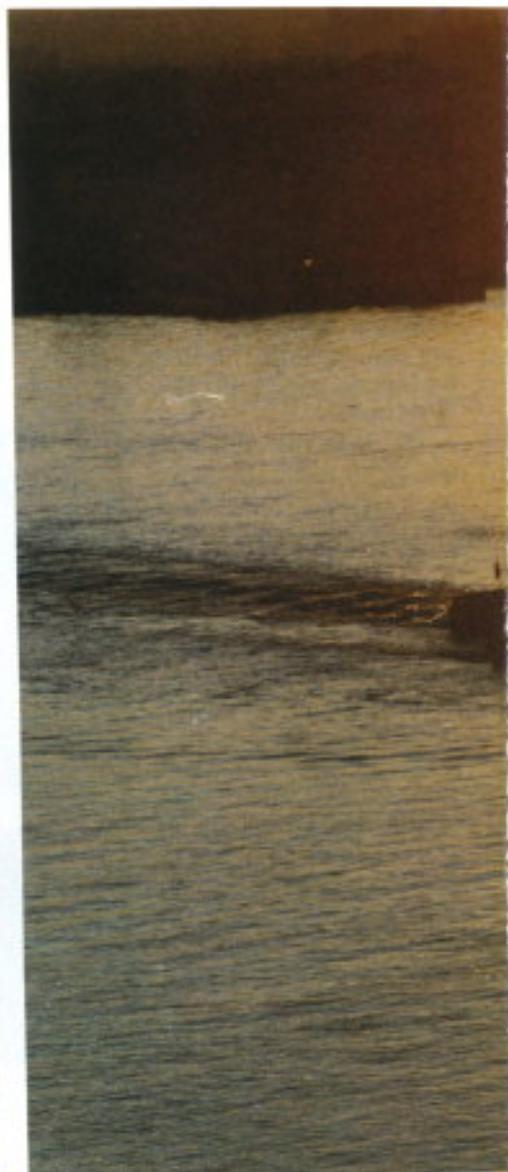
Navegación por el Danubio.

ca hay que hacer es cambiar en la calle, aunque esta actividad no se observa en Rousse.

Nadie puede olvidar los ratos o las tardes pasadas en la cafetería del Hotel Riga, con esa "potente calefacción", o ese generoso nivel sonoro de música ambiental (provocaba aplausos cuando se apagaba), mientras se tomaba un *viensko café* o una *zagorka* (cerveza búlgara). Otros pueden recordar el gimnasio o la sauna.

En una zona donde en invierno se pueden alcanzar normalmente temperaturas inferiores a -10°, hay que considerar que los cambios de temperatura, que se experimentan al pasar de un local con temperatura alta a la calle, provocan frecuentes resfriados. Esta temperatura elevada no es sólo de los locales, sino de los taxis o autobuses, en los que la calefacción se pone al máximo. La temperatura alta es signo de *poder*.

En Rousse, al igual que en muchas ciudades, existe una gran central térmica





ca que produce agua caliente para la calefacción, la cual es transportada y distribuida por barrios a través de grandes conducciones.

Después de la cena, que al principio era normal hacerla, y que poco a poco se tenía que ir aligerando o suprimiendo a la vista del aumento de peso, sólo quedaban dos alternativas: acabar el día o alargarlo en el Malibú.

Frente al Hotel Riga, el Malibú, también conocido por nuestras visitas importantes, es un local que sirve para dar las últimas instrucciones olvidadas en el día, así como para celebrar fiestecillas y saraos (un cuba-libre, 160 pesetas). Las fiestas de despedida de los contingentes se suelen hacer en un restaurante de gran capacidad, normalmente es el Postdam.

Para regresar a casa se puede utilizar el taxi que siempre hay en la puerta. Su

precio no es caro (si no se es engañado, y con tarifa adecuada, por 90 pesetas se puede atravesar la ciudad).

El teléfono es caro. Se utilizan las tarjetas, pero sólo hay cabinas para llamar al extranjero en el Hotel Riga y en la estación del ferrocarril. Se puede utilizar para esto Correos (*la Posta*).

Otra curiosidad: cuando en Bulgaria se dice "sí", se dice "da", a la vez que

se hace un movimiento de cabeza hacia los lados, como si se dijera "no" (alguno dejó de comprar papel en una librería porque sólo miró al dependiente).

RELACIONES HUMANAS.

Las relaciones humanas hay que separarlas. Por un lado, debemos considerar las que se mantienen con la población del entorno búlgaro y rumano, y, por otro, las que se establece con el personal de los distintos contingentes.

Al comunicarse con una lengua distinta al español, cada cual tiene una esfera más o menos amplia de relación según los conocimientos y nivel de idiomas que posee.

La población, normalmente, sólo habla búlgaro. Este idioma, de raíz eslava, representa una barrera para la comunicación. Su alfabeto, de caracteres



Países mediterráneos en el Danubio.

circlicos, no colabora para mejorar ésta (muchos búlgaros, con visión de futuro, señalan que esto puede ser una dificultad añadida para acercarse a Europa). A continuación del búlgaro, los que hablan otro idioma lo hacen en ruso (obligatorio su aprendizaje en la escuela hasta hace 6 años), y luego, el alemán. Sólo los jóvenes saben o están aprendiendo inglés, y más raramente, el francés.

Para las relaciones con el personal búlgaro, nos ayuda nuestra intérprete búlgara. Ella, de servicio permanente, nos acompaña en todas las entrevistas con las autoridades. Aparte de lo estrictamente oficial, también nos acompaña a cualquier compra, reparación, peticiones de presupuesto o consultas en el Hospital Militar, al que ha habido que visitar con alguna frecuencia, y en el que siempre, dentro de sus limitaciones, hemos recibido buenas atenciones (la

medicina en Bulgaria es gratuita y sólo hay que pagar las medicinas).

Las relaciones con las autoridades búlgaras han sido correctas, con una mayor o menor intensidad, según el carácter de las personas.

Respecto al personal de la UEO, hay dos situaciones: la que se da en Calafat, y las que se da en las áreas de control.

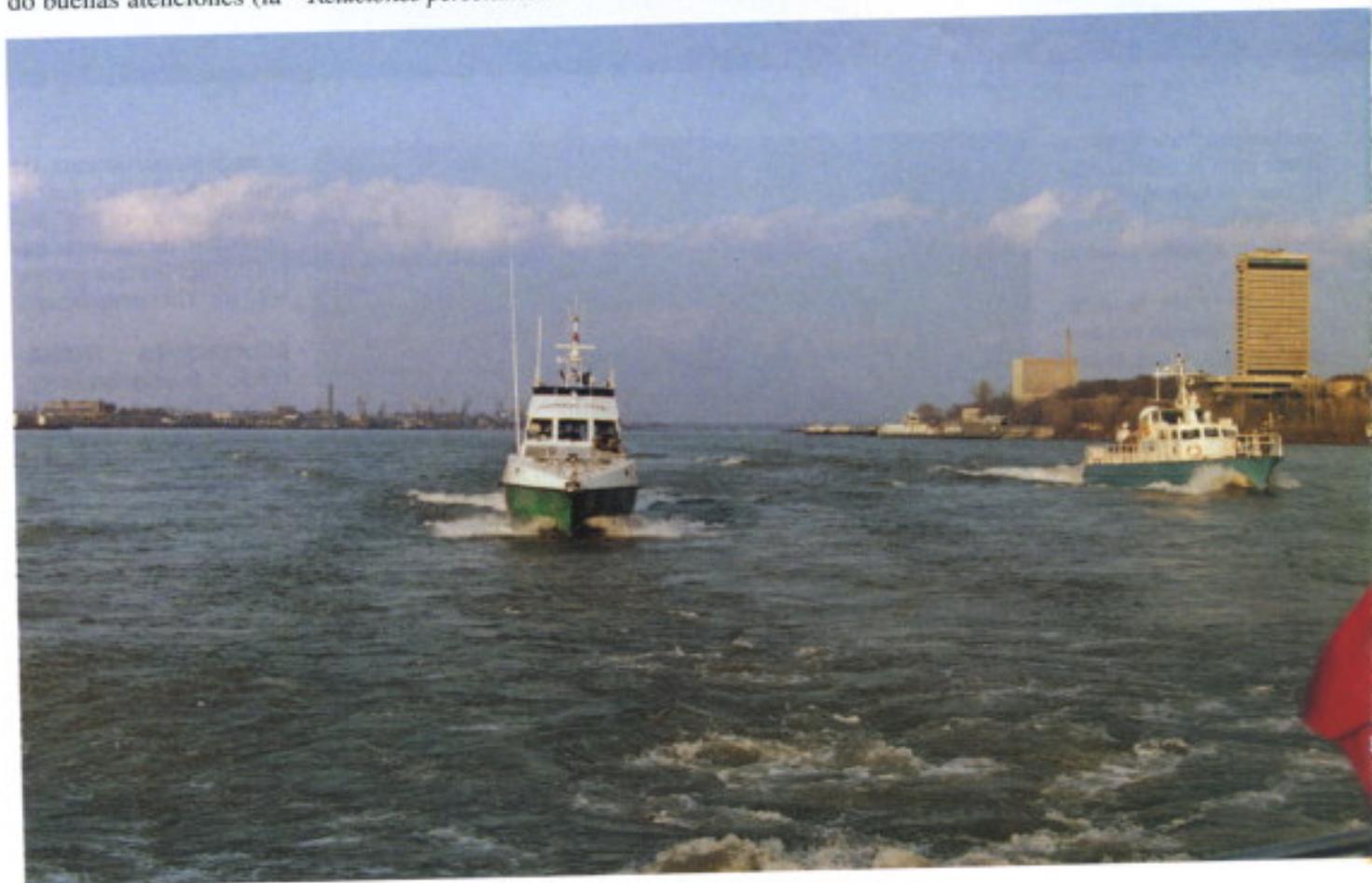
La particularidad del despliegue de Calafat, sobre dos barcos atracados en un muelle, con sus dependencias oficiales y sus medios de vida dentro de ellos, hace que este personal no esté obligado a mantener unas relaciones tan próximas con la población autóctona, como las que tienen el resto de los contingentes, que se encuentran viviendo y en contacto con la población de la zona.

El idioma oficial es el inglés y la comunicación personal entre los contingentes con idiomas de raíz muy distinta también es en inglés. Hay algunas excepciones: entre holandeses y alemanes, se utiliza el alemán; y entre los mediterráneos (españoles, italianos y portugueses), cada uno utiliza su propia lengua.

Las relaciones entre el contingente hispano-alemán de Rousse han sido siempre extraordinarias. El trabajo conjunto que se está obligado a realizar, siempre se desarrolla en



Relaciones personales.





La embarcación de la Guardia Civil desplazada para la vigilancia del embargo.



un ambiente cordial, de mutua ayuda y cooperación. Las relaciones personales, sin dejar de reconocer nuestras diferencias culturales, son siempre excelentes, extremos estos que son conocidos y apreciados por el mando de la misión.

RUMANIA: UN PAÍS LATINO EN UN MAR ESLAVO.

El único puente que hay entre Bulgaria y Rumanía es el que une las ciudades de Rousse y Giurgiu. De 2,8 Km de longitud, construido entre 1952-54, se encuentra a 30 metros sobre el nivel del agua. Tiene dos niveles, el inferior para el ferrocarril y el superior para el tráfico rodado. Por estar construido durante el régimen comunista, se le llama Puente de la Amistad, aunque lo normal es llamarle Puente Internacional.

Desde el centro del puente, donde empieza Rumanía, hasta el recinto aduanero, todo el espacio se encuentra ocupado por garitas, y vigilado por militares. Esta zona está considerada militar y están prohibidas las fotografías

(para este artículo, se han conseguido después de obtener un permiso que tardó dos meses en ser concedido). Como anécdota, y para ver lo que cuesta hacer una fotografía en estos países, en la estación de tren de Sofía alguien se hizo una fotografía de recuerdo y rápidamente la policía empezó a recoger pasaportes, creándose un momento de tensión.

El paso de la frontera, para el personal del embargo, es rápido. Hay que tener pasaporte con visado múltiple. En Rumanía, aparte del sello de paso que se estampa entregan un pequeño resguardo que hay que devolver en el punto fronterizo por el que se abandona el país.

El ciudadano normal con su vehículo, tarda en pasar la frontera entre una y dos horas, no porque haya mucho tráfico, sino porque la agilidad no es norma. Para los autobuses, casi todos de nacionalidad turca, la cosa es más lenta, porque siempre se les descarga todo. Para los camiones, es incalculable, pues también hay que contar con las largas colas que se forman antes de la frontera. La aduana de Giurgiu tiene un tráfico anual de unos 5 millones de pa-



Cooperación hispano-italo-alemana.



Rumanía.

sajeros y unos 450.000 vehículos, casi todos de nacionalidad turca.

Giorgiu, con unos 78.000 habitantes, es la primera ciudad que encontramos al entrar en Rumanía.

Rumanía, con una población cercana a los 23 millones de habitantes, y 237.000 Km² (aproximadamente, la mitad de España), tiene fronteras con Ucrania, Moldavia, Hungría y Bulgaria. El idioma oficial es el rumano, de raíz latina. La población en su gran mayoría es ortodoxa.

De Rumanía destacan sobre todo, sus pueblos y sus campos.

Los pueblos son casas de planta baja, algunas de adobe, en colores en los que predominan los ocre, violeta y verdes plomizos. Extendidos (a veces más de tres kilómetros), a lo largo de la carretera que los atraviesa, ésta es la única calle que tienen, pues lateralmente no hay paralelas, tienen una pequeña tienda de comestibles y algún bar. No existen carteles y el único que hay sobre la calzada, es el de "Policía", que siempre está al extremo del pueblo.

Durante el invierno, cuando los cam-

pos están cubiertos por la nieve y no se pueden cultivar, la gente está siempre en la calle, observando el poco tráfico que pasa. No se ven coches aparcados. El único transporte es el colectivo, que consiste en un tractor que arrastra un remolque carrozado para transportar personas. A veces es un camión con la caja también carrozada. Los que tiene necesidad de ir de un sitio a otro hacen autostop, aunque la señal internacional del dedo pulgar la han transformado en otra más imperativa con la mano. Luego pagan el servicio.

Las carreteras están abandonadas y sin mantenimiento. La única señalización consiste en prismas de piedra blancos, rematados en rojo, colocados cada kilómetro. Se dice que la gente no viaja y que no son necesarias las informaciones. No existen arcones, y los bordes en invierno están tapados por la nieve que nadie retira.

Otra particularidad son los carros tirados por animales. Circulan por las carreteras, y por la noche lo hacen sin ningún tipo de iluminación, ni con un simple catadióptrico en su parte trasera

(algunos se colocan matrículas de coches alemanes). Aunque los rumanos están acostumbrados, para nosotros esto representa un riesgo.

Casi en un 95%, el modelo de vehículo que circula es el Dacia 310 (Renault-12), que ha sido cambiado de nombre para su comercialización en este país. Los precios de los carburantes: gasolina normal, 33 pesetas y 26 el litro de gasóleo 26. Las gasolineras escasean.

Cuando alguien se para en un pueblo, los primeros que aparecen son los niños. A algunos se les ve jugando al balón o con trineos. También se les ve llevando leña o acarreando enseres de la casa. Enseguida se acercan y si te ven con cámara de fotos te piden que les hagas una. Luego te piden chocolate, chicle y tabaco. Sus caras son morenas y están curtidas. A diferencia de sus mayores, sonrían.

Las personas mayores presentan un aspecto mucho más serio. Sus rostros están acartonados, sin mucha expresividad. La vida no ha tenido que ser fácil para ellos. Algunos, desde las puertas o ventanas de sus casas, bajo sus grandes *cachulas*, observan nuestro





Nissan de Guardia Civil con los distintivos de la UEO, aunque ellos no saben quién es ni la Guardia Civil ni la UEO. El comunismo, y en su última época Ceaucescu, los ha marcado (con este dirigente, los niños, a partir de los ocho años, estaban obligados a ir al campo a trabajar todos los domingos a partir de las 7 de la mañana).

Cuando la nieve cubre todo, las grandes extensiones de terreno se transforman en llanuras inmensas nevadas. En las carreteras, delimitadas por interminables hileras de árboles sobre sus bordes, destacan los colores inolvidables de la nieve limpia. En el horizonte, el blanco se transforma en azul plomizo. Este paisaje se da con dos posi-



Tierras fértiles.



Palacio de Ceaucescu.



bilidades de cielo: soleado o nublado. La temperatura, siempre bajo cero.

Con la proximidad de la primavera, al desaparecer la nieve, esta deja al descubierto las tierras negras de los campos y estos se llenan de gente que, sin ningún tipo de mecanización, comienzan a cultivarlo. Estas tierras, muy fértiles, dan en menos tiempo, lo que tendrían que dar en un ciclo más largo de cultivo.

BUCAREST. La capital rumana tiene una extensión de 1.520 kilómetros cuadrados y 2.400.000 habitantes.

Aunque la ciudad tiene un trazado moderno, el tráfico es desastroso. Carece de los servicios que desearía un automovilista, por ejemplo, señaliza-

ción, y sus conductores no tienen demasiada educación vial.

Los hoteles son grandes edificios de hasta 20 plantas. Los que ahora comparten extranjeros y rumanos, antes sólo eran para los primeros. La única diferencia, como siempre, es el precio: para extranjeros, con desayuno, la habitación cuesta unas 11.000 pesetas. Los hoteles están poco conservados y algo abandonados (los minibares están vacíos). Se pueden contar hasta quince personas de servicio, entre recepción, *hall*, seguridad y guardacoches de la puerta.

El centro de la ciudad tiene cierta animación y las multinacionales han llegado. Se han abierto pizzerías y hamburgueserías en las que se atiende

con la rapidez y limpieza del estilo europeo, pero para los rumanos tienen precios prohibitivos. Algunos ejemplos en pesetas: espaguetis, entre 300 y 400; pizza 1-2 personas, 300; pastel de manzana, 100; cruasán, 50; lata de Coca-Cola, 140; cerveza Heineken, 350; café capuchino, 140. La utilización de los servicios de los locales públicos es gratuito en Rumanía.

Otros precios, también en pesetas: metro de Bucarest, 7; cine, 42 u 84, según sea sesión de mañana o tarde; en los mercadillos, el kilo de naranjas, 168; y el de plátanos, 98.

La unidad monetaria es el *leu*, en plural *lei*. 100 *lei*=7 pesetas. De gran inestabilidad, tampoco se encuentra en el mercado de divisas internacional, por



La juventud rumana.



Los ancianos

los televisores, y que apareció colocado sobre la pantalla cuando se sacó de la caja.

En la entrega del otro televisor, el vehículo alemán debido a la nieve golpeó al Nissan por detrás y quedó con el radiador inutilizado. Fue imposible encontrar una grúa para remolcarlo (lo

normal es que los vehículos se remolquen unos a otros con una cuerda), y al final hubo que recurrir a un camión del Hospital Militar.

Se organizaron clases de inglés en dos niveles. Las de una hora, tres veces a la semana, se imparten en el Centro Español, que dentro del Centro Médico

de Rousse, se pudo crear gracias al interés y a la ayuda de Jordan de Meo, Concejal de Cultura del Ayuntamiento, y gran amigo.

Se hicieron excursiones. En Bulgaria se visitó Sofía, Varna y Veliko-Tornovo. En Rumanía, Bucarest, con visita obligada al Palacio de Ceausescu, que

OPOSICIONES PARA LOS CUERPOS DE SEGURIDAD



TEXTOS ACTUALIZADOS Y NO RESUMIDOS PARA:

- Ingreso en Guardia Civil (Profesional, Auxiliar y Colegio).
- Ingreso en Policía Nacional (Escala Básica y Ejecutiva).
- Ingreso en Policía Municipal y Bomberos.
- Cursos de Ascenso (Cabo, Suboficial y Oficial de la Guardia Civil).

Clases directas y cursos a distancia. Información sin compromiso.

Ven y te convencerás.

academia PINTO

San Bartolomé, 4
Teléf. 522 52 90
Faxi 522 52 90
28004 MADRID



En los pueblos rumanos el único cartel que hay sobre la calzada es el de "Policía", que siempre está en un extremo.

después del Pentágono americano, es la segunda superficie más grande construida en el mundo. A pesar de lo que pudiera creerse, se enseña como orgullo rumano, por estar construida totalmente con materiales del país. También se visitaron los castillos de Peles (del primer rey rumano) y el turístico del Conde Drácula, en Transilvania.

Alguien tuvo la exotividad de hacer una exposición de fotografías sobre Rouse.

DESPEDIDA. El tiempo ha ido pasando y los tres meses de la concentración tienen una duración concreta.

Hay que ir preparando el relevo y estableciendo el calendario. Los informes; la recogida del contingente entrante en Sofía; los inventarios (sin que falte ningún anorak); la ceremonia y la fiesta de despedida en el Postdam; preparación del equipaje; recogida de recuerdos...

Hasta que el día llega, ¡por fin! Hace buen tiempo, y el viaje de Rouse a Sofía se hace en autobús. Si las carreteras están en mal estado se hace en tren.

Ahora es el contingente saliente el que está en el aeropuerto, con la tarjeta de embarque para Madrid. Pero aún queda un pequeño detalle de última hora: ¡De nuevo hay exceso de equipaje! Los iconos, las cremas de belleza, los CD, los platos y las pipas de madera tienen la culpa (no el vino, como siem-



Inmensidad.

pre se decía). A última hora hay que hacer una rápida "colecta de dólares", para poder coger el avión. Sobre las 10 de la noche se llega a Madrid.

Desde que en junio de 1993, llegó el primer contingente de la Guardia Civil a Rouse, algunas cosas han cambiado en la ciudad. Ahora la gente, cuando nos ve de uniforme, con la boina azul de la UEO, con el Nissan de la Guardia Civil, o con algún Mercedes de la *Bundesgrenschutz* alemana, nos ha dejado de considerar extranjeros que visten de uniforme, para considerarnos "policías del embargo" (aunque sin perder el carácter de extranjeros).

No es que esto haya supuesto una ra-

dical forma de ser considerados, sino que, entre otros muchos aspectos, se nos ha cambiado la "naturaleza militar", por la "naturaleza policial".

Muchas personas búlgaras y rumanas, aparte de los europeos de la Misión UEO, han conocido a la Guardia Civil. Desde el ciudadano normal, que ha podido conocer a la persona por un motivo particular, o de amistad, hasta la relación oficial que ha habido que mantener, en todas estas situaciones hemos dejado una buena imagen y hemos dejado unos buenos resultados, que han quedado reflejados en los informes que de nuestro trabajo se han dado por el mando de la misión.

Por último, no se podía acabar este artículo sin señalar que, cuando se habla del contingente español en Rouse se dice que está compuesto por 47 hombres. Pero desde que comenzó el Embargo, hace casi dos años, ha habido una persona "que siempre ha repetido contingente". Esta persona es Eti, nuestra intérprete búlgara. Aunque afortunada como mujer, ha tenido que hacer el esfuerzo de comprender nuestra mentalidad latina, para poder traducir, lo más fielmente posible a la distinta mentalidad eslava, todas nuestras necesidades, en un país que quiere emprender una nueva etapa histórica que tiene como meta Europa. ♦