

EG1912T - Memorial Titanic

La historia inalámbrica del Titanic

Por Carlos Reboreda, EA1PJ

El "Shack"

La sala de radio del Titanic, conocida como la Sala Marconi, disponía de tres estancias dentro de la sección de camarotes de los oficiales.

Distribución de la suite de radio: La sala Marconi

La sala Marconi era el último grito de la época: lujo y tecnología, la envidia de cualquier radioaficionado, aunque, en 1912, la radioafición estaba dando sus primeros pasos, sin regulación alguna. En cierta medida, los telegrafistas profesionales miraban con desprecio a los "aficionados a la radio" de aquella época. Se nos acusaba de causar interferencias, incluso de forma premeditada y de ser malos operadores de telegrafía.

En cualquier caso, aquellos primeros equipos y antenas de los precursores de la radioafición, nada tenían que ver con el magnífico transmisor de chispa de 5 Kw que equipaba el Titanic. Las antenas Marconi en "T" atravesaban el barco de proa a popa, en busca de llevar la señal del transmisor lo más fuerte y lo más lejos posible.

A día de hoy todavía se utiliza esta antena, o al menos, algo parecido a ella. DL8LAS pone una de las señales más grandes en 160 metros con una "Marconi en T".

En las frecuencias que utilizaba el Titanic en aquella época, entre 500 y 1000 Khz, o expresado en metros, entre las bandas de 300 y 600 metros, los comunicados podrían alcanzar los 800 kilómetros con luz diurna y algo más de 3000 kilómetros, de noche. Los

radioaficionados de aquellos tiempos, no podían ni imaginar algo parecido con sus equipos rudimentarios.

Esta sala Marconi albergaba la sección transmisora y receptora, y desde luego, alojaba el elemento más importante para Marconi: un tubo por el que llegaban los telegramas que el pasaje enviaba en gran cantidad a sus amistades en tierra. Y este es un asunto clave en la historia del naufragio, como después veremos.

Además de las llaves de telegrafía, el cuarto de radio también disponía de varios relojes sincronizados, no olvidemos que en su travesía, el Titanic atravesaba diferentes usos horarios.

Por último, también se alojó un transmisor de repuesto alimentado por baterías, por si fallaba la energía principal del barco.

Distribución de la suite de radio: La sala silenciosa

Una de las muchas novedades en estas dependencias, fue la construcción de una sala insonorizada, para aislar el ruido generado por el transmisor de chispa rotativa de 5 Kw y de los propios transformadores que alimentaban a los equipos.

Distribución de la suite de radio: El camarote de los operadores

Tras interminables jornadas, enviando cientos de “Marconigramas” que era como se les llamaba a los telegramas enviados desde los transmisores de Marconi, los operadores disponían de una pequeña habitación, pegada a la sala de radio, equipada con literas, un armario y un lavabo para que pudieran descansar a poca distancia de su puesto de trabajo.

Primeros contactos por radio

El Titanic fue construido en Belfast, Irlanda del Norte, y de allí zarpa el 2 de abril de 1912 para realizar pruebas con la estación de radio. Esa misma tarde se hacen contactos locales a baja potencia, para iniciar los ajustes de la antena, transmisores y receptores, según explicó José Dávila Dorta, EA8EX, DEP, en un artículo que atesora el archivo histórico de EA4DO. Hoy el hijo de José, Ruca, conserva el indicativo EA8EX.

Las pruebas de mar fueron tan satisfactorias, que el capitán Smith decide no regresar a puerto y toma rumbo a Southampton.

El día siguiente, una vez concluidos los ajustes se hace la primera prueba a plena potencia: "V V V CQ DE MGY".

A esta llamada contesta la Estación Radiotelegráfica de Tenerife. La distancia entre el trasatlántico y la costera fue de 2000 millas náuticas (unos 3700 Km), lo que convierte a la Isla de Tenerife en protagonista de la "historia inalámbrica" del Titanic.

Otro contacto con la estación de radio de Port Said, Egipto, a 3000 millas náuticas (unos 5.500 Km), confirma a los telegrafistas que la estación de radio del Titanic está a punto para la travesía, que comenzó el 10 de abril de 1912 con destino a Nueva York.

MGY

En primera instancia, la emisora de radio del Titanic recibió el indicativo oficial "MCU", pero pocos días después se supo que MCU era un indicativo ya asignado al buque "Yale" de los Estados Unidos, por lo que fue cambiado a MGY. La M indicaba que la radio estaba construida por Marconi (T en el caso de Telefunken). La segunda letra era para el país del buque, en este caso G, que representa al Reino Unido (Great Britain). La "Y" identificaba al Titanic.

Hablemos de tres telegrafistas de principios del siglo XX: John George Phillips, “Jack” Phillips, que era el oficial responsable de la sala Marconi; Harold Sydney Bride, que era su segundo operador y Harold Thomas Cottam, que era el telegrafista del RMS Carpathia, el barco que acudió en primer lugar al rescate.

Esta es la historia de los últimos “puntos” y “rayas” que transmitió MGY: el RMS Titanic.

Las primeras advertencias

12 de abril de 1912, segundo día de navegación. El Titanic recibe al menos 12 avisos de bloques de hielo flotando en el Atlántico por parte de otros barcos en sus proximidades. Se comunican los mensajes al puente, y se corrige el rumbo a zonas menos frías antes de enfilarse a Nueva York. El capitán ordena que se refuercen los puestos de vigía.

La radio se avería

Ese mismo día 12, por la noche, surge un problema. Una avería inutiliza la estación de radio. Phillips y Bride, desoyendo las directrices de Marconi, trataron de localizar la avería que no encontrarían hasta muchas horas después.

¡A toda máquina!

El Titanic mantuvo su velocidad de 22 nudos; los vigías escudriñaban el horizonte en una noche clara y con mar en calma.

¿Eran estas unas buenas condiciones para detectar un iceberg? Definitivamente no, y quizá menos todavía al no poder usar prismáticos.

El mar en calma dificulta ver los icebergs, ya que no hay olas que los golpeen y no se produce esa característica espuma, que alerta de la posible existencia de una masa de hielo flotando.

¿Porque no pudieron usar prismáticos? Porque David Blair, segundo oficial, y responsable de los prismáticos, fue sustituido en el último momento por Charles Lightoller, y Blair no embarcó, lo transfirieron al RMS Oceanic. Por la premura con la que se hizo el relevo, olvidó informar del lugar en el que estaban los prismáticos, ni recordó su obligación de entregar la llave del armario donde se guardaban.

¡La radio vuelve a funcionar!

13:40 UTC del 14 de abril. Por fin aparece la avería. Una reparación muy larga, pero hay que decir en defensa de Phillips y Bride que ellos no eran técnicos de radio; a pesar de que tenían conocimientos electrónicos, tan sólo eran telegrafistas. Marconi contaba con técnicos específicos que eran los únicos autorizados para efectuar reparaciones en sus estaciones de radio. Y no estaban a bordo.

Han pasado un montón de horas con la radio del Titanic apagada. Hasta ese momento, se habían transmitido sobre 250 marconigramas y tenían otros 200 telegramas más acumulados sobre su mesa a la espera de ser enviados. Mensajes, intrascendentes, en su mayoría, pero que significaban una estimable fuente de ingresos para la compañía de Guglielmo Marconi.

Pero esa no es la peor consecuencia de la avería: durante todas esas horas sin radio, el Titanic había dejado de recibir una buena cantidad de mensajes de varios barcos, alertando de icebergs flotando en aquellas aguas.

Ya con la radio funcionando de nuevo, dos barcos más, el RMS Mesaba y el SS Californian, advirtieron al Titanic de lo cerca que estaban sus barcos de grandes masas de hielo, pero esos mensajes nunca fueron tenidos en cuenta por el capitán, y existe una

explicación al respecto. Cuando se enviaba un mensaje que se dirigía al capitán del navío, el mensaje debía estar encabezado por la iniciales “MSG”, y algunos de esos mensajes no tenían ese encabezado, probablemente por desconocimiento de quien los envió, y esa es la razón por la que no llegaron a Smith. Es posible que haya otros mensajes que sí llevaban el encabezado “MSG” y no fueron tenidos en cuenta, pero esa ya es otra historia.

MGY: ¡Paramos máquinas, los icebergs nos rodean!

El SS Californian, que se encontraba a apenas 20 millas del Titanic, advierte de que se están detenidos en medio de grandes masas de hielo flotante. El telegrafista del Californian, por órdenes de su capitán, insiste en informar de la gravedad de la situación. Jack Phillips confirma que ha recibido el mensaje y le pide al telegrafista del Californian que no le moleste más, para poder continuar con su tráfico de telegramas de los pasajeros (este podría ser un caso de mensaje sin el encabezado “MSG”).

A las 23:30 UTC del 14 de abril de 1912, Cyril Evans, el operador de radio del Californian, cansado después de un largo turno de trabajo, seguro de que el Titanic ya ha sido informado del peligro y viendo que la única preocupación de su operador de radio es la de transmitir los mensajes de los pasajeros, apaga la radio y se va a dormir.

¡Iceberg a la vista!

23:40 del 14 de abril de 1912. Un vigía alerta de un iceberg por proa. El capitán Smith descansaba en su camarote, sustituido en el puente por el primer oficial, William McMaster Murdoch, quien ordenó virar desesperadamente a babor (izquierda) para intentar evitar el iceberg por estribor (derecha). Pero ya era demasiado tarde, navegaban a 22 nudos y medio, casi 42 kilómetros por hora y el Titanic impacta con el iceberg por su costado de estribor.

La colisión

En la actualidad, algunos investigadores ponen en duda que el hielo abriese grandes hendiduras en el costado del trasatlántico, que es el relato aceptado durante más de 100 años, sino que se inclinan a pensar que, en realidad, el Titanic arrastró su casco por encima de una de las partes hundidas del iceberg dejando una infinidad de pequeños agujeros que filtraron el agua a lo largo del casco.

Esto es lo que parecen mostrar los nuevos modelos 3D, como se sugiere en el documental “Titanic: la resurrección digital” de National Geographic y que fueron referenciados mucho tiempo antes por el descubridor del Titanic, el Doctor Robert Ballard, que antes de fallecer reveló su convencimiento de que el casco del Titanic tenía graves problemas estructurales y de calidad de los materiales de construcción. Uno de los hechos probados es que la mayoría de los remaches del buque eran de hierro forjado, y ni siquiera de la mejor calidad posible en aquella época, conteniendo gran cantidad de impurezas.

Existen otras teorías conspiranoicas, en las que el barco hundido no sería el Titanic, sino su “gemelo”, el “Olympic”, dentro de una presunta estrategia para cobrar el seguro del “Olympic”.

Otra teoría más extrema que la anterior, si cabe, es en la que se afirma que todo se trató de un plan de J.P. Morgan para acabar con el millonario John Jacob Astor; el magnate minero Benjamin Guggenheim y el copropietario de Macy's, Isidor Straus, que bloqueaban la creación del banco central Norteamericano, lo que hoy conocemos como la Reserva Federal de los Estados Unidos, que se creó un año después... pero no nos sumergiremos en esas profundidades.

Sea como fuere, tras la colisión, el capitán del Titanic regresa al puente y solicita un informe de daños. Acto seguido, se dirige a la sala Marconi, pone en antecedentes a Jack Phillips de lo sucedido

y lo alerta de la posibilidad de tener que transmitir una llamada de socorro.

35 minutos perdidos

Durante los 35 minutos siguientes, la vida no cambia mucho a bordo del transatlántico, de hecho, en la sala de radio, siguen abrumados por la cantidad de mensajes no enviados, y continúan transmitiendo los telegramas de los pasajeros a Cabo Race.

00:15 UTC del 15 de abril de 1912. Jack Phillips transmite cansado y aburrido un telegrama más:

“TITANIC A CABO RACE: GEORGE SIMUND. NUEVA YORK. TIEMPO DELICIOSO. ME SIENTA BIEN. ESPERO QUE A TODOS”.

¡Nos hundimos!

En ese momento, el Capitán Smith irrumpe en la sala de radio y ordena que se transmita la señal "CQD" (la llamada de socorro marítima utilizada por Marconi). El siguiente mensaje que se telegrafía cambia drásticamente su contenido:

CQD DE MGY (distintivo de llamada del Titanic)

(Se repite la llamada hasta 6 veces)

POSICIÓN: 41.44N 50.24W (La posición se corregiría minutos después a 41.46N 50.24W y posteriormente a 41.46N 50.14W, probablemente debido a la deriva del barco que ya se hundía).

Primeras respuestas al “CQD”

El primer barco que respondió a la llamada de socorro del Titanic fue el RMS Frankfurt, un barco lento y muy alejado de la zona.

Phillips continuó transmitiendo “CQD” hasta que poco después recibió una respuesta del telegrafista Harold Cottam, del RMS Carpathia, que, a la postre, sería el primer barco en llegar al lugar del naufragio, cuatro horas después.

A partir de las 00:45, Harold Bride le propone a su jefe transmitir “SOS”, la nueva llamada de socorro marítimo que, desde 1908, empezaba a utilizarse en detrimento del “CQD” de Marconi.

“SOS”, de origen alemán, es más rápido de transmitir y más reconocible que “CQD”, especialmente en condiciones de recepción desfavorables. Al contrario de lo que mucha gente piensa, esa es la única razón por la que se eligieron esas tres letras.

No significa “Salvad Nuestras Almas” (Save Our Souls) o “Salvad Nuestro Barco” (Save Our Ship) que ya se utilizaban desde algunos años antes. El RMS Slavonia, en 1909, fue el primer barco en emitir un SOS. Simplemente es un sonido muy reconocible, incluso para personas que no conozcan el código Morse.

¿Pero que le pasa al Californian?

El SS Californian se encontraba a 11 millas del lugar donde el Titanic chocó con el iceberg, según establecieron las investigaciones judiciales posteriores, realizadas tras el hundimiento del trasatlántico. Desde el Californian vieron las bengalas blancas lanzadas desde el Titanic a las 00:55 horas.

El capitán del SS Californian, Stanley Phillip Lord, que dormía en su camarote, fue informado y preguntado por cómo proceder, y el capitán respondió que no se trataban de señales de socorro, sino de señales identificativas de la naviera. En el juicio, el Capitán Lord afirmó que no recordaba esa conversación, tal vez porque estaba dormido.

El oficial al mando, Herbert Stone, ordenó que se intentara comunicar con el "buque que tenían a la vista" utilizando la "lámpara Morse", de señales luminosas, a las que el Titanic no respondió.

¿Por qué tal sin sentido?

Por qué Stone no despertó al operador de radio del Californian es un sin sentido que los jueces no pudieron aclarar. Los marineros de guardia observaron que el barco próximo a ellos se hacía cada vez más pequeño, por lo que concluyeron que se alejaba por sus propios medios. Lo cierto es que lo que se estaba presenciando era el hundimiento del Titanic.

La justicia consideró estos hechos como un acto de negligencia grave. El Capitán Lord fue despedido de la compañía naviera Leynard Line y el segundo oficial, Stone, asumió la responsabilidad por ser el oficial que estaba de guardia en el puente.

¡Phillips! ¡Bride! ¡Abandonen el barco!

Diversas fuentes consultadas coinciden en que, ante el inminente hundimiento del Titanic, a las 02:10 UTC el capitán Smith relevó de sus funciones a los dos telegrafistas. Jack Phillips insistió en seguir transmitiendo tantas llamadas de socorro como fuera posible, hasta que la radio dejase de funcionar.

En los siete minutos siguientes hubo tiempo para un último incidente. Bride había abandonado la sala de radio un momento y cuando regresó, encontró a un fogonero intentando robar el chaleco salvavidas de Jack, que estaba concentrado en sus últimos SOS. Bride increpó al ladrón, y entre ambos lo redujeron. El hombre quedó desmayado. Ya había agua en la sala Marconi, era el final. Justo a las 02:17, los generadores dicen basta y el Titanic enmudece.

¡Sálvese quien pueda!

El panorama que se encontraron ambos telegrafistas al salir a cubierta fue desolador: la proa del Titanic ya estaba visiblemente hundida en el agua, hasta el punto de que la popa, elevada sobre el mar, dejaba ver las gigantescas hélices del transatlántico. Se dice que sonaba una música que venía de algún lugar a la altura de la tercera chimenea, pero este es uno de los mitos del Titanic, desmentido y corroborado por igual en diversos testimonios. Lo que se escuchaba perfectamente, eran los gritos despavoridos de la gente buscando un último bote al que subirse y salvarse de una muerte segura.

El bote salvavidas

Bride se encuentra con el segundo oficial del Titanic, Charles Lightoller, que le pedía ayuda para poner un bote salvavidas plegable en el agua. Junto a otros miembros de la tripulación desplegaron la embarcación y, justo en ese momento, a las 02:18 UTC, el casco de la nave se parte en dos. Se arranca de cuajo uno de los pescantes que aguantan el bote, que se vuelca y aterriza boca abajo en la cubierta del Titanic. Según diversas fuentes, Jack Phillips corrió en ese momento hacia la popa del barco, buscando una alternativa, pero hay testigos que confirman que fue visto en un bote. En cualquier caso, esa fue la última vez que Bride vio a Jack.

Los dos milagros

Harold Bride quedó atrapado bajo el bote salvavidas que acababa de caer sobre la cubierta. El destino del segundo telegrafista del Titanic parecía escrito; pero el destino puede ser muy caprichoso y en esta ocasión jugó a favor de Bride. Cuando el casco se partió en dos, el agua inundó esa zona de la cubierta del trasatlántico; el bote flotó boca abajo y se alejó lentamente del buque gracias al oleaje

que originaban las chimeneas que se habían derrumbado sobre la superficie del mar.

Bride, aún debajo del bote, salvó la vida gracias a la burbuja de aire que quedó bajo el mismo. Subieron entonces hasta quince personas a la panza de la lancha, a la que posteriormente se encaramó el propio Bride, con claros signos de hipotermia. Posteriormente, al pasar muchas horas de pie en la lancha volcada, con los pies en el agua, sufrió severas congelaciones.

Charles Lightoller, que ayudó sin éxito a preparar otro bote salvavidas, saltó al agua en el último momento y acabó milagrosamente en la misma embarcación que Bride. Desde allí presenciaron cómo el Titanic desaparecía en las frías aguas de Terranova a las 02:20 UTC, con cientos de personas a bordo.

Charles Herbert Lightoller, segundo oficial del RMS Titanic, fue el último superviviente rescatado por el Carpathia.

El lugar equivocado en el momento equivocado

La popa fue la última parte del barco en hundirse. Durante el naufragio, algunos de los ingenieros que diseñaron el transatlántico no les dijeron toda la verdad a los pasajeros, asegurándoles que no había motivo de preocupación porque el Titanic estaba dividido en estructuras independientes e insumergibles, por lo que la popa era un lugar seguro. No lo era. Los mamparos no estaban totalmente cerrados, actuando de vasos comunicantes a medida que la proa se hundía. Cuando el barco se partió, la fractura no fue limpia y hasta que, definitivamente, se rompió en dos, la proa del Titanic tiraba de la popa hacia el fondo del mar. Una vez que la proa y la popa se separan, la popa vuelve a posarse sobre el mar, lo que hizo pensar a muchos que no se hundiría, pero fue un espejismo. A los pocos minutos, el agua que entraba a borbotones volvió a poner la popa en vertical y se hundió a mayor velocidad, incluso, que la propia proa.

Esta es la razón por la que ambas están separadas 600 metros, una de la otra. La proa tuvo un ángulo de caída y la popa cayó en picado.

La leyenda

Justo en ese preciso instante, a las 02:20 del 14 de abril de 1912, el telegrafista Jack Phillips se convierte en una leyenda. No se volvió a saber nada de él, su cuerpo nunca fue recuperado.

La ironía del destino quiso que quien consiguió que multitud de barcos contestaran a sus peticiones de socorro, entre ellos el RMS Carpathia, el primero en llegar al lugar del naufragio, no pudiera ayudarlo ni a él ni a los cientos de personas que ya se habían hundido con el Titanic, o fallecido de hipotermia, ahogamiento o traumatismos, dos horas antes.

Jack Phillips permaneció en su puesto de radio más allá del cumplimiento de su deber. Quería enviar hasta el último punto y raya que el Titanic le permitió transmitir, sin importarle su vida. Junto a Bride, desoyó las órdenes de Marconi y repararon la radio del Titanic, sin miedo alguno a las represalias por desobediencia.

El otro héroe

El segundo telegrafista del Titanic, Harold Bride, fue posteriormente trasladado al Carpathia, donde, muy afectado física y emocionalmente, ayudó al telegrafista del vapor a enviar mensajes a tierra firme para elaborar un listado de las personas que habían sobrevivido al accidente marítimo más recordado de la historia.

Misterios a 3800 metros de profundidad

Las razones por las que no se tuvieron en cuenta algunos de los avisos de iceberg recibidos y supuestamente enviados al puente por

Phillips y Bride, o el motivo por el que el SS Californian no prestó ayuda al Titanic a pesar de tenerlo a la vista, son misterios que se hundieron con el transatlántico y con las 1.517 personas que no pudieron ser salvadas aquel 14 de abril de 1912 a las 02:20 UTC.

Sin embargo, más de 700 personas salvaron su vida, gracias a la tripulación del Titanic y a los tres telegrafistas de Marconi, cuyos pulsos no temblaron hasta el último punto, hasta la última raya.

Manifiesto por la Telegrafía

El memorial de estos tres telegrafistas, Jack Phillips y Harold Bride, del Titanic, y Harold Cottam del Carpathia, sirve para honrar su memoria, pero también para recordar a las administraciones, a las asociaciones de radioaficionados y a los propios radioaficionados de todo el mundo, que el código Morse y la CW deben salvaguardarse como un patrimonio fundamental para toda la sociedad, un patrimonio que debemos esforzarnos por transmitir a las generaciones futuras, de generación en generación.

Respetemos todos los modos de transmisión, pero no dejemos en la estacada al primero de todos. Si las administraciones no quieren exigir la formación de los operadores de telegrafía, que las propias asociaciones, y nosotros mismos, nos rebelemos contra esa decisión, y esforcémonos en generar interés por la telegrafía y formar a los futuros operadores de CW.

Quizás creas que la telegrafía merece ser considerada patrimonio inmaterial de la humanidad. Desde varias instancias se ha impulsado esta propuesta, empezando en 2011 por la “International Amateur Radio Union” Región 1 (Europa, África y Medio Oriente). Asociaciones como la Deutscher Amateur Radio Club (DARC), que ha conseguido que el código morse sea incluido en el Registro Nacional del Patrimonio Cultural Inmaterial de Alemania en 2014, un paso previo necesario para la candidatura ante la UNESCO.

También en los Países Bajos, la Vereniging voor Experimenteel Radio Onderzoek (VERON) trabaja en esta dirección.

En Bélgica, varias comunidades se han unido a esta petición consiguiendo que se acepte este reconocimiento a nivel nacional.

En España, sabemos de destacados socios de la Unión de Radioaficionados Españoles (URE) que apoyan decididamente la iniciativa de concienciar a nuestros gobiernos sobre el lugar que debe ocupar el código morse en la historia.

Ejemplo de ello es el Radio Club Liria, que realiza labores de divulgación para sensibilizar sobre la importancia de este lenguaje como patrimonio compartido.

Y a este apoyo nos sumamos desde la organización del Memorial Titanic, desde la Unión de Radioaficionados de Vigo-Val Miñor.

Estamos convencidos de ello, y queremos concienciar a la comunidad de radioaficionados Españoles, a URE y a todas las instituciones que competa, para que se debata esta iniciativa en España, como ya han hecho en los países que hemos mencionado.

Los telegrafistas no queremos ser como la orquesta del Titanic. Esta no puede ser nuestra última canción antes de desaparecer.

Todavía existe una memoria colectiva de la telegrafía. No le hagan esto a nuestra historia. La telegrafía merece ser patrimonio de la humanidad.