

LA FRAGATA CATALUÑA. ÚLTIMA SINGLADURA

Andrés BREIJO CLAÚR



Con la virtud por guía, con la fortuna por compañera.

(Marco Tulio Cicerón).



ESPUÉS de haber visitado 25 diferentes países, haber permanecido 3.000 días en la mar y navegado 600.000 millas, la fragata *Cataluña* quedó inmovilizada el día 15 de septiembre de 2003, como paso previo al desarme y posterior desguace, dejando la puerta abierta a una posible utilización del buque como museo, escuela, etc., si alguna institución o entidad privada tiene a bien conservarlo dignamente en algún punto de nuestra geografía.

No es el momento de hacer balance, porque eso corresponde a los historiadores y a los analistas, aunque mucho habría que decir de este barco, que ha vivido una transición democrática, que ha sufrido dos profundas modificaciones en paralelo a sendas modernizaciones o transformaciones de la Armada y que ha sucumbido a una tercera, en un momento en que la plena profesionalización es una realidad, como realidad es el necesario ajuste o adaptación de la Armada a unos tiempos duros en cuanto a la captación y a la retención de esos profesionales que nutren las plantillas de nuestras unidades. Pienso que éste es el momento de los sentimientos, porque una nave no está compuesta sólo por su plataforma y sus sistemas. Tiene un alma, conformada por unas personas y unas vivencias, por unos legados y unos importantes y, a veces, sobrecogedores recuerdos que perdurarán aunque el último tornillo del buque haya desaparecido en una fundición.

No sé si el hecho de ser el último comandante de la fragata *Cataluña* debe considerarse un «honor especial» o simplemente un «trámite necesario» (por aquello de que a alguien le tenía que tocar) dentro de lo que constituye un «hito» en el ciclo de vida de uno de los mejores buques de la Armada, que cumplió con éxito todas cuantas misiones le fueron encomendadas. Pero por ser precisamente ese «último comandante», creo que al menos tengo la responsabilidad de escribir unas líneas que, a modo de panegírico, no de



La fragata *Cataluña* durante la operación ACTIVE ENDEAVOUR.

balance, sirvan de homenaje a todos cuantos hemos tenido el honor (ahora sí) y el orgullo de formar parte de la dotación de este magnífico buque a lo largo de sus 28 años de historia. Es ésta una historia que no pretende ser exhaustiva, pero sí evocadora de los momentos más importantes que se han vivido a bordo y que conforman el alma de la *Cataluña*, que no desaparecerá de nuestra memoria y de nuestros corazones, aunque el buque vaya a ser inmovilizado, desarmado y, posteriormente, desguazado. Si esto no tuviese lugar, si alguna institución se hiciese cargo del buque con el ánimo de conservarlo, como es el caso de la propuesta del Ayuntamiento de San Feliú de Guixols, de la que hablaré más adelante, tampoco habrá lugar para la tristeza o la nostalgia, pues el buque permanecerá imponente, con toda su física presencia en un lugar de honor de nuestra costa, para orgullo de sus dotaciones y de la Armada.

Si bien, la *Cataluña* comienza su periplo en enero de 1975, no es hasta marzo de ese año, en Barcelona, cuando se viste de gala para recibir, de manos de S. A. R., la entonces Princesa Sofía, la bandera de combate que con tanto cariño han conservado sus dotaciones en un lugar de honor del buque. Una bandera cuya única vicisitud, para satisfacción de nuestra Armada y de España, fue el cambio de su escudo, con la transición democrática en los albores de su vida operativa.

Su actividad, a partir de entonces, no ha diferido sustancialmente del resto de fragatas de la Armada, pero sí hay algunos acontecimientos que merece la pena destacar, sean por su naturaleza operativa, lúdica o dramática, sean porque han transformado al buque o porque le han marcado en la historia.

El historial operativo del buque es impresionante: cuatro veces ha estado en el Adriático participando en las operaciones de embargo a la antigua Yugoslavia, dentro de la operación SHARP GUARD, cuatro veces integrada en la STANAVFORTLANT, tres en la STANAVFORMED, una en la EURO-MARFOR, ha realizado ejercicios internacionales del calibre de SUROIT, DISPLAY DETERMINATION, ILES D'OR, DISTANT THUNDER, DRAGON HAMMER, DAPEX, TRAMONTANA, TAPON, etc., sin contar los 28 años de comisiones, ejercicios u operaciones de menor importancia necesarios para elevar el nivel de adiestramiento, probar la eficacia de los sistemas, o simplemente efectuar presencia o control naval de tráfico marítimo.

Como destacables actividades lúdicas citaré sólo tres, todas relacionadas con la Comunidad que da nombre a este buque: el citado viaje a Barcelona para recibir la bandera de combate de manos de S. A. R. la Princesa Sofía, el traslado de la antorcha olímpica en 1992, desde el puerto de Atenas a la Base



La *Cataluña* entrando en Tarragona en su crucero de despedida. (Foto: ORP, Armada).

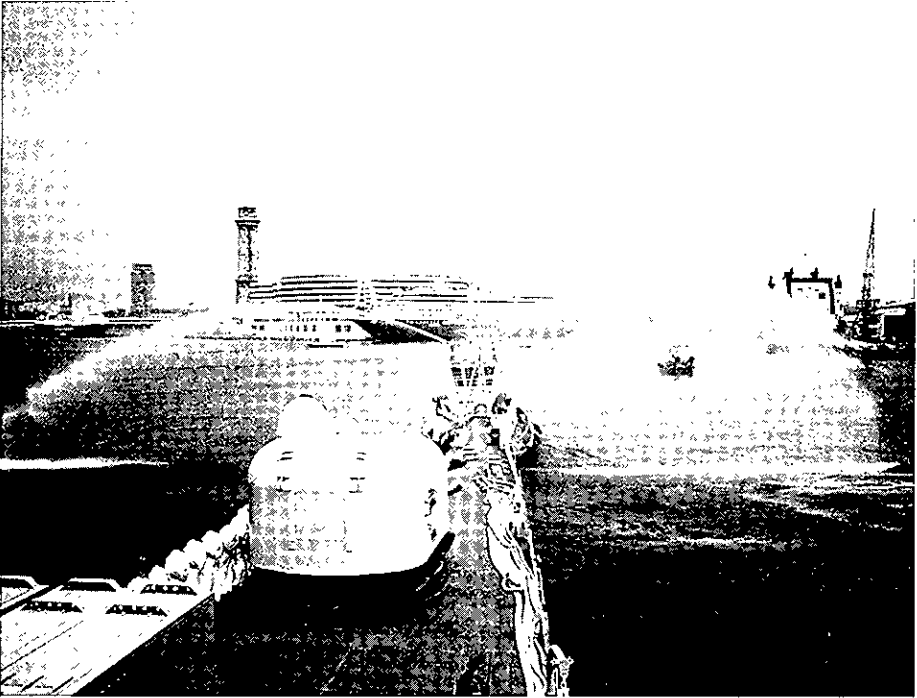
Naval de Rota (Cádiz), en su camino a la ciudad de Barcelona para los Juegos Olímpicos de aquel año, y el viaje de despedida del buque en junio de este mismo año. El lector ya supondrá que no es una coincidencia que haya elegido precisamente estas tres actividades de entre otros muchos periplos que ha tenido el barco, pero si lo he hecho es sólo con el ánimo de realzar la vinculación con la Comunidad catalana, de cuya hospitalidad, generosidad y disposición se conservan a bordo unos recuerdos memorables, alguno de los cuales pasará, sin duda, al Museo Naval para servir de referencia histórica de los momentos vividos y carta de presentación a las generaciones venideras.

Por haberlo vivido personalmente, me detendré un poco más en el viaje de despedida, donde hemos tenido la oportunidad de comprobar hasta dónde llega la vinculación mencionada con la Comunidad catalana, por la acogida de que fue objeto el buque, tanto en Tarragona como en Barcelona, por el deseo de las gentes de Cataluña de «conocer» a la Armada a través del buque que lleva su nombre y por las espléndidas relaciones forjadas antaño entre la Armada y Cataluña, pero validadas y reforzadas, sin duda, en este viaje de despedida. Ese conocimiento mutuo entre la Armada y Cataluña tuvo un extraordinario reflejo en prácticamente todos los medios de comunicación regionales: hasta siete medios de comunicación social fueron acreditados para realizar el tránsito a bordo entre Tarragona y Barcelona, y se realizaron numerosos reportajes de televisión, radio y prensa escrita alabando al buque y a su dotación y mostrando su satisfacción por la presencia de la fragata en estas costas. Pero no sólo la prensa, sino también todas las instituciones y particulares se han volcado en el recibimiento a la *Cataluña*, que sólo ha acaparado elogios y hospitalidad, haciendo de este viaje un buen colofón a toda una vida dedicada al duro trabajo de los hombres de la mar.

En lo que a la dotación se refiere, éste ha sido un viaje en que se mezclan la alegría y la tristeza, el orgullo y la nostalgia, porque a nadie se le escapa que el buque será inmovilizado en un estado de operatividad excelente, y a los sentimientos positivos de satisfacción por un trabajo bien hecho se suman los de pesar por la pérdida irremplazable de un navío en el que muchos nos hemos dejado una parte de nuestras vidas.

En el buque se han vivido también momentos muy tensos, de los que uno jamás se puede olvidar, porque es en las crisis donde siempre sacamos lo mejor de nosotros mismos, donde los hombres trabajan como uno solo y donde la fatiga no tiene cabida cuando se trata de solucionar un problema en el que la supervivencia o la seguridad del buque están en peligro.

De la memoria histórica extraemos el recuerdo de un tránsito desde Punta Delgada (Azores) a Norfolk (USA) para realizar las pruebas del sistema de misiles en abril de 1981, en el que el buque tuvo que desviarse más de 300 millas de su derrota para evacuar al USS *Guam* a un cabo 1.º aquejado de peritonitis. El trasbordo no hubiese tenido más trascendencia si no fuera por el avanzado estado de la enfermedad y la urgencia de la operación, además de la



La *Cataluña* entrando en Barcelona en su cruceo de despedida. (Foto: ORP, Armada).

dificultad de una maniobra que hubo de realizarse mediante una embarcación anfibia, ya que todas las plataformas del grupo americano estaban fuera de vuelo, lo que imposibilitaba el uso de helicóptero. Pero la tensión no disminuyó una vez realizada la maniobra, sino que se incrementó con la escasez de combustible y la sensación, cada vez más acentuada, de que el buque se quedaba «dormido» en los balances, en claro síntoma de una estabilidad muy disminuida. Como anécdota recordamos la enorme caja de madera que devolvió el *Guam* a la llegada a Norfolk, en la que venía perfectamente empaquetada la camilla del trasbordo.

Sin embargo, probablemente el momento más crítico de la historia de la *Cataluña* tuvo lugar en junio de 1989, cuando en medio de una terrible tormenta, durante las maniobras SUROIT, el buque se quedó al garete al reventar el turbogenerador IC, lo que produjo una reacción en cadena que llegó no sólo a dejar sin corriente el buque, sino también sin propulsión, pues la contaminación producida en el sistema afectó a ambas calderas. Fueron casi 40 minutos interminables en los que por muchas cabezas pasó la posibilidad de la pérdida del buque, pero que, merced al coraje de unos valientes, a la

pericia y determinación de unos grandísimos profesionales, hoy contamos como una victoria y relatamos como experiencia, en una valiosísima «lección aprendida» que hace grande al servicio de máquinas de estos buques. En jornadas como aquella, donde los elementos se desencadenan en contra, sólo el valor, el sacrificio y la fe en la Virgen del Carmen son los aliados que necesitamos para salir adelante.

El tercer episodio de tensión tuvo lugar durante el despliegue de la *Cataluña* en la operación SHARP GUARD del año 1995 en aguas del Mediterráneo. El auxilio prestado por el servicio de sanidad del buque al submarino holandés *Zuiderkuiss*, en el que más de 20 marineros habían inhalado CO₂, fue determinante para que no se produjera ni una sola pérdida humana. Fueron momentos tan tensos como dramáticos, pero recompensados con la desbordante alegría que implica un salvamento de un amigo en peligro.

Por último, no podemos dejar pasar por alto el desgraciado accidente del 30 de mayo de 1990, estando el buque atracado en el arsenal militar de Ferrol. En aquella fecha, un escape de CO₂ durante la maniobra de embarque de pinturas fue el desencadenante de la muerte, en acto de servicio, de los marineros Juan Carlos Guzmán Macías y Enrique Torea Torea, que se encontraban en el interior del pañol de pinturas, así como del cabo 1.º TO Francisco Plaza Gutiérrez, que acudió al citado pañol en auxilio de sus compañeros. Un accidente que ha marcado a este buque y que ha sumido en el dolor a la gran fami-



Ilustración proporcionada por el Excmo. Ayuntamiento de San Felín de Guixols

lia de la Armada. Nuestro más sincero homenaje, a título póstumo, para aquellos hombres que entregaron su vida en plena juventud al servicio de la Armada y de España. Nuestro más cariñoso recuerdo, a través de estas líneas, para las familias que son las que más han sufrido con su pérdida.

Que la *Cataluña* sea el primer buque de la serie en ser dado de baja no ha tenido que representar una decisión nada fácil, sobre todo porque el buque se encuentra plenamente operativo y resistiéndose como nunca a su inmovilización. Que, en particular, la *Cataluña* se resistía a esta decisión lo demuestra el hecho de su plena operatividad durante sus dos últimas grandes operaciones: la primera, de enero a abril de 2003, una STANAVFORMED atípica realizando la operación ACTIVE ENDEAVOUR, donde el buque fue manejado por sólo un 60 por 100 de dotación, donde el personal de máquinas (por estar el buque permanentemente encendido) apenas pudo bajar a tierra en algo más de tres meses, donde los sistemas funcionaron a la perfección y donde los temporales se sucedieron sin solución de continuidad, alcanzando el buque en la aciaga noche del 24 al 25 de marzo, saliendo de Spuda Bay rumbo a España, balances superiores a los 45° (máximo que permiten los clinómetros), en una clara demostración de su «buena salud operativa y física». La segunda, el ejercicio NEOTAPON-03, donde, con una dotación todavía más mermada, el buque brilló por sí mismo sin un solo problema, cumpliendo incluso cometidos no programados al suplir a otros buques más modernos. Todo esto hubiese sido imposible, no me cabe la menor duda, sin el abnegado sacrificio de una esforzada dotación entregada a su trabajo, dejándose la piel en cada giro de la hélice, como si el deseo de que la muerte anunciada fuese revocable, con el ánimo de instar a alguien en las más altas esferas a considerar la posibilidad de la reversibilidad de tal decisión.

No obstante, como ya se advierte en el comienzo de este artículo, la Armada abre una puerta a la esperanza con la posibilidad de que la plataforma de la *Cataluña* sea reconvertida para una utilización diferente, retrasando o cancelando la fase posterior al desarme. En ese sentido se basa la propuesta del Ayuntamiento de San Feliú de Guixols, que proyecta utilizar la plataforma como contradique, mediante un ingenioso sistema de anclaje-varada, que reduciría la entrada de la resaca en el puerto y permitiría un abrigo suficiente para embarcaciones deportivas. Es un proyecto que, además, se conjuga con otros planes o ideas para convertir al buque en un museo, escuela o centro cultural y turístico de especial interés, en el que la Armada podría verse bien representada y aceptar por ello la propuesta una vez que esté claramente definida, siempre que, por supuesto, el tratamiento al buque sea lo suficientemente digno y más aceptable que el final que le espera en el desguace.

