



Organización y desarrollo del Congreso

MANUEL BAUTISTA ARANDA
General Ingeniero Aeronáutico
Secretario del Congreso

ACABABA de pasar a la situación militar de segunda reserva, a principios de 1992, cuando el Presidente del Comité de Organización del Congreso, Gregorio Millán, y el Presidente de la Asociación y Decano del Colegio de Ingenieros Aeronáuticos, Carlos de Andrés, me propusieron participar activamente en la preparación del II Congreso Nacional de la Ingeniería Aeronáutica. La idea de celebrar un segundo Congreso, 36 años después de celebrado el primero, me pareció muy acertada, el proyecto me gustó; acepté la propuesta y a partir de ese momento, actuando como Secretario del Congreso, he vivido de lleno todo el proceso de organización y desarrollo del mismo.

Quienes hayan tenido ocasión de participar en la organización de un Congreso saben el gran esfuerzo que

supone su preparación y los muchos meses de trabajo previo que necesita. El éxito depende en gran medida de que los miembros del colectivo correspondiente (en este caso los ingenieros aeronáuticos) lo tomen como algo propio y participen activamente en él. Y esto exige que el Congreso tenga unos objetivos claros, un plan de trabajo convincente y una información detallada, que llegue a todos los posibles congresistas.

ORGANIZACION DEL CONGRESO

LOS primeros trabajos para la organización de este Congreso se remontan a octubre de 1991. En esa fecha las Juntas Directivas de la Asociación y del Colegio de Ingenieros Aeronáuticos crearon una peque-



Mesa Presidencial en el acto de inauguración del Congreso. El ministro de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, Sr. Borrell Fonteller, que también es ingeniero aeronáutico, haciendo uso de la palabra.

gó de: "establecer, organizar, gestionar y supervisar todas las tareas técnicas, de información, sociales, de relaciones públicas, logísticas, financieras y de cualquier otro tipo que sean necesarias para la preparación y celebración del Congreso".

El Comité de Organización, con un total de 23 miembros, se eligió de forma que todos sus componentes fueran ingenieros aeronáuticos con experiencia y prestigio dentro de la profesión. Y que, aunque todos estaban a título personal, representasen por su "currículum" los distintos campos de actividad de la Ingeniería Aeronáutica (aviación militar, aviación civil, industria aeronáutica, investigación, infraestructuras, enseñanza, actividades no aeronáuticas,...).

Este Comité empezó a funcionar en mayo de 1992 y se reunió mensualmente hasta la celebración del Congreso, momento en que quedó disuelto. Como órgano de trabajo se creó en su seno una Comisión Permanente, que se reunía semanalmente, y una Secretaría, que daba continuidad diaria a los trabajos. También se crearon varias comisiones (de ponencias, de conferencias generales y comunicaciones, económica, de información y promoción, de exposición) para misiones específicas.

Uno de los primeros trabajos que abordó el Comité de Organización fue la elaboración del Reglamento del Congreso. Esta elaboración fue laboriosa. Hasta llegar al texto final hubo que redactar bastantes borradores. Pero la experiencia posterior demostró que un Reglamento bien estudiado y redactado es un documento básico, que facilita la celebración del Congreso y evita muchos posibles problemas.

Otra de las actividades fue la constitución del Comité de Honor. Su Majestad el Rey aceptó la presidencia. Y entre sus miembros, junto con otros ministros y autoridades, estaban el ministro de Defensa, el secretario de Estado de la Defensa, el jefe del Estado Mayor de la Defensa, el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire y el Director General del INTA.

Y ya en un aspecto más técnico, el Comité de Organización trató en profundidad el contenido del Congreso y la preparación de su programa. El deseo de que la duración del Congreso no fuera superior a una semana

y de que ciertos actos relevantes no coincidiesen con otras actividades, impuso fuertes limitaciones en cuanto al tipo, número y duración de las sesiones a celebrar. Después de muchos tanteos y tras un verdadero encaje de bolillos, se decidió que el Congreso incluiría:

- Seis sesiones de ponencias, de 2 horas cada una.



Vista parcial de la mesa presidencial en donde podemos ver, de derecha a izquierda, al Secretario de Estado de la Defensa, Sr. Flos Bassols, al teniente general de la Cruz Jiménez, al Presidente del Instituto de Ingeniería de España, Sr. Llorente Gómez, y al Secretario del Congreso, general Bautista Aranda.

ña comisión para que estudiase la viabilidad del proyecto. El informe fue favorable y las citadas Juntas Directivas tomaron la decisión, en enero de 1992, de celebrar el II Congreso Nacional de la Ingeniería Aeronáutica.

Para llevar adelante este proyecto se creó un Comité de Organización que, por delegación, se encar-

En cada ponencia se trataba de analizar y estudiar la situación actual en un campo determinado de la actividad aeroespacial, para extraer conclusiones y formular recomendaciones a la Administración, o a quien proceda.

- Treinta sesiones de comunicaciones, a celebrar simultáneamente en 5 salas, para dar cabida a los 177 trabajos inscritos. Las comunicaciones han constituido el cauce ofrecido para que los congresistas que lo desearan pudieran presentar sus trabajos o estudios.

- Cinco conferencias generales. De ellas, tres a cargo de personalidades extranjeras de prestigio internacional, para que hicieran una exposición del "estado del arte" en su respectiva especialidad (aviones y misiles, motopropulsión, aviónica). Y las otras dos a cargo de los Presidentes de CASA y de AENA.

- Dos mesas redondas, tituladas "Los nuevos horizontes de las profesiones aeroespaciales" (con representantes de pilotos, controladores, mecánicos de vuelo, ingenieros técnicos e ingenieros) y "En el umbral de la profesión" (con estudiantes a punto de terminar la carrera e ingenieros recién titulados).

- Visitas a centros de interés aeronáutico.

- Actos especiales y solemnes para la inauguración del Congreso, la presentación de conclusiones y la clausura.

- Y algunos actos sociales, en especial la cena del Congreso.

Un punto al que el Comité de Organización dedicó especial atención fue el de montar una exposición aneja al Congreso. Inicialmente se pensó en una exposición de material y equipos proporcionados por distintos organismos y empresas. Pero, a la vista de las exigencias que ello supondría en cuanto a los locales necesarios, amén de otras dificultades, se decidió modificar la idea original y que la exposición fuera del propio Congreso, a base de grandes paneles especialmente producidos para este acto. Para llevar a cabo el proyecto se creó la Comisión de Exposición, presidida por el general IA Salas Larrazábal y de la que también formaba parte el autor de estas líneas. Se produjeron en total 49 paneles de grandes dimensiones (1,65 x 1,25 m.), que reflejan la evolución y los hitos más destacados en la historia de la aeronáutica y del espacio. Este mismo material, complementado con textos escritos por los propios miembros de la Comisión, ha sido la base para la publicación del libro "La Aviación y el Espacio. Hechos y Datos" que se distribuyó a los congresistas.

La exposición, que se instaló junto al auditorio y a las salas en donde se celebraban las sesiones técni-



cas, ha tenido un éxito rotundo. De hecho, una vez terminado el Congreso y por deseo expreso del ministro de Transportes, Comunicaciones y Medio Ambiente, está siendo exhibida en los principales aeropuertos españoles. En el momento de redactar estas líneas ha estado ya en los aeropuertos de Barcelona, Santiago y Sevilla. Y está previsto que vaya después a Valencia, Palma de Mallorca, Alicante, Málaga, Tenerife-Sur, Gran Canaria y Madrid, a donde llegará a principios de 1995.

La celebración de un Congreso lleva consigo, desgraciadamente, bastantes gastos. Desde el primer momento se decidió que la cuota de inscripción fuera baja, para que nadie dejase de asistir por motivos económicos. Esto llevaba consigo que los ingresos en concepto de cuotas iban a ser reducidos y totalmente insuficientes para hacer frente a los gastos del Congreso. Había que buscar pues otros cauces de financiación. Dada la situación actual de la economía española, las empresas no estaban en general especialmente propicias para aportar ayudas. Sin embargo, muchas de ellas hicieron un esfuerzo y con sus contribuciones se ha podido financiar alrededor del 50% del presupuesto de gastos. Como congresistas cooperadores debemos citar a AENA, INTA, CASA, Aviación Civil, ITP, SENER, AECA, IBERIA, GMV, HISPASAT,



Una de las visitas ofrecidas a los congresistas fue la de la estación de seguimiento de satélites de Robledo de Chavela. En la fotografía, un grupo de visitantes posa teniendo como telón de fondo la gigantesca antena parabólica de 70 metros de diámetro.

CRISA, Dragados y Construcciones, ALDEASA, Alcatel Espacio, Page Ibérica, Ferrovial, Gamesa, SIEMENS y la Comunidad de Madrid. El resto ha habido que satisfacerlo con los propios fondos de la Asociación y del Colegio de Ingenieros Aeronáuticos, algo que en cierta forma ya estaba previsto desde el principio.

Un hecho inesperado que trastornó los planes iniciales del Congreso, cuya celebración está prevista para la semana del 31 de mayo al 4 de junio de 1993, fue la convocatoria de elecciones generales, que hizo coincidir la última semana de la campaña electoral con los días del Congreso. Como se tenía decidido interés de que este Congreso tuviera un carácter estrictamente profesional, sin ninguna interferencia de tipo político, se tomó la decisión de retrasar varios meses su celebración, para que pudiera tener lugar en un ambiente políticamente más tranquilo, a pesar de los trastornos y gastos que este retraso ocasionaba.

DESARROLLO DEL CONGRESO

EL primer comentario que surge sobre el desarrollo del Congreso es la masiva asistencia y participación de congresistas. Cuando dos años antes se preparó el estudio de viabilidad, se consideró que una asistencia de 300 personas podía ser una estimación razonable. A medida que la preparación del Congreso iba avanzando y se veía el interés que estaba despertando, la cifra anterior se fue corrigiendo al alza. Pero ni los más optimistas pudimos pensar que se iba a re-



Aspecto parcial de la cena del Congreso que, con más de 800 comensales, se celebró en el Palacio de Cristal de la Arganzuela, magníficamente rehabilitado por el Ayuntamiento de Madrid.

basar la cifra de 1.000 asistentes, como así fue.

Un factor que indudablemente ha contribuido a esta gran asistencia ha sido el esfuerzo hecho por el Comité de Organización para que todos los potenciales congresistas recibieran amplia información sobre la celebración del Congreso, su objeto, programa a desarrollar, ponencias a debatir, comunicaciones que se iban recibiendo y, en general, sobre como iba progresando su organización. En este sentido, se han editado boletines informativos, se han enviado circulares, las diferentes revistas aeronáuticas han incluido noticias sobre ello, se han celebrado reuniones de presentación del Congreso en Madrid, Valencia, Barcelona, Palma de Mallorca y Sevilla, etc., etc.

Todos los actos del Congreso se han celebrado en el Palacio de Congresos de Madrid. El acto de inauguración estuvo presidido por el ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, José Borrell Fontelles, que también es ingeniero aeronáutico. En la mesa presidencial tomó asiento, entre otras autoridades, el Secretario de Estado de la Defensa, Antonio Flos Bassols.

El Sr. Borrell destacó en su discurso la gran importancia que tiene la cultura tecnológica para el futuro de la sociedad. Entre otras cosas dijo que "en su conjunto la ingeniería aeronáutica española constituye una acumulación de capital humano esencial; esencial no sólo para atender las necesidades presentes del sector, sino también para asegurar nuestro futuro estratégico". El texto completo de su discurso, así como los demás discursos pronunciados durante esta sesión, la de clausura y la de presentación de actas y conclusiones, se recogen en las publicaciones del Congreso, en el volumen nº 1.

El desarrollo de las sesiones de trabajo del Congreso tuvo lugar de acuerdo con el programa previsto. Las incidencias fueron mínimas. La asistencia a cada una de ellas fue en general bastante alta. Incluso en algunas sesiones de comunicaciones hubo tal asistencia, que ni de pie se cabía en la sala correspondiente.

Para mejorar la efectividad de las sesiones, se había distribuido con anticipación a los congresistas una documentación muy detallada. En el caso de las ponencias, se les entregaron 6 libros con el texto com-

pleto de cada una de ellas y otro más con las conclusiones propuestas por los equipos redactores de las mismas. Por lo que se refiere a las comunicaciones, se distribuyó un libro con los resúmenes de cada una de las 177 presentadas.

Mención especial merecen las sesiones de ponencias (entre las que se incluye el estudio sobre la Ingeniería Aeronáutica al servicio de la Aviación Militar), ya que en cierto modo constituyen la esencia del Congreso. El texto presentado en la sesión correspondiente era el resultado de una larga elaboración. Un grupo de ingenieros expertos en la materia había estado trabajando y reuniendo información durante varios meses y había redactado el texto de la Ponencia y la propuesta de conclusiones. Durante el Congreso se debatió todo, pero muy especialmente las conclusiones. Y como consecuencia de estos debates, las conclusiones propuestas fueron modificadas en bastantes puntos, antes de que el Congreso las aprobase y las hiciese suyas como conclusiones del mismo.

Nada diré sobre el contenido de las ponencias, ni



El acto de clausura del Congreso estuvo presidido por el Presidente del Instituto Nacional de Industria, Sr. Salas Collantes, al que vemos en la fotografía dirigiéndose al auditorio. Estaba acompañado, de derecha a izquierda, por el Presidente de la Asociación y Decano del Colegio de Ingenieros Aeronáuticos, Sr. de Andrés Ruiz, por el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, teniente general Fernández Sequeiros, por el Presidente del Congreso, Sr. Millán Barbany, y otras autoridades.

sobre las sesiones de comunicaciones, conferencias generales y mesas redondas, ya que se tratan con detalle en otros artículos de este dossier.

Durante la semana del Congreso se reservó una mañana para visitas de carácter técnico. Se les ofreció tres opciones a los congresistas: el INTA, el Museo de Aeronáutica y Astronáutica o la Estación de Seguimiento de Satélites de Robledo de Chavela. A juzgar por los comentarios posteriores de los visitantes, las tres visitas fueron muy interesantes.

Y como no podía faltar en un Congreso, se organizaron algunos actos sociales, orientados principalmente a los acompañantes: una excursión a Toledo y



La asistencia al Congreso superó todas las previsiones. Gracias a la gran capacidad del auditorio del Palacio de Congresos, en donde se celebraron los actos principales, se pudieron acomodar adecuadamente los congresistas.

una visita al Museo Thyssen. Pero el acto social más importante fue la cena del Congreso, que, con más de 800 comensales, se celebró en el Palacio de Cristal de la Arganzuela, en locales magníficamente rehabilitados por el Ayuntamiento de Madrid.

El Acto de Clausura fue presidido por el Presidente del Instituto Nacional de Industria, Francisco Javier Salas Collantes, acompañado, entre otras autoridades, por el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, teniente general Fernández Sequeiros.

TERMINACION DEL CONGRESO

EL acto de clausura significa la terminación del Congreso para los congresistas. Pero para la Mesa del Congreso y para la secretaría los trabajos se prolongan durante bastante más tiempo.

Dejando de lado los aspectos administrativos y financieros -que por supuesto son muy importantes- una de las misiones de la Mesa del Congreso es elaborar y publicar las conclusiones definitivas. Se parte de las conclusiones provisionales, redactadas durante los días del Congreso y presentadas en la última sesión de trabajo del mismo, y en ellas se introducen las modificaciones imprescindibles para mejorar su redacción o sistematizar su contenido; pero sin alterar su espíritu. La presentación de las conclusiones definitivas y de las actas del Congreso tuvo lugar en un acto solemne celebrado el 8 de marzo de 1994 en los loca-

les del Instituto de la Ingeniería de España. Al terminar el acto quedó disuelta la Mesa del Congreso.

La secretaría ha seguido trabajando en otro tema importante: la publicación de todos los trabajos presentados en el Congreso, que constituyen un fondo documental de extraordinario valor. El resultado es una verdadera enciclopedia de 10 tomos y más de 4.000 páginas.

Hay un primer tomo que, como ya se anticipó, contiene los discursos pronunciados en los actos de inauguración, de clausura y de presentación de actas y conclusiones definitivas. El segundo tomo se dedica exclusivamente a las conclusiones del Congreso. En los tomos 3º y 4º se publican las cinco ponencias y el estudio. El 5º tomo recoge las ocho conferencias generales (cinco pronunciadas durante los días del Congreso, dos pronunciadas antes como preparación y una que tuvo lugar después) y las dos mesas redondas. Y los cinco tomos restantes, del 6º al 10º, están dedicados a las comunicaciones. Son tomos realmente gruesos, de unas 700 páginas cada uno.

En los archivos de la Asociación y del Colegio de Ingenieros Aeronáuticos queda una amplia y detallada documentación sobre este Congreso que espero sea de utilidad para los que en su día tengan la responsabilidad de organizar el III Congreso Nacional de la Ingeniería Aeronáutica. A los que hemos participado en la organización del II, nos queda la satisfacción del deber cumplido ■