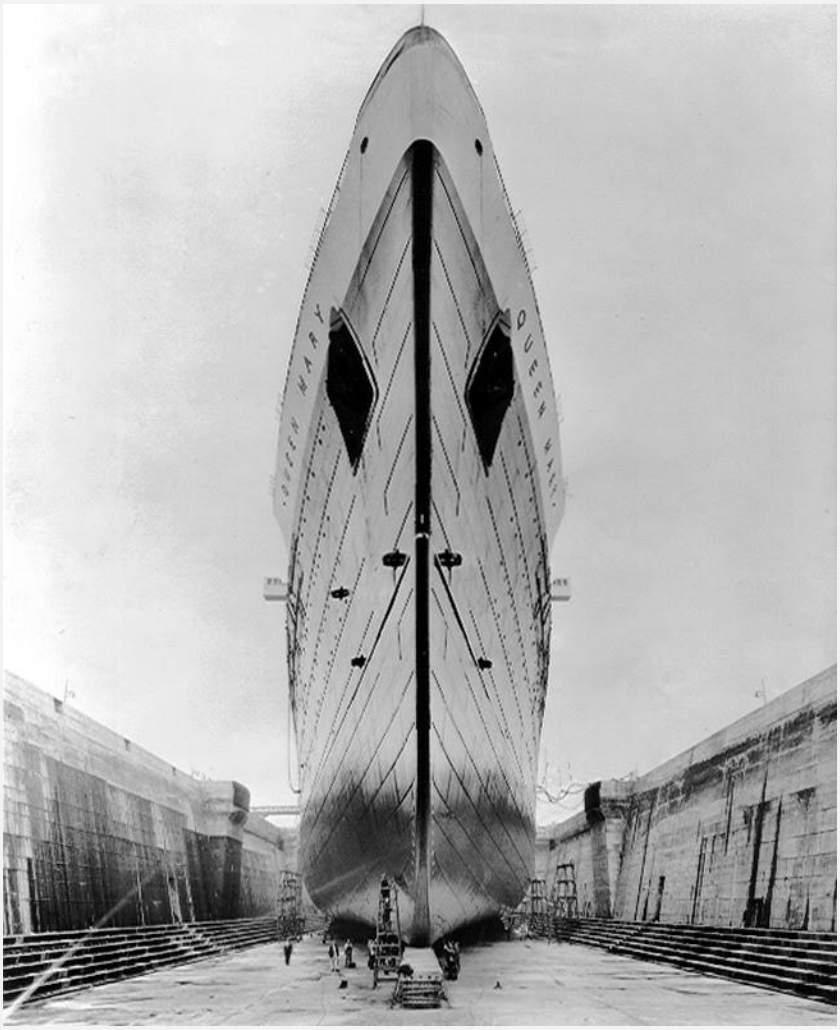
# UNA REINA ARROLLADORA

## (El abordaje entre el “Queen Mary” y el “Curacoa”)

**Publicado en la Revista General de Marina de Enero-Febrero de 2020**

**CF (RNA) Luis Jar Torre**




**El “Queen Mary” en dique seco inmediatamente antes de entrar en servicio, mostrando en toda su extensión la proa más peligrosa del mundo. La combinación de masa y velocidad de este buque sumado al diseño particularmente afilado y robusto del casco, hacían que su roda fuera tan letal como el hacha de un verdugo. (Foto Word Ship Society-John McFarlane Collection)**

En septiembre de 1942 el “Queen Mary” y el “Queen Elizabeth” eran los buques más grandes del mundo, y estaban involucrados en la mayor operación logística de la Historia: la “movida” implicaba encajar a bordo una disparatada cantidad de personas con medios de salvamento solo para la mitad, y hacerles cruzar decenas de veces y sin escolta un océano infestado de submarinos enemigos, porque su mejor defensa era su propia velocidad. Irónicamente, el único desaguisado ocurrió cuando, al pretender dotarles de escolta A/A cercana al final de su travesía, la escolta se demostró

demasiado “cercana”, al extremo de que el “Queen Mary” se llevó por delante al crucero A/A británico “Curacoa”, enviándolo al fondo del Atlántico con 338 de sus ocupantes. Como estos viajes condicionaban la reconquista de Europa sus pormenores eran secretos, y los de una pifia que mostraba sus limitaciones todavía más, por lo que la mera existencia del suceso quedó enterrada hasta la capitulación alemana. Además se trataba de un accidente ridículo, con un escolta comprometiendo la seguridad del buque más representativo de su país al que tenía la misión de proteger a toda costa, por lo que no sorprende el limitado interés institucional en ventilar más detalles de los necesarios.

En la época de este relato pintaban bastos para el Imperio: durante más de un siglo los británicos habían reinventado el buque y configurado el mundo marítimo a su medida, pero en 1942 estaban librando una batalla que, como potencia imperial, ya habían perdido sin remedio cuando los japoneses demostraron que la magia del Hombre Blanco solo era un farol. Pero con magia o sin ella seguían siendo los mejores marinos del mundo, con un patriotismo y una abnegación que potenciaban sus capacidades, haciendo de ellos unos enemigos formidables. Una de sus mejores armas era la imagen, aunque tras el blindaje de su autosuficiencia solo había simples mortales, capaces de meter la pata como el que más, pero protegidos por una flema que les impedía despeinarse ante los imprevistos. Esta historia nos permitirá fisgar sus grandezas y sus miserias en un episodio tan humillante como inoportuno y, como colofón, admirar su determinación a la hora de “hacer lo necesario para que resulte lo conveniente”.

## CORTE IMPERIAL

En 1934 dos altos directivos de la Cunard pidieron audiencia a Jorge V, un soberano entrañable que, al haber sido formado como marino y alcanzado el trono por accidente, a veces podía resultar desconcertante. Ceremoniosamente, los visitantes solicitaron permiso al monarca “*to name our newest and greatest liner after England’s greatest queen*”: su intención era llamarle “Victoria”, en la tradición de la Cunard de acabar el nombre de sus buques en “ia”, pero el rey contestó de inmediato “*my wife would be delighted*”, y el buque pasó a llamarse “Queen Mary”. Para conjurar crisis matrimoniales, cuatro años después su “casi-gemelo” sería bautizado “Queen Elizabeth” en honor de su nuera, esposa de Jorge VI y madre de la actual soberana Isabel II, aunque para evitar rigideces innecesarias los marinos mercantes de su país siempre los llamaron “Mary” y “Lizzie”. La pareja estaba diseñada para cubrir el servicio semanal Southampton-Nueva York con dos buques en lugar de tres, mejorando la eficiencia comercial al precio de cruzar el Atlántico en avante toda en cualquier época del año.

El “Queen Mary” fue botado en los astilleros John Brown de Clydebank en 1934, y cuando entró en servicio en 1936 era “*the physical embodiment of Britain*”, con unas formas clásicas rayando lo antiguo y una apariencia majestuosa: en mi opinión, era el buque de su tipo más sólido y fiable jamás construido, pero al precio de unos costes de explotación que hoy serían ruinosos. Entonces tenía 310,7 m de eslora total, 36 de manga y 11,8 de calado, con un desplazamiento máximo de 78.642 t y 80.774 TRB; la planta propulsora contaba con 24 calderas Yarrow y 4 turbinas Parsons en cuatro ejes, con una potencia máxima de 212.000 SHP y una velocidad de servicio de 28,5 nudos, aunque alcanzó 32,84 en pruebas. Podía alojar 2.139 pasajeros en tres clases, y tenía 1.101 tripulantes. El mismo año que entró servicio arrebató la “Blue Riband” a su equivalente francés (el “Normandie”, en servicio desde 1935), aunque los franceses ya le habían escamoteado el récord de tonelaje de registro (TRB) incrementando el de su buque mientras el “Queen Mary” todavía estaba en armamento. El “Normandie” consiguió recuperar temporalmente la “Blue Riband” hasta que, en 1938, el “Queen

Mary” se la arrebató definitivamente con una travesía entre Inglaterra (Bishop Rock) y Nueva York de 3 días, 21 horas y 48 minutos, a una velocidad media de 30,99 nudos.

**El "Queen Mary” fotografiado el 20 de junio de 1945, durante su “servicio militar”: está entrando en Nueva York procedente de Gourock (Reino Unido) tras haber cruzado el Atlántico con 14.777 soldados norteamericanos repatriados del frente europeo. Obsérvese la linterna del radar de superficie en la cubierta magistral, inmediatamente a proa de la primera chimenea, y el cableado del equipo de desmagnetización (Degaussing) a lo largo del costado. (Edición propia de una foto de la US Navy)**

Al estallar la 2ª Guerra Mundial el “Queen Mary” y el “Normandie” se refugiaron en Nueva York, donde a los pocos meses se les unió el “Queen Elizabeth”, sorprendido por la guerra en periodo de armamento. El trío era único en el mundo por su combinación de capacidad y velocidad, y da idea de su valor estratégico que la pérdida de un solo “Queen” habría dejado a los británicos sin el 20% de su capacidad de transporte de tropas. Cuando se hizo evidente la derrota de Francia, 150 miembros del Coast Guard embarcaron en el “Normandie”, oficialmente para protegerlo de sabotajes, y presumiblemente para mantenerlo bajo control mientras se familiarizaban con sus interioridades. El 12 de diciembre de 1941, cinco días después de Pearl Harbor, los tripulantes franceses fueron acompañados al portalón, y la Armada norteamericana se hizo cargo por las malas de un barco atípico y más complicado de lo que debían sospechar. Tres semanas después el “Normandie” fue reclasificado como transporte de tropas, iniciándose unas obras de adaptación que debían durar un mes, pero acumularon retrasos. La familiarización de la dotación naval también resultó mejorable, y cuando el 9 de febrero estalló un incendio por un trabajo de soldadura, una concatenación de errores acabó con el buque hundido de costado en el muelle; se reflotó al año siguiente, pero en un estado que desaconsejaba su reparación, y fue desguazado en 1946.

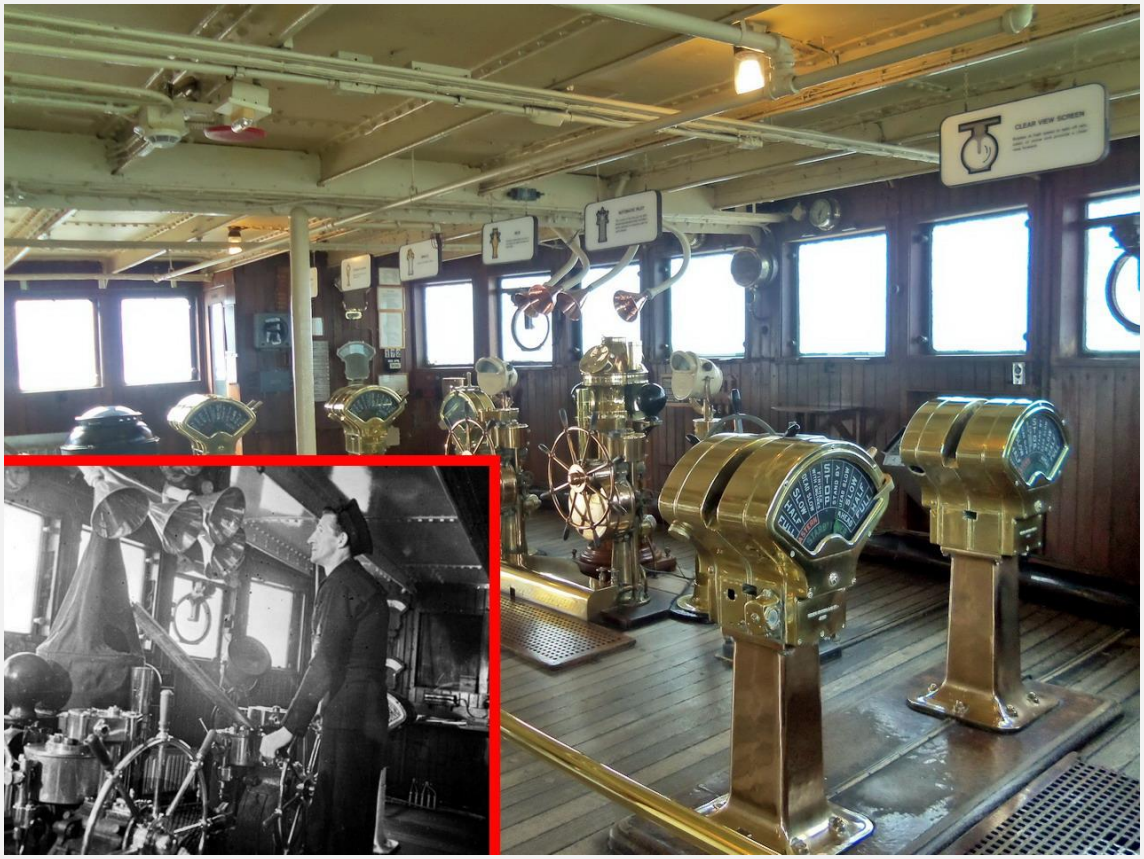
En mayo de 1940 los británicos ya habían transformado el “Queen Mary” en transporte de tropas, ampliando su capacidad a 5.500 “pasajeros”; durante más de un año lo usaron para trasladar soldados australianos a Oriente Medio, hasta que la entrada de Japón en la guerra arruinó el ambiente en el Índico Oriental e hizo desaconsejable

seguir despoblando Australia. A mediados de diciembre de 1941, una delegación británica presidida por Churchill se desplazó a Estados Unidos para planificar la Gran Estrategia, que en Europa se apoyaría en una criatura logística llamada "Operación Bolero". En esencia, el "baile" consistía en hacer cruzar el Atlántico rumbo al Reino Unido millones de toneladas de suministros, decenas de miles de vehículos militares… y más de un millón de soldados; semejante "demanda" alteraba radicalmente el "mercado de cruceros", y debió resultar inevitable que los norteamericanos empezaran a mirar fijamente a los "Queens". En un alarde de reflejos los británicos les cedieron "gratis total" su control operativo, corriendo además con los gastos de explotación, incluyendo los salarios. Naturalmente, esta vez se mantendría a bordo la tripulación original de los buques, y los norteamericanos solo tendrían que llenarlos de soldados.

**Ejercicio de abandono de buque a bordo del "Queen Mary": la foto está hecha con toda probabilidad entre el 10 y el 16 de diciembre de 1944, durante un viaje entre Nueva York y Gourock con 11.996 soldados norteamericanos a bordo. En la esquina inferior izda puede verse un montaje doble de 40 mm Bofors y un director de tiro Mk51, y en el castillo dos montajes sencillos de 76 mm HA y otro de 20 mm Oerlikon. El bote salvavidas de cubierta es uno de los ocho suplementarios que se colocaron aquí y allá para salir del paso, justo debajo del Bofors hay dos balsas "Carley", y los cuatro bultos más a proa aparentan ser balsas de fortuna (concretamente "de bidón") apiladas. La aterradora densidad de población no requiere comentarios. (Foto de autor desconocido)**

Hay que reconocer que los norteamericanos no se cortaban un pelo: Churchill dice en sus memorias que el general Marshall le planteó "*a hard question*" al preguntarle cuantos hombres "deberíamos" meter a bordo, "*observing*" que cada barco podría dotarse de medios de salvamento para unas 8.000 personas, pero si se prescindía de ese detalle cabrían 16.000. Hábilmente, Churchill contestó que solo podía decirle lo

que “ellos” harían: *“If it were a direct part of an actual operation, we should put all on board they could carry. If it were only a question of moving troops in a reasonable time, we should not go beyond the limits of lifeboats, rafts, etc. It is for you to decide.”* Al mes siguiente el “Queen Mary” fue modificado en Boston, ampliando paulatinamente su capacidad hasta 12.500 “pasajeros”, y con el tiempo la oferta se amplió incluyendo el paquete veraniego “noche bajo las estrellas”, que le permitiría alcanzar un récord mundial de 16.683 personas a bordo en julio de 1943. Tras un par de viajes para reforzar otros frentes, en agosto de 1942 el “Queen Mary” empezó a navegar a piñón fijo entre Nueva York y Gourock (Glasgow), y como navegar de vacío es ruinoso, cada viaje de vuelta transportaba hasta 5.000 prisioneros, que en Gran Bretaña eran bocas inútiles, pero en Norteamérica podían ser una mano de obra competitiva. A más de un lector le sorprenderá saber que, antes de que le instalaran estabilizadores en 1958, el “Queen Mary” era un barco muy balancero, y a veces el mareo campaba por sus respetos.




**El puente del “Queen Mary” en la actualidad (foto principal) y durante la 2GM (recuadro). Además de los cuatro telégrafos de máquinas y uno de maniobra, se aprecia un sistema de gobierno hidráulico duplicado y otro eléctrico (parcialmente oculto por el telégrafo de Pp.Er), con repetidores asociados a una aguja giroscópica como la que se ve a la izquierda (probablemente una Sperry MK14). En el recuadro inferior la aguja magnética de gobierno está enmascarada con una capucha de lona, seguramente por imperativos del plan de oscurecimiento, pero el portillo de Er no debe estar oscurecido, sino cubierto por un blindaje A/A que protegía la mayor parte del puente. (Montaje y edición propios de una foto extraída de kittyjanusz.wordpress.com y otra del artículo “Voyages to Victory; RMS Queen Mary’s War Service”)**

Mareados o no, estos viajes podían arriesgar en un solo cesto tres cuartas partes de la plantilla de nuestra Armada actual, convirtiendo a los “Queens” en el

paradigma del “buque valioso” y haciendo que Hitler pusiera precio a su cabeza. La imposibilidad práctica de escoltarlos hacía imperativo artillarlos a conciencia, y en 1942 el “Mary” montaba una pieza de 152 mm, seis de 76 mm, diez de 40 mm, veinticuatro de 20 mm y varios lanzacohetes, suficiente para arruinar el día a un submarino en superficie o dar un recibimiento entusiasta a un bombardero, que eran amenazas muy verosímiles; de las amenazas internas se ocupaba un destacamento de policía militar, integrado en un grupo permanente de uniformados que incluía señaleros y seguramente artilleros. Para evitar cotilleos el capitán se enteraba de las salidas 24 horas antes, y la derrota se le entregaba en un sobre que se abría en la mar; además, había orden terminante de “*never stop or turn round, whatever the circumstances*”, sin margen para interpretaciones. Naturalmente observaban silencio radio, y es significativo que, en cierta ocasión que los alemanes anunciaron reiteradamente el hundimiento del “Queen Mary”, el capitán informó por megafonía al “pasaje” que estaban hundidos para el debido conocimiento, pero continuó el viaje sin dar señales de vida.

**Ejercicio de zafarrancho de combate A/A en el “Queen Mary”: la foto está hecha desde el alojamiento de oficiales de máquinas (extremo de popa de la cubierta de botes) mirando hacia la aleta de Er, y se aprecia un montaje de 76 mm HA (izda), un Oerlikon de 20 mm (dcha), una balsa Carley (abajo) y una docena de ayudas a la flotación. Las líneas blancas pintadas en cubierta son, casi con seguridad, guías para poder circular de noche en oscurecimiento total. (Foto Queen Mary Historical Archives)**

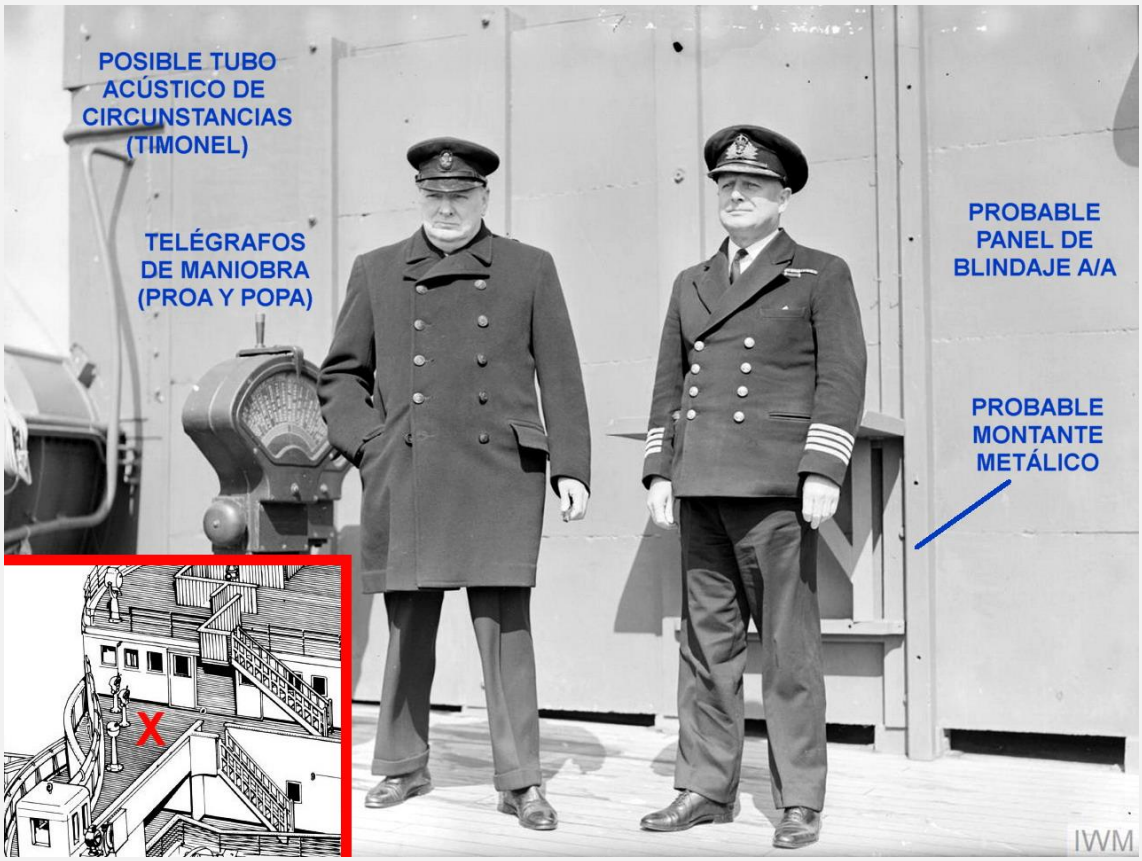
En 1942, la práctica totalidad de los capitanes y buena parte de los oficiales de la Cunard eran también oficiales de la Royal Naval Reserve (RNR), con un modelo de carrera que les permitía progresar en el escalafón naval sin abandonar la Marina Mercante. La integración entre ambas marinas era envidiable, pero existía una rivalidad tradicional, en buena parte folklórica: así, los "ranas" embarcados en unidades navales tendían a ser condescendientes con las habilidades náuticas de sus colegas "pata negra", que se vengaban divulgando la especie de que "RNR" significaba "Really Not Required". Irónicamente, en la 2ª Guerra Mundial la Royal Navy "requirió" muchos más "ranas" de los que podía suministrar la Marina Mercante, y tuvo que improvisar decenas de miles de entusiastas oficiales de la Royal Naval Volunteer Reserve (RNVR), que al ser marinos "amateur" generaban cierta inquietud y daban pie a que los escamados "pata negra" tradujeran la sigla por "Really Not Very Reliable".

El 10 de agosto de 1942 tomó el mando del "Queen Mary" el capitán Cyril Gordon Illingworth, un veterano de 59 años que llevaba en la Cunard desde 1910: sus empleadores le veían como "*a proud countryman*" y es notorio que tenía debilidad por las frases solemnes, pero debía resultar un "viejo" bastante llevadero, porque un colega le describió como "*the lovable little seaman with the foghorn voice*". Obviamente no era muy alto, pero el mando que le asignaron sugiere una gran estatura profesional, y en la Cunard le siguen considerando un capitán legendario por haber resistido 75 horas sin pegar ojo en el puente del "Ascania". Illingworth también era oficial de la RNR, donde dos años antes había alcanzado el empleo de CN, pero los datos de sus embarques en unidades navales que pude conseguir se limitan a tres buques y son alarmantes. Así, consta que siendo AN estaba a bordo del crucero "Argyll" cuando embarrancó y se perdió en 1915, y que también estaba en el acorazado "Valiant" durante la batalla de Jutlandia (1916), lo que permite aventurar que seguiría allí dos meses y pico después, cuando este buque tuvo un grave abordaje con el "Warspite". Finalmente, en 1917 y ya en el empleo de TN, mandaba el Q-Ship P44 cuando sufrió un abordaje con el mercante "Lough Fisher": ninguna fuente dice que Cyril fuera un gafe, pero es posible que fuera un gafe selectivo, y su mal fario actuara solo en presencia de buques de la Royal Navy.

## CORTES Y RECORTES

El 27 de septiembre de 1942 el "Queen Mary" inició viaje saliendo de Nueva York hacia Gourock con 918 tripulantes y 10.230 "pasajeros"; ya en aguas abiertas empezó a navegar a régimen de 28 nudos, con un plan de zig-zag que reducía su velocidad de avance a unos 26,5. Lo habitual era que durante las primeras 150 millas le acompañara media docena de destructores norteamericanos, después le tocaba cruzar el Atlántico en solitario hasta el NW de Irlanda, donde le esperaba otro grupo para escoltarle a puerto; como jugaban al despiste evitando la derrota directa, los tránsitos se alargaban hasta unos cinco días y medio. Este viaje era el segundo en sentido E bajo el mando de Illingworth, y todo fue bien hasta la mañana del 1 de octubre, en que, según el comandante alemán, el submarino U-407 les disparó una salva de cuatro torpedos, pero como ninguno acertó y a bordo no llegaron a enterarse, la cosa continuó yendo estupendamente. El estado de la mar era pasable, y aunque en la guerra la meteorología también es secreta, según fuentes bien informadas el 30 de septiembre se instaló una baja de 975 mb casi estacionaria al NW de Islandia que, sin afectarles en exceso, sopló lo suficiente para enviar una considerable mar tendida del W hacia la costa escocesa.

El 2 de octubre amaneció despejado, con viento WSW fuerza 4 y una visibilidad excepcional; 200 millas al NW de Irlanda el "Mary" llegaba dos horas tarde

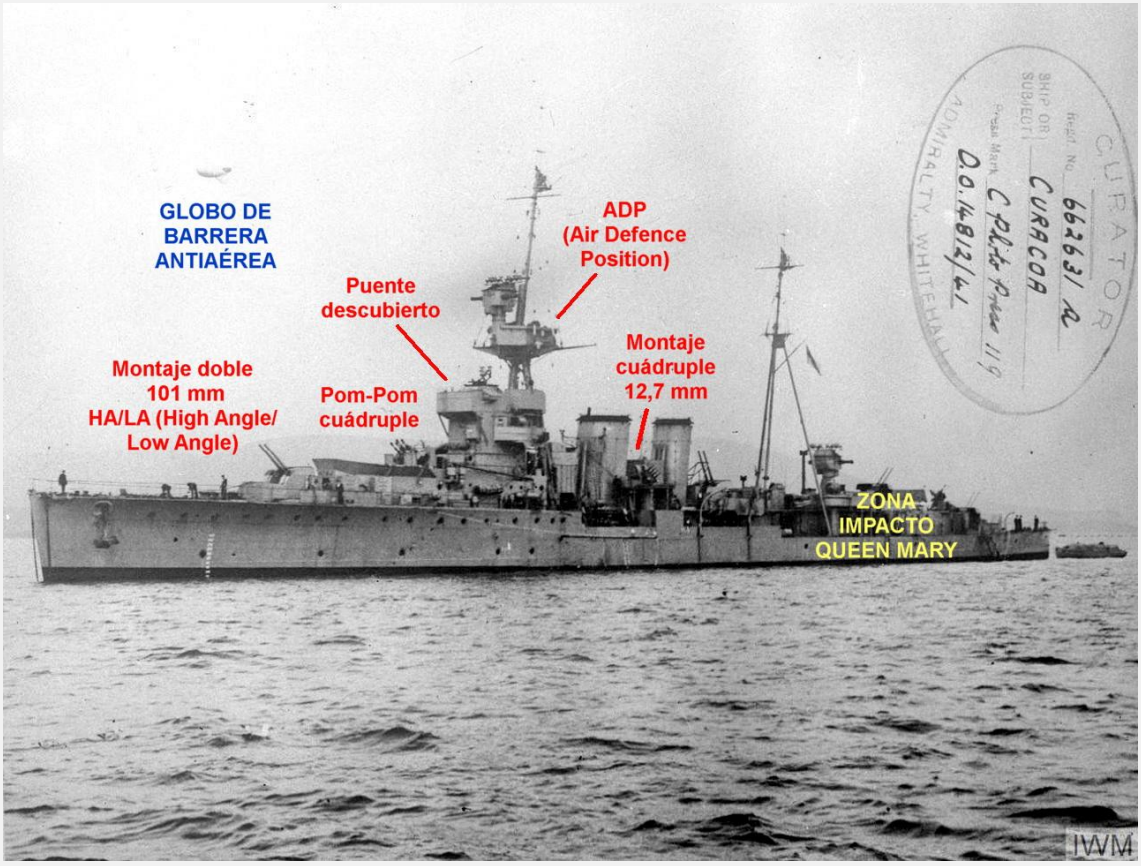



**En el transcurso de la 2GM, Churchill cruzó tres veces el Atlántico a bordo del "Queen Mary"; esta foto corresponde el primero de esos viajes, efectuado en mayo de 1943 y siete meses después del abordaje con el "Curacoa". De esta y otras imágenes se deduce que el puente del "Mary" tenía un blindaje A/A, pero con tanto secreto no lo vi mencionado en ningún sitio, y ubicarme con seguridad me costó varias neuronas. En la foto Churchill y el capitán Illingworth posan en el alerón de Br, en un punto que he marcado con una "X" en el gráfico inferior: el 1er. Ministro luce uno de sus impagables atuendos, y Cyril parece combinar su chaqueta de mercante con su gorra de la Royal Navy. Pese a compartir medio de transporte con miles de prisioneros alemanes, la travesía se desarrolló a entera satisfacción de Churchill, que felicitó por escrito al capitán. Al parecer, se hicieron algunos ajustes en la ley seca imperante a bordo para que Winston pudiera hacer unas libaciones (Composición y edición propias de una foto del Imperial War Museum y un gráfico del libro "The Cunard Liner Queen Mary")**

a la cita con sus escoltas, pero ya había sido avistado por un "hidro" hacia las 0700, con las primeras luces, permitiendo hacer ajustes finos y evitar el ridículo de que el escoltado, al que ni siquiera le estaba permitido moderar, pasara de largo. La fuerza consistía en seis destructores a cargo de la defensa A/S y el crucero ligero "Curacoa", que debía prestar defensa A/A cercana, o tan cercana como le fuera posible, porque su velocidad máxima era 25 nudos, 1,5 menos que la de avance del escoltado. Con el puerto de destino a 300 millas y la posición óptima para hacer su trabajo media milla por la popa del "Mary", la misión del crucero era un problema sin solución, y buena parte de los intentos anteriores habían sido deprimentes. No sorprende que, para algunos norteamericanos, "*the convoy escort itself came to be regarded as a propaganda exercise*", y es fácil imaginar la presión que debía sentir el responsable de la fuerza.

El "presionado" era John Wilfrid Boutwood, un CN de 43 años con nueve meses de antigüedad que, en los tres meses y medio que llevaba al mando del "Curacoa", ya había escoltado seis veces a los "Queens" entre llegadas y salidas. Como

“senior officer” de la agrupación, Boutwood también mandaba la escolta, y sus informes pos-operativos eran muy críticos con su eficacia, en parte por la inadecuada velocidad de su buque y en parte por la mala calidad de las comunicaciones visuales de los escoltados. Boutwood era un artillero algo sordo y de indudable valor físico, brusco y ordenancista, pero justo y relativamente inofensivo (“*his bark was often worse than his bite*”). Con todo, un guardiamarina que le sufrió como segundo del crucero “Emerald” le describe como un auténtico flagelo: en aquel momento (1937) una medicación antipalúdica había teñido su cara de amarillo, lo que le granjeó el apodo de “Yellow Peril”, que cinco años después le seguía acompañando en el “Curacoa”. Mi impresión es que Boutwood era un profesional sólido y honesto, pero con un perfil que no invitaba a la espontaneidad, lo que unido a su incipiente sordera y al poco tiempo que llevaba a bordo, pudo sumirle en un pozo de aislamiento con sus inmediatos colaboradores.




**El “Curacoa” tras su conversión en crucero AA; la foto aparenta ser de 1941, y el aspecto es muy parecido al que tenía cuando se perdió el año siguiente, aunque a mediados de 1942 se le añadieron un radar de superficie (entre la segunda chimenea y el palo de popa) y cinco montajes sencillos de 20 mm Oerlikon. En una imagen posterior veremos alguno de estos cambios, pero he seleccionado ésta porque muestra la banda del impacto y, además, el barco sale muy favorecido. Por suerte las fotos son en blanco y negro, disimulando el “Rosa Mountbatten” con el que esta desdichada unidad estuvo pintada los últimos meses de su vida. (Rotulación propia sobre una foto del Imperial War Museum)**

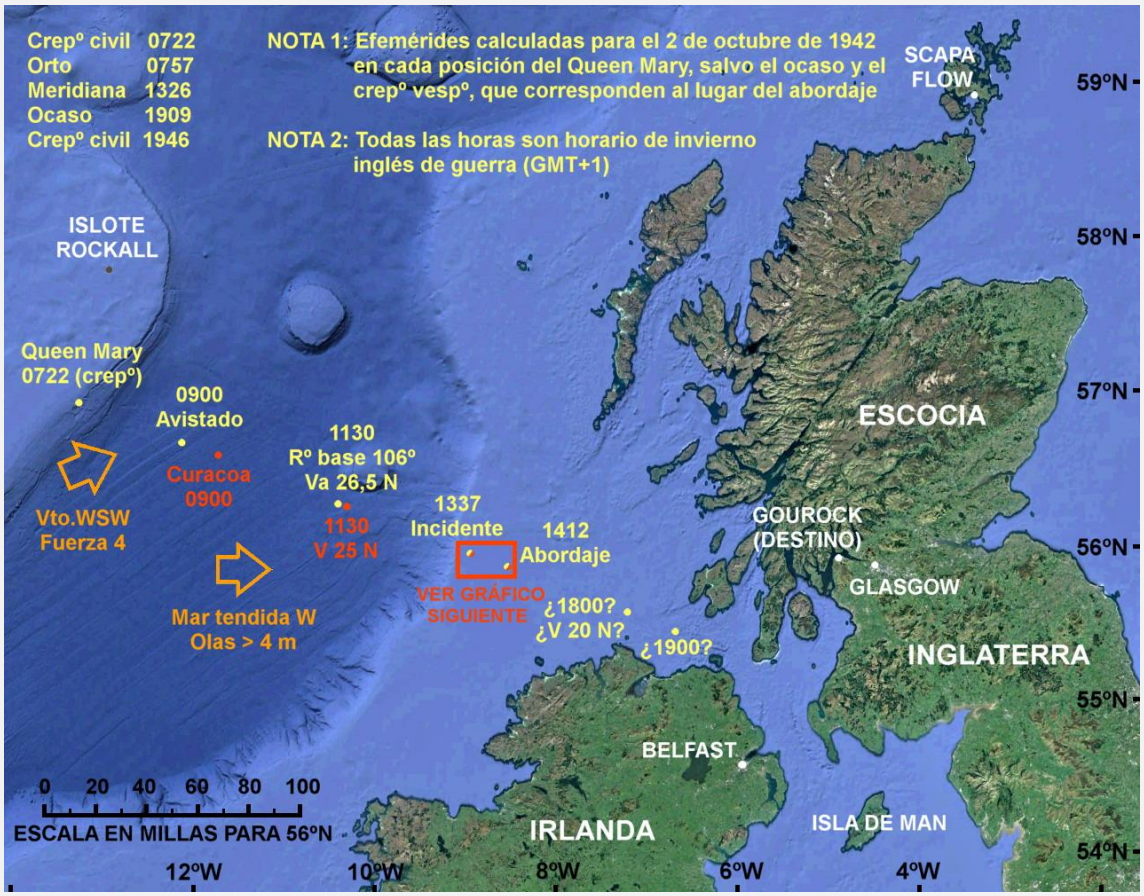
El buque insignia de Boutwood era un crucero ligero clase “C”, botado en Pembroke en 1917 y en servicio desde 1918. Como sus cinco compañeros de la sub-clase “Ceres” tenía 137,2 m de eslora, 13,3 de manga y un desplazamiento máximo de 5.360 t, con seis calderas Yarrow y dos turbinas Brown-Curtis que le daban 29,5 nudos de velocidad máxima para una potencia de 40.428 SHP. Los cruceros de esta clase

habían envejecido mal y, según el prestigioso ingeniero D.K. Brown, a mediados de los treinta eran "*an embarrassment*". Así, su "*negligible*" armamento A/A los hacía inútiles para el mar del Norte o el Mediterráneo, su limitada autonomía inadecuados para proteger las rutas oceánicas, y su mala estabilidad dificultaba modificarlos. En 1934 se decidió transformarlos en cruceros A/A, pero la Royal Navy andaba sin blanca y se hizo de aquella manera. La modificación del "Curacoa" terminó en 1940, a tiempo para participar en la campaña de Noruega y recibir una bomba alemana que le hizo una carnicería: era la segunda mala experiencia en su carrera, porque en 1919 ya se había tragado una mina. En su configuración final (septiembre de 1942) se habían eliminado los tubos lanzatorpedos y sustituido la artillería original por ocho piezas de 101 mm en cuatro montajes dobles, cinco de 20 mm en montajes simples, ocho de 12,5 mm en dos montajes cuádruples y tres "pom-pom", con un radar de superficie y otro aéreo; también hubo que "instalar" unas 200 t de lastre fijo, seguramente en perjuicio de la autonomía. Según Brown, tras la transformación de estos buques "*their capability was little more than that of a sloop*", pero con la tripulación y el coste de mantenimiento de un crucero.

Como la cita se retrasaba, a las 0800 Boutwood ordenó a los destructores dar la vuelta y arrumbar al E, y tras comprobar que el "Curacoa" podía mantener 25 nudos a ese rumbo con el maretón de popa, arrumbó al W al encuentro del "Mary"; poco antes de las 0900 una "fortaleza volante" B-17 que ahora escoltaba al "Queen" le actualizó su posición, y minutos después le detectaron visualmente a 15 millas. Tras hacer sus cálculos Boutwood puso proa al E y aumentó paulatinamente la velocidad hasta 25 nudos, la máxima que a esas alturas de su vida podía alcanzar su buque, quedando hacia las 0930 al mismo rumbo y unas 7 millas por la proa del "Mary", con la cortina A/S desplegada a buena distancia por la proa. Con una diferencia de velocidad de 1,5 nudos bien administrada, podría mantenerse varias horas a una distancia razonable del escoltado, para después ceder la tarea a los destructores. A las 1130 Boutwood pasó un mensaje por Aldis al "Mary": "*request your present course and speed made good*"; la respuesta (108º y 26,5 nudos) era mejorable, porque la giroscópica del "Queen" marcaba 2º de más y 108º era el rumbo base de gobierno (Rvº 106º), pero lo relevante fue que, ni Illingworth informó, ni Boutwood preguntó nada sobre el plan de zig-zag.

El "Queen Mary" venía usando el plan de zig-zag nº 8, que se había consensuado en una reunión previa entre capitán y comandante y era adecuado para buques de gran tamaño; el plan tenía 6 tramos, con un ciclo completo cada 40 minutos, caídas de 25º y 50º y una máxima separación lateral respecto al rumbo base de milla y media (ver gráfico). En el puente del "Mary" había un reloj de zig-zag para alertar acústicamente al timonel de las caídas, que se efectuaban tras obtener confirmación del oficial de guardia y con una viveza que escoraba sensiblemente el buque. A las 1200 entraron de guardia el 1er.of. senior Robinson y su subalterno, el 3er.of. senior Hewitt, a los que acompañaban dos timoneles, dos mozos, dos serviolas y un señalero (seguramente naval); veinte minutos después el comandante del "Curacoa" les pasó otro mensaje ("*I am doing my best speed 25 knots on course 108. When you are ahead I will edge in astern of you*") cuya sintaxis hizo gracia al capitán del "Mary", que como vimos era especialista en frases, y mientras Illingworth sonreía, su contraparte del crucero bajó flemáticamente a comer, generando críticas a posteriori por no pedir un bocata. La empopada, con olas de más de 4 m, hacía que el "Curacoa" navegara con un marcado cuchareo, dando guiñadas de unos 7º a banda y banda, mientras dos millas por su popa el "Queen Mary" se movía con la adecuada majestuosidad, pero sin rumbo fijo. A eso de las 1300 el B-17 hizo mutis, y el comandante volvió al puente; Boutwood deseaba estar lo más cerca posible del escoltado, pero los 2º de error en la "gyro" del "Mary" le

estaban desviando a Er, por lo que cayó a Br al 105º y luego al 100º hasta comprobar que estaba de nuevo dentro de su zig-zag, en cuyo momento volvió a rumbo 108º.




**Derrota más probable del "Queen Mary" entre el amanecer del 2 de octubre y el avistamiento de la costa inglesa, con la trayectoria centrada en la situación del abordaje, que a su vez está ajustada con la del pecio del "Curacoa". Las posiciones previas están calculadas por estima inversa para un rumbo base 106º y una velocidad de avance de 26,5 nudos, y las posteriores, probablemente más imprecisas, por manifestaciones de un testigo a bordo del "Queen Mary". Las situaciones del "Curacoa" se basan en su posición relativa en cada momento, y si hemos de valorar con justicia la misión encomendada a su comandante, debemos considerar que la distancia navegada por el "Mary" entre las 0722 y las 1900 es, "grosso modo", la existente entre Cartagena y Algeciras. (Elaboración propia sobre un mosaico fotográfico de Google Earth)**

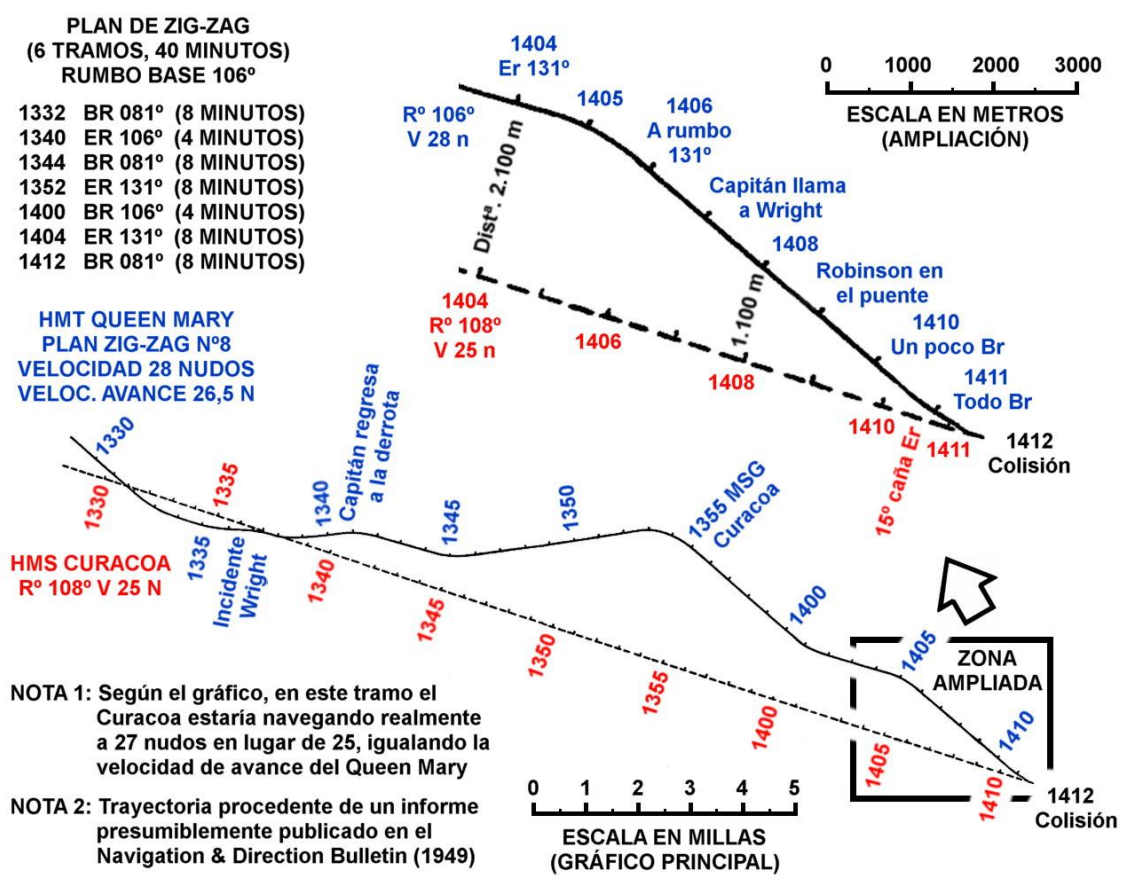
En algunos mercantes los oficiales disfrutan de relevos a la hora de las comidas, y a las 1330 el 1er.of. junior Wright y el 3er.of. junior Heighway subieron al puente para relevar a Robinson y Hewitt. Dos minutos después tocaba caer 50º a Br, del 131º al 081º, y Robinson inició la maniobra con el "Curacoa" abierto unos 40º por Br a unos 600 m, pero tras caer unos 30º no lo vio claro, detuvo la caída y bajó a comer, dejando a su relevo rematar la faena. De creer a mi software la meridiana habría sido a las 1326, y Hewitt, que ya habría tomado la altura, se la debió pasar a Heighway para que hiciera el cálculo. Un minuto después de quedar solo Wright ordenó "*port a little*", pero tras caer otros 4º tampoco lo vio claro, y ordenó sucesivamente "5º de caña a Er" y "toda la caña a Er", consiguiendo llamar la atención del capitán, que estaba en la derrota trabajando la meridiana con Heighway. El "viejo" salió al puente preguntando "*what's the matter, Wright*?", Wright respondió "*I don't like this cruiser, sir*" y, tras emitir un

"*Well, let's have a look at her*", Illingworth se dirigió al alerón de Br para estudiar la coyuntura, decidiendo que no había peligro y ordenando a Wright completar la caída a Br y seguir el plan de zig-zag. En la Royal Navy de 1942 existía la norma no escrita de que los escoltas no incordian a los escoltados, y el "viejo", que por añadidura era CN (RNR), transmitió amablemente esta doctrina a Wright: "*Carry on with the zigzag. These chaps are used to escorting. They will keep out of the way and won't interfere with you*". Completada la caída a Br y la siguiente a Er, a las 1342 el "Mary" quedó al rumbo base (106º), con el "Curacoa" navegando paralelo a unos 1.100 m por el través de Er.; a esas alturas, algunos de los soldados norteamericanos que pululaban por cubierta ya estaban cruzando apuestas sobre si finalmente se produciría un abordaje.

## CORTE Y MITAD

Para un observador situado a corta distancia, la visión del "Queen Mary" cabalgando el maretón en avante toda debía ser imponente: no sorprende que las cubiertas del "Curacoa" se fueran poblando de mirones. En el puente del crucero, su comandante tenía un motivo adicional para apreciar el panorama, porque la posición relativa del "Mary" a estas alturas de la operación demostraba que sus planes estaban saliendo todo lo bien que podían salir. Los seis destructores también estaban en su sitio, al menos de momento, desplegados por su proa y formando una cortina A/S a cosa de 3 millas. Boutwood estaba acompañado por el oficial de guardia, el navigator, el "control officer", un señalero, un mensajero y varios serviolas de superficie, complementados en una plataforma sobre sus cabezas por la ADP (Air Defence Position): un auténtico radar aéreo humano con doce binoculares sobre pedestales y otros tantos serviolas supervisados por otro oficial. En sintonía con la despiadada tradición británica el puente del "Curacoa" era descubierto, y para no alterar las malas costumbres el timonel estaba en una cubierta inferior (seguramente en el puente bajo), fuera de la vista de la persona al mando y comunicado por un tubo acústico. A las 1355 Boutwood, que debía seguir haciendo números tras la meridiana, pasó otro mensaje al "Mary": "*Please give me your estimated time of arrival at Toward Point*"; era un mensaje de aspecto inofensivo, pero resultó ser otro eslabón en la cadena que estaba a punto de arrastrar su buque a la ruina.

Tras ilustrar a Wright sobre las normas de convivencia con los escoltas, el capitán del "Mary" había vuelto a la derrota hacia 1340, y veinticuatro minutos después seguía allí en compañía de Heighway, seguramente liados con el papeleo asociado a la situación de mediodía. Durante este periodo Wright había tenido que lidiar en solitario con tres cambios de rumbo poco comprometidos (Br 081º, Er 131º y Br 106º), hasta quedar a las 1402 de nuevo al rumbo base, con el "Curacoa" a milla y pico por el través de Er y rumbo paralelo. A las 1404 tocaba caer 25º a Er, lo que les colocaría prácticamente a rumbo de colisión, pero ahora Wright tenía claro que la misión del crucero era esfumarse, y llegado el momento dio la orden, quedando a rumbo 131º a las 1406. Un minuto después Illingworth le llamó para preparar la respuesta al mensaje del "Curacoa", y en la puerta de la derrota se encontró a Robinson, que regresaba de comer para relevarle. Wright le dijo "*Course 131º, same speed*" y entró en la derrota sin mencionar a nadie el crucero; según el timonel, un minuto después de salir Wright del puente llegó Hewitt, y otro más tarde lo hizo Robinson, que se dirigió al alerón de Er. y vio el "Curacoa" abierto unos 50º y a unos 800 m, aunque sin percibir un peligro inmediato. Eran las 1409 y faltaban tres minutos para la siguiente caída (Br 081º), pero Heighway, que también había salido al alerón, aprovechó ese momento para informarle que el capitán había ordenado a Wright completar todos los tramos del zig-zag.




**Trayectorias del "Queen Mary" y el "Curacoa" en los cuarenta y dos minutos previos al abordaje (abajo) y ampliación de los últimos ocho minutos (arriba). Las trazas proceden del informe "The Collision Between H.M.S. Curacoa and R.M.S. Queen Mary", de autoría incierta, que los lectores interesados pueden consultar en la página www.commsmuseum.co.uk/pubs.htm: el gráfico anexo a ese informe es de una calidad y precisión poco comunes, pero su formato (dos fotocopias) me ha obligado a reconstruirlo por completo. Hay una pequeña discrepancia entre la velocidad "oficial" del "Curacoa" (25 nudos) y la resultante del gráfico (unos 27) y, en rigor, también debería haber una leve caída de la velocidad de avance del "Mary" por la falsa maniobra de Wright (hacia las 1337) y las dos caídas inmediatamente anteriores al abordaje (1410 y 1411). (Elaboración propia a partir de los datos de un gráfico de autor desconocido)**

Boutwood tenía buenas razones para intentar mantenerse lo más cerca posible del "Mary", porque estaban entrando en el embudo de acceso al North Channel, un excelente coto de caza para el enemigo: por eso se mantenía deliberadamente dentro de su zig-zag, aunque cerca del límite S. Seguían navegando al 108º, y desde el puente del crucero veían al "Mary" algo a popa del través de Br, quizá abriendo poco a poco, pero disminuyendo rápidamente en distancia mientras el "Curacoa", que debía tener el maretón por la aleta de Er, se movía "*yawing wildly at times, rolling and plunging in the swell*", un espantoso escenario para las distancias cortas. El equipo de puente se había limitado a marcar al "Queen" hasta que su proa llegó a 400 m escasos de la aleta del "Curacoa", momento en que el comandante tomó la voz y ordenó 15º de caña a Er. Lo que ocurrió después nunca se ha explicado del todo, pero el crucero, que en ese instante estaba dando una guiñada a Br, "*did not appear to respond at once*" justo cuando la proa del "Mary" se le venía encima. Boutwood no pudo recordar con seguridad sus órdenes posteriores, y todos los oficiales que le acompañaban murieron, aunque es

improbable que tocara la máquina, y en sus declaraciones no descartó que ordenara caña a la vía o incluso metiera caña a Br. Se aceptó que la interacción con la proa del "Mary" pudo repeler la popa del crucero haciéndole caer a Br, pero un estudio concluyó que esa fuerza se podía haber compensado fácilmente con el timón. Una posibilidad (de cosecha propia) es que, en el momento de tomar la voz el comandante, el timonel, relativamente aislado del puente, ya estuviera corrigiendo la interacción por su cuenta sin decir nada, y que las órdenes directas al timón posteriores se emitieran sin considerar esta variable.

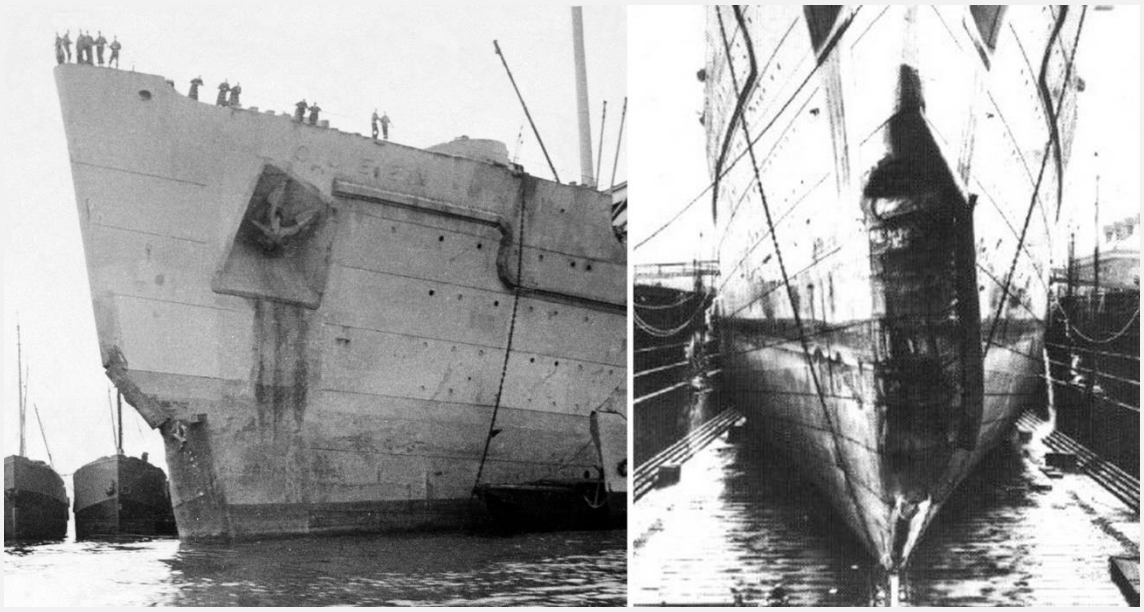
En el alerón del "Queen Mary" Heighway podía ver cómo un oficial les hacía fotos desde el puente del crucero, y por un instante pensó que les iban a dar un andarivel. Robinson esperaba que el "Curacoa" cayera a Er. en cualquier momento, pero a las 1410, aún sin alarmarse y a 400 m escasos, ordenó "*Port a little*", cayendo 10º antes de gobernar derecho. Cuando a las 1411 (tras instruir al timonel) volvió al alerón, el crucero abría unos 30º por Er a 150 m, tan cerca que sus balances permitían ver el interior de sus chimeneas; a Heighway le pareció que estaba cayendo francamente a Br, y que sus oficiales, que antes les miraban con curiosidad, ahora lo hacían con alarma. Robinson ordenó "*Hard-a-port*", y el "Mary" pudo caer unos 8º antes del abordaje, que se produjo a las 1412, mientras el reloj de zig-zag les recordaba que era hora de caer a Br. La proa del "Queen Mary" impactó con un ángulo de unos 30º a 2/3 de la eslora del "Curacoa", empujando su popa hasta atravesarlo a la marcha, escorarlo unos 80º y romperlo como un lápiz pese a sus 76 mm de blindaje de costado. El tercio de popa se hundió casi de inmediato, pero la proa se adrizó entre nubes de humo y vapor, haciendo concebir a Boutwood la esperanza de salvarla, pero solo aguantó a flote cinco minutos.

En el "Queen Mary" el golpe se sintió como si hubieran atravesado una ola; Illingworth declaró que, tras consensuar con Wright la respuesta al mensaje del "Curacoa", *"Mr. Wright had called the signalman, and then we felt a bump. I said .../... I wonder if we are being bombed. We always expected to be bombed"*. Ambos se precipitaron al puente, donde el capitán interpeló al primero que encontró (el timonel) "*Was that a bomb*?", obteniendo una respuesta impecable: "*No, sir, we hit the cruiser*". Llegaron a tiempo de ver el desastre que dejaban a popa, pero el "Mary" siguió avante como era su deber, aunque impulsados por otro deber algunos soldados arrojaron por la borda chalecos, y hasta una balsa que lograron destrincar. Illingworth informó al destructor "Bulldog", ahora "senior" de la escolta: "*It would appear that Curacoa attempted to cross my bows when collision occurred. Am reducing speed to 10 knots to ascertain extent of damage and have ceased zigzag. Will keep informed*", y a las 1420 el "Bulldog" informó al mando de "Western Approaches": "*HMS Curacoa rammed and sunk by Queen Mary in position 55.50N 08.38W. Queen Mary damaged forward. Speed ten knots*". Pronto llegó el parte de daños: el pique de proa estaba inundado, pero el mamparo de colisión aguantaba, los destrozos se limitaban a la roda y estaban casi cubiertos por planchas dobladas hacia dentro; tras colocar un pallete y apuntalar el mamparo, el "Mary" aumentó poco a poco su velocidad hasta 20 nudos.

Illingworth debía seguir estupefacto por la conducta del crucero, y a las 1519 conjuró sus fantasmas enviando otro mensaje al "Bulldog": "*After careful consideration can only conclude Curacoa put her helm wrong way*"; su contraparte no debía estar menos atónito, y uno de sus serviolas dijo que, tras el naufragio, "*Captain Boutwood …/… asked me if I had noticed our altering to starboard*". De momento Boutwood tenía problemas más acuciantes, porque él y lo que quedaba de su dotación estaban nadando empapados en fuel y con el agua a unos 13º, lo que sumado al oleaje hacía difícil garantizar la supervivencia más allá de un par de horas. La escolta estaba a unos diez minutos, pero la prioridad debía ser reorganizar el dispositivo: un serviola del "Saladin" dijo que, tras informar al puente de "*a black cloud near to the Queen Mary*",

vio cómo su buque aproaba a esa dirección para volver "*shortly after …/… on our original course*". Debió ser un día de decisiones difíciles, pero finalmente el "senior officer" del "Bulldog" pudo enviar al lugar del abordaje los destructores "Bramham", "Cowdray" y "Skate", continuando él la escolta con el "Saladin" y el "Blyskawica".

Los destructores llegaron hacia las 1615, tres horas escasas antes del ocaso, y lograron salvar a 101 personas de las 439 que constituía la dotación del crucero aunque, sin duda, buena parte de las víctimas habría quedado atrapada en interiores o perecido en los primeros minutos; algunos disponían de balsas, pero otros estaban a punto de morir de hipotermia o por ingestión de fuel. En las operaciones de salvamento destacó el "Bramham", que rescató él sólo unas 70 personas, en buena parte gracias a las habilidades de su comandante y su segundo: el "Ulster Medical Journal" identifica al segundo como el TN David Mountbatten, que además de ser un oficial excepcional era marqués de Milford Haven, sobrino del almirante Lord Louis Mountbatten y primo segundo de Don Juan de Borbón. Precisamente, uno de los "pescados" por la ballenera del "Bramham" fue Boutwood, que casi no lo cuenta, y junto con el AN de guardia en la ADP fueron los únicos oficiales supervivientes. Ya en tierra, los náufragos fueron aislados e instruidos para mantener la boca cerrada; Illingworth ya había reunido la tarde anterior a los centenares de oficiales de la división de infantería que transportaba para decirles que ni ellos ni sus hombres debían mencionar lo ocurrido durante el resto



**Daños en la proa del "Queen Mary" tras el abordaje. A la izquierda, resultado del parcheo de urgencia efectuado en Gourock: esencialmente una encajonada de cemento que le permitió cruzar el Atlántico entre el 8 y el 14 de octubre a una velocidad media de 21,5 nudos, rumbo a un astillero norteamericano. A la derecha el buque en el Boston Naval Shipyard, donde permaneció 19 días hasta salir con una proa provisional y un refuerzo en el mamparo de colisión con los que se tuvo que arreglar el resto de la guerra. En las dos fotos se aprecia una cadena que pasa bajo la roda, quizá para reforzar estructuralmente la zona, pero lo más interesante está en la foto de la derecha, que muestra la impronta de la totalidad del costado del crucero sin que los daños se prolonguen en la parte baja de la roda, sugiriendo que en lugar de pasarle por encima lo rompió como una cerilla con blindaje y todo. Está claro que ya no se construyen barcos así. (Montaje y edición propios de dos fotos de autor desconocido)**

de la guerra. El “Mary” fondeó en Greenock de madrugada, y tras desembarcar el “pasaje” y colocar una encajonada de cemento salió para Boston, donde al resguardo de los bombarderos alemanes le hicieron un apaño para ir tirando hasta el fin del conflicto.

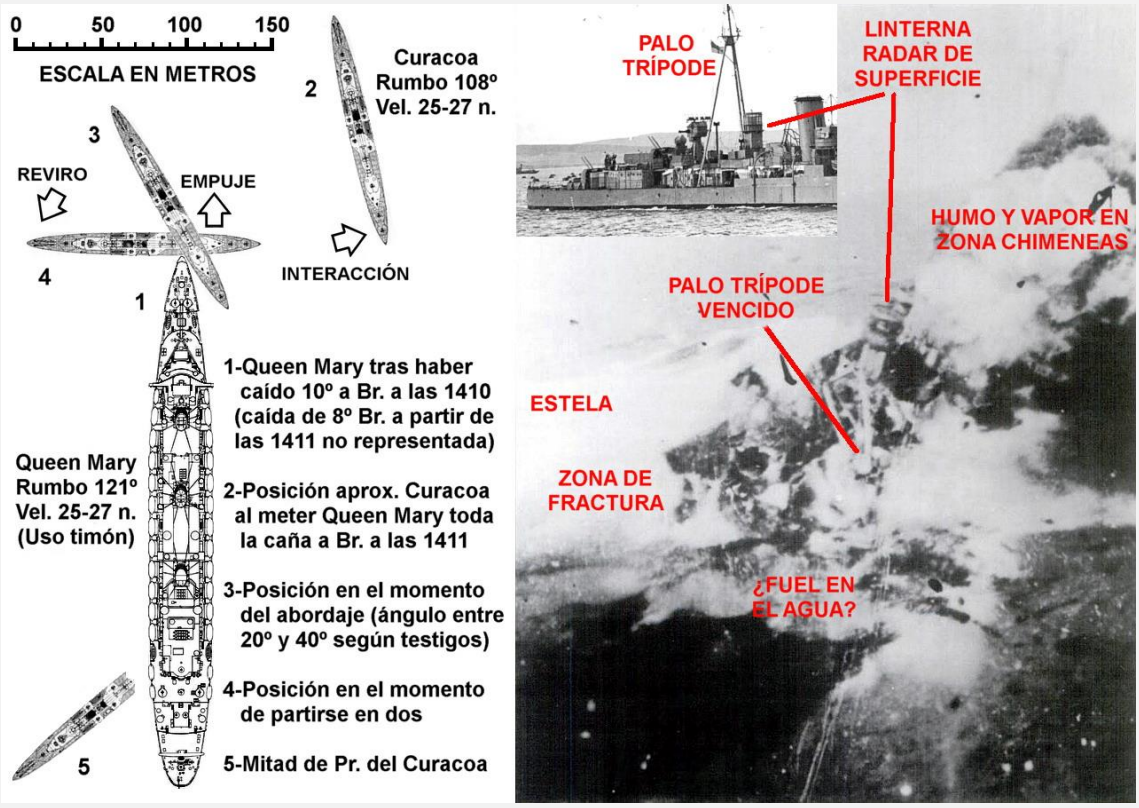
## CORTE DE JUSTICIA

Si el tiempo es oro la Royal Navy debía pecar de cicatera, porque a Boutwood le dieron el justo para secarse el pelo y entrar en calor antes de comparecer el 4 de octubre (dos días después del abordaje) ante una “Secret Court of Inquiry”, que le absolvió “*without a reprimand*”. En diciembre le dieron el mando del “Fantome”, un dragaminas de flota tipo “Algerine” de unas 1.000 t a punto de entrar en servicio; estaba integrado en la 12ª Flotilla, de la que Boutwood también era “senior officer”, y en mayo de 1943 fueron destacados a Bizerta con la misión de limpiar la zona del Canal de Sicilia, pero a los once días al “Fantome” le estalló una mina en la rastra, volándole la popa y causando su pérdida total constructiva. En julio Boutwood tomó el mando del “Fly” (otro “Algerine”), a bordo del que tuvo ocasión de participar dos meses después en el desembarco de Salerno, liderando con su flotilla de dragaminas la fuerza anfibia: cuando desembarcó al mes siguiente tenía méritos acumulados para que, en diciembre, añadieran a su nombre una “DSO” (Distinguished Service Order) ganada en el “Fantome”, y en mayo de 1944 un “MiD” (Mention in Despatches”) por lo de Salerno. Considerando sus vicisitudes también podían haberle concedido la “Orden del Baño”, pero, bromas aparte, en 1943 la “DSO” era una recompensa por méritos en combate solo inferior a la “Victoria Cross”, y aún le quedaba por librar la batalla más difícil.

Es probable que el Almirantazgo demandara por daños a la Cunard ya en 1943, pero el caso no se vio en una “High Court” hasta junio de 1945, una vez finalizada la guerra en Europa. El tema era espinoso, porque si el abordaje resultaba ser culpa exclusiva del “Curacoa” las viudas y huérfanos de los 338 fallecidos solo recibirían pensiones navales, pero si el “Queen Mary” tenía alguna parte de culpa, las víctimas podrían demandar a su armador y obtener una indemnización complementaria. El odioso marrón le tocó al juez Pilcher, un profesional muy respetado que lo encaró asesorado por dos prestigiosos capitanes de la “Trinity House”, uno de ellos CN (RNR). La Cunard presentó como testigos a todos los involucrados, incluyendo al capitán Illingworth, que había continuado al mando del “Mary”; el Almirantazgo solo presentó a Boutwood. Me atrevo a pensar que para el antiguo comandante del “Curacoa” debió ser la misión más horrible de su vida, porque al lógico desasosiego por su actuación en el accidente, se añadiría la preocupación por lo que se esperaba de él en un juicio que podía mitigar sus consecuencias para los deudos de su dotación. Lamentablemente para sus objetivos Boutwood debía ser una persona decente, y a las personas decentes se les da mal enredar con la verdad: según D.A. Thomas (ver bibliografía) *“he was not to prove a good witness; he did not serve his own interests well by his answers to the questions, although the judge was complimentary enough in his judgement*”.

La versión defendida por Boutwood sostenía que el “Queen Mary” no había seguido en absoluto el plan de zig-zag nº 8, sino un rumbo generalmente paralelo al “Curacoa” hasta que, poco antes de las 1400, había caído a Br cruzando la estela del crucero, para caer poco después a Er y dirigirse hacia ellos. Según sus declaraciones, el “Mary” estaba “*coming ahead on my port quarter until she reached a position which satisfied me and she, so far as I could see, was on a parallel course to me with her stem practically abeam*”; en ese momento, él y los otros oficiales que estaban en el puente habrían empezado a dudar acerca de si el otro buque seguía un rumbo “*perfectly steady*” (recordemos que los dos estaban dando guiñadas por la mar de aleta). Según Boutwood,

tras un minuto o minuto y medio de duda habría ordenado 15º de caña a Er "*in a moment of no concern*" y con el "Mary" a algo menos de media milla, pero de repente percibió "*that the liner was altering more and more to starboard*" y, aunque había tomado la voz, "*from then onwards until the time of the crash I cannot say with any assurance of any order I may have given*". Uno de los puntos débiles del comandante del crucero era su aparente desconocimiento del plan de zig-zag del "Mary", que Illingworth no le había comunicado (o confirmado) al incorporarse, pero él tampoco se molestó en preguntar. Boutwood dijo que no preguntó para no dar la falsa impresión de que él también iba a seguir ese plan, siendo sancionado por Su Señoría con una pregunta retórica: "*It is easier to shepherd a ship if you know which way she is going?*"




**Reconstrucción del abordaje utilizando un plano del "Queen Mary" y otro del "Coventry" (gemelo del "Curacoa") a escala: el reviro hasta la posición 4 se basa en una declaración del serviola de cofa del "Mary", según la cual antes de partirse el "Curacoa" quedó completamente atravesado y con las chimeneas casi a ras de agua. La foto de la derecha aparece en dos trabajos sin ningún comentario, y debe ser una de las que hicieron soldados norteamericanos desde la cubierta del "Mary". He superpuesto otra imagen de la mitad de popa del crucero obtenida meses antes de su pérdida que, a mi juicio, permite identificar por comparación la linterna del radar de superficie, e inmediatamente a popa el palo trípode vencido. De ser así estaríamos viendo el "Curacoa" desde su aleta de Er, ya semiadrizado y con una escora residual a Er de unos 20º, que es coherente con la declaración de su comandante. La enérgica caída a Br del "Mary" complica la escena, pero la dinámica del abordaje sugiere que la parte de proa del crucero pudo "desfilar" con un aspecto similar al del punto 5, en cuyo caso la foto estaría hecha desde la aleta de Br del "Mary" y mirando francamente a popa. (Elaboración propia con un plano del libro "The Cunard Liner Queen Mary" y otro plano y dos fotos de autor desconocido)**

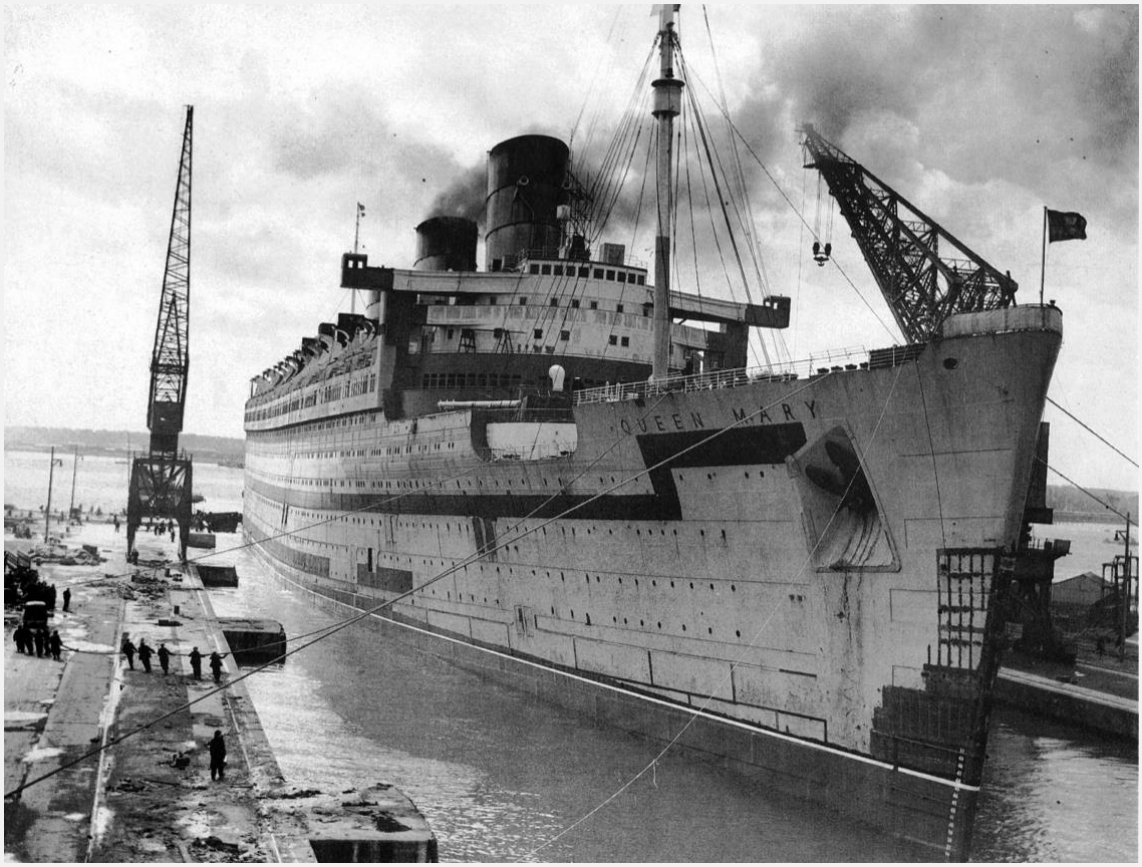
La posición del Almirantazgo era que, con independencia de que siguiera o no el plan de zig-zag, según el Reglamento de Abordajes el "Queen Mary" era un

buque que alcanza, y por consiguiente debería haberse mantenido apartado del "Curacoa", algo que atentaba contra la práctica habitual de los convoyes, aunque fuera un convoy de un solo buque. También se alegó que el "Mary" no había mantenido una vigilancia adecuada, ni emitido señales fónicas para informar sus movimientos. La versión de Boutwood llegó a irritar al juez, pero no impidió que le tratara con la consideración que en aquel momento y lugar disfrutaba una persona con su historial. Tampoco impidió que considerara más creíble la versión del "Mary", y el 21 de enero de 1947 Pilcher dictó una sentencia en la que criticaba que se hubiera permitido navegar a los buques "*very uncomfortably close*", consideraba que el "Curacoa" había mantenido "*a bad look-out*", apreciaba que en un convoy no es de aplicación el Reglamento de Abordajes, siendo "*axiomatic*" que maniobra el escolta, juzgaba la caída a Er del "Curacoa" tardía y ejecutada a una distancia muy inferior a la estimada por su comandante y opinaba que, al final, el "Curacoa" había metido caña a Br por "*a panic order*" o "*misinterpretation*". En consecuencia, falló: "*I find the liner free from blame and the collision was solely due to the negligence of the cruiser*", condenando al Almirantazgo al pago de las costas.

El Almirantazgo recurrió la sentencia, y el caso le correspondió a una "Court of Appeal" de tres jueces que, presumiblemente, iban a estar mejor aconsejados que Pilcher, ya que ahora dispondrían de todo un contraalmirante y un CN (RNR) como asesores. El primer juez (Scott) se mostró de acuerdo con la sentencia anterior, pero los otros dos (Bucknill y Wrottesley), aun coincidiendo en la culpabilidad del crucero, apreciaron que el hecho de que el "Curacoa" estuviera obligado a mantenerse apartado del "Mary" no eximía a este último de tomar medidas para evitar el abordaje antes de que su sola acción resultara insuficiente, lo que le habría obligado a caer a Br a media milla. Bucknill también criticó (con razón) que, en una situación así, el capitán estuviera en la derrota, y (con menos razón) que influyera en el criterio de sus oficiales con sus observaciones a raíz del incidente de Wright, disculpando la supuesta caída final a Br de Boutwood como un "*last despairing effort*" y señalando que, de hecho, el abordaje se había producido relativamente cerca de la popa. Pudo resultar decisiva la genética naval del asesoramiento, que según una fuente llegó a sostener que "*the Curacoa, as an anti-aircraft defence ship, had every right to expect the Queen Mary to keep out of the way*". El 30 de julio de 1947 la corte falló (con el voto discrepante de Scott) que debían asignarse 2/3 de culpa al "Curacoa", y 1/3 al "Queen Mary"; ambas partes recurrieron la sentencia a la Cámara de los Lores y, por una de esas casualidades de la vida (o del póker), a las dos semanas la Cunard nombró a Illingworth comodoro de su flota.

Siempre he tenido la impresión de que la independencia de un tribunal de justicia está en razón inversa a su jerarquía, y de que eso no es bueno ni malo, sino todo lo contrario; los recursos se vieron a partir del 13 de octubre de 1948 en un tribunal de cinco lores a los que, para evitar malos entendidos, esta vez asesoraban un vicealmirante y un CN "pata negra". Cuando el tribunal preguntó a los asesores si "*it was the recognised practice in multiple convoys for the escorts to keep clear of the ships they were escorting, stated categorically that this was so*", pero "*to the further question of whether this applied to the escort of a single ship by a single ship, they replied they had no experience and were unable to answer*". El 8 de febrero de 1949 el tribunal dictó una sentencia de casi cuarenta páginas donde, por motivos similares a la "Court of Appeal", se desestimaban los recursos, manteniendo la proporción de culpa de 2/3 al "Curacoa" y 1/3 al "Queen Mary". El fallo supo a cuerno quemado en la Marina Mercante, que vio agrietarse los esquemas de la relación escolta-escoltado permitiendo que, según "The Merchant Navy Journal", "*the sheep may be blameworthy if it allows the sheepdog to bite it*". También permitió a los familiares de las 338 víctimas mortales reclamar y

obtener indemnizaciones de la "Cunard", que probablemente era la "finalidad de la misión"; finalizada la suya, Boutwood cesó en el servicio activo en 1951 con el empleo de CN y se envolvió en un manto de silencio hasta su muerte, a los 94 años de edad.




**Es irónico que la última misión del "Queen Mary" durante su "servicio militar" estuviera más relacionada con el amor que con la guerra, y consistiera en llevar a Norteamérica unas 23.000 esposas de guerra europeas y sus hijos a lo largo de siete meses y unos diez viajes. El "Mary" no consiguió "licenciarse" hasta septiembre de 1946, y su reincorporación a la "vida civil" exigió diez meses de obras. En esta foto de mayo de 1947 se le ve abandonar el dique seco "King George V" de Southampton tras haber limpiado fondos, pero sin haber recuperado aún los colores originales de la superestructura. Obsérvese la huella del cable Degaussing, ya desmontado, y la cicatriz resultante de sustituir la proa "low cost" instalada tras el abordaje por otra "de fábrica". (Foto procedente de oceanlinersmagazine.com)**

Illingworth debía tener sus propios fantasmas, y un compañero recuerda que, a veces, le encontraba sentado en el despacho mirando al vacío; es posible que viera un mar de cabezas perderse en una estela, pero cuando preguntaron a Boutwood si el "Mary" había hecho lo correcto al no detenerse, tuvo la honradez de responder: "*I would say, yes*". En 1948 Truman concedió a Illingworth la "Legion of Merit" por "*his navigating skill, his tireless energy and his unflagging devotion to duty over long periods of time* (que) *made possible the safe and swift transportation of unprecedented concentrations of human lives at sea*". Un año después Jorge VI le nombró "Knight Bachelor", y Cyril pasó a llamarse Sir Cyril; murió en 1958, a los 75 años, pero en la Cunard sigue vivo gracias a un potente cocktail formulado en su honor y bautizado "Land of Hope and Glory", muy en su onda. Entre 1967 y 1968 los "Queens" fueron retirados de servicio y transformados para un amarre permanente; el "Queen Mary"

sobrevive como atracción turística en Long Beach, pero el “Queen Elizabeth”, tras sufrir un incendio y hundirse en Hong-Kong en 1972, acabó desguazado. Las dos partes del “Curacoa” siguen 42 millas al NNW de Bloody Foreland, en unos 123 m de sonda.

## BIBLIOGRAFIA Y FUENTES

La censura impuesta inicialmente a este desastre dificulta localizar relatos contemporáneos, aunque su trascendencia judicial permite documentar sin problemas los aspectos náuticos. La obra general de referencia es el libro “Queen Mary and the Cruiser” (1997-Naval Institute Press), de David A. Thomas y Patrick Holmes, este último el único oficial superviviente del “Curacoa” aparte del comandante. El resumen profesional más completo que encontré está en “An Agony of Collisions” (1966-Hodder & Stoughton), de Peter Padfield, y el gráfico más preciso en otro excelente resumen supuestamente publicado en el “Navigation and Direction Bulletin” de diciembre de 1949. Los ejemplares de septiembre de 1947 y enero de 1948 de “The Navy: Australia's Maritime Journal” contienen reseñas muy completas de las dos primeras sentencias, y el volumen 80 del “Lloyd’s List Law Reports” información judicial aún más exhaustiva. Estas obras me han sido especialmente útiles, pero también usé otro centenar de libros, artículos de prensa o páginas Web, algunos con recuerdos personales de protagonistas que he intentado encajar en un mosaico coherente. Sigo en ljartor@gmail.com