

EL TITANIC

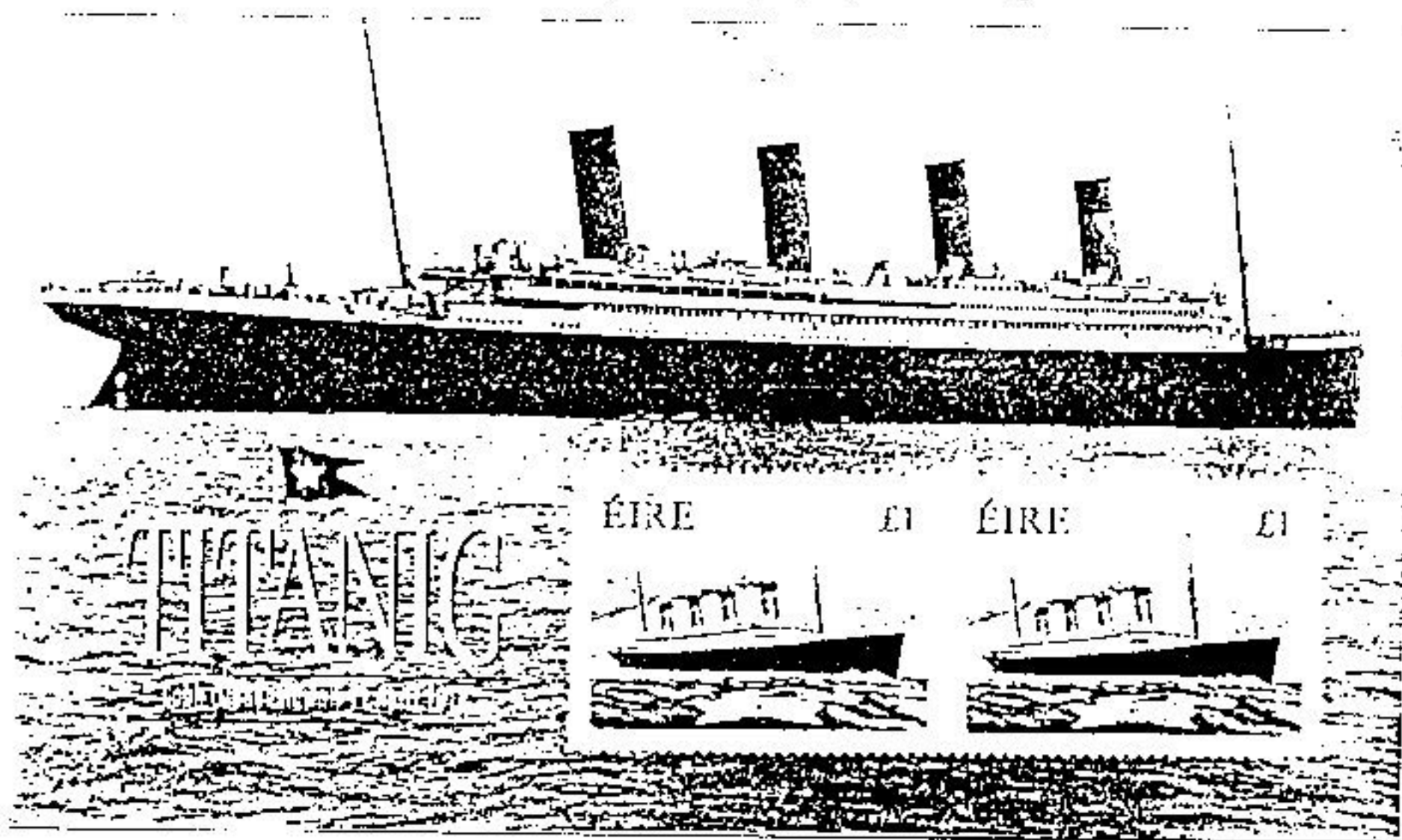
Josean Arbizu

La tragedia del Titanic, el 14 de abril de 1912 (con unas pérdidas de 1500 vidas) se hace más dura aún al saber que todo el pasaje (2205 personas) podría haber sido salvado.

Que pasó para que el trasatlántico CALIFORNIAN, que estaba unas diez millas de donde chocó el Titanic no acudiera al rescate, y si lo hiciera el CARPATHIA, que estaba a cincuenta y ocho millas, y que rescató a los 705 supervivientes de los botes, pero que para cuando llegó los que estaban en el agua ya habían muerto de frío.

El hundimiento del barco conmocionó al mundo, se fue a pique el barco considerado como insumergible, el orgullo de la naviera White Star Line

Lo que nos interesa es conocer el funcionamiento de la oficina telegráfica a bordo del TITANIC en los momentos inmediatamente anteriores y posteriores al choque, a partir del atardecer del día 14 de abril de 1912. La noche era clara y el mar estaba en calma, por lo que el capitán E. J. Smith vio la oportunidad de forzar las máquinas y poner la máxima velocidad, en un intento de romper el record de velocidad conseguido previamente por el Olympic, su barco gemelo.



Los vigías se situaron en lo más alto del barco, en el nido del cuervo, para vigilar la posible existencia de icebergs.

En los minutos previos a la colisión se recibieron dos mensajes importantes en la radio del TITANIC (los telegrafistas a bordo, eran Jack Phillips y Harold Bride, de la Compañía Marconi), alertando de la presencia de icebergs en aguas próximas.



A las 9,40PM se recibió un mensaje del SS MESNABA dando la posición del hielo en los 42° 25' N y 50° 30' W; el AMERIKA envió un mensaje a las 11:00 AM con las mismas coordenadas. Los mensajes se hicieron llegar al puente, pero parece ser que no se les hizo mucho caso.

La tragedia estaba cerca, a las 11:40 PM los vigías dieron la alerta de iceberg, y desde el puente se intentó virar, y aunque los motores se pusieron marcha atrás, la

MARCONIGRAMMA

*Rispondete subito
a questo marconigramma.
Il servizio radiotelegrafico
è rapido, accurato
ed economico*

*Hand in your reply now
to avoid delay.
The radio service is speedy,
accurate and economical*

A
TO

S/S M/n ANNA C.

Classe

Cabina N.º

IMPORTANTE

Il destinatario è pregato di richiederne una regolare ricevuta firmata dal Marconista, quando coll'alta della consegna del marconigramma, venga richiesto il pagamento di tasse.

IMPORTANT

When charges are due, ask for an official receipt showing amount paid and signature of the Operator.

MARCONIGRAMMA, DESPACHADO DESDE LA COSTA ITALIANA (VIA GENOVA)
AL BUQUE FRANCÉS MN ANNA C. (1961)

propia inercia de este barco de gran tonelaje lo llevó directo a este desafortunado encuentro. El choque se produjo, si bien no frontalmente, sino lateralmente (que fue en todo caso peor) pues realizó una grieta en el casco, por lo que entraba agua abundantemente, que superaba los mamparos aislantes que eran el orgullo del buque. Comenzaba la tragedia, la lucha por salvar la vida, ya que los botes salvavidas no eran suficientes para los pasajeros y la tripulación.

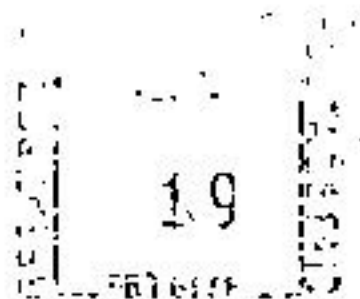
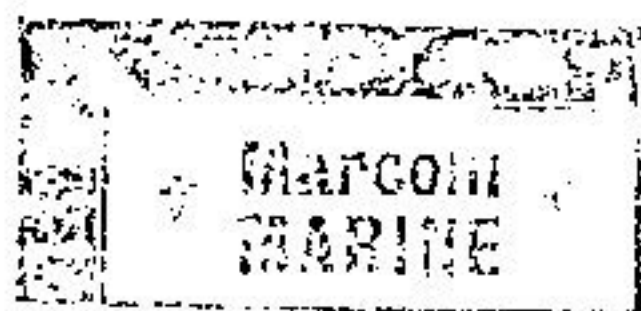
Así acabó, sin dar más detalles trágicos, el mito de los grandes buques trasatlánticos, considerados la mayor obra de ingeniería humana e imposibles de hundirse.

El nacimiento de este tipo de buques y su desarrollo fue paralelo al desarrollo de la TSH (Telegrafía Sin Hilos). La instalación de los primeros aparatos de TSH en buques comenzó hacia 1900, para el envío y recepción de mensajes y así complementar la red costera.

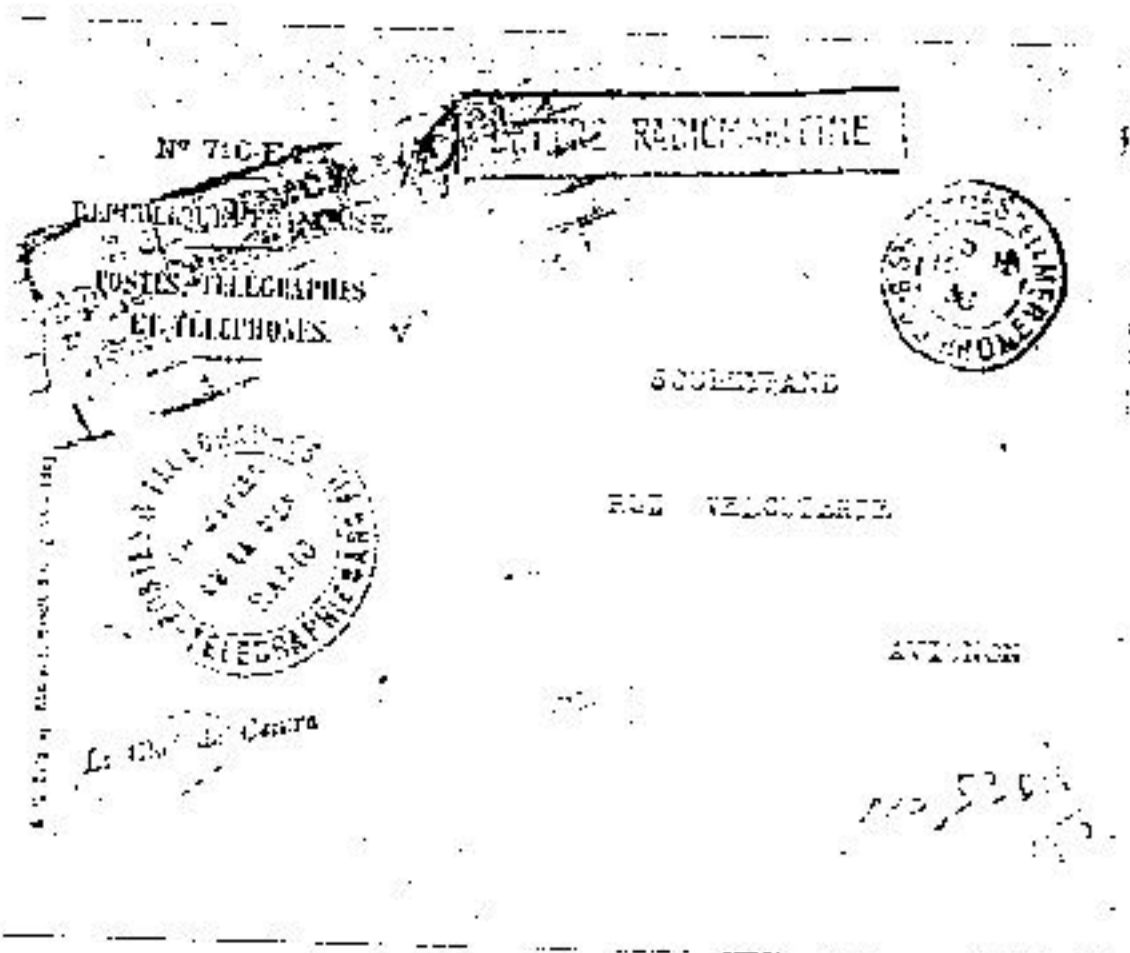
El TITANIC, al igual que otros buques de la época fue equipado con un sistema Marconi de TSH. Los operadores a bordo del barco, que eran empleados de la compañía Marconi, se encargaban de enviar y recibir los mensajes, llamados MARCONIGRAMAS, que se utilizaban para comunicaciones privadas, de negocios e incluso para recibir cotizaciones de bolsa.

La TSH no se consideraba como una medida de seguridad (los mercantes no la llevaban) y además, no existían regulaciones específicas a este respecto.

La tecnología en TSH no era muy avanzada en esa época, las señales generadas ocupaban mucho ancho de banda, y para transmitir más lejos, se utilizaba más potencia (en vez de estrechar la banda). A bordo del buque había un detector magnético y un receptor de cristal de galena, con una muy pobre selectividad.



Con estos medios, la cercanía entre el TITANIC y el CALIFORNIA suponía que las comunicaciones se interferían. El operador del CALIFORNIA, Cyril Evans estaba a la escucha de la radio, pero los operadores del TITANIC le advirtieron que interferían sus comunicaciones con CAPE RACE en Terranova. Como llevaba bastante tiempo trabajando, y era el único operador de radio, accedió a retirarse y se fue a descansar.



Un error más fue que a pesar de que el choque fue a las 11:40PM, el CQD (mensaje de socorro y emergencia) no se envió hasta las 12:15 AM, treinta y cinco minutos después.

Además el oficial del California vio las bengalas, pero pensó que se debían a una celebración a bordo del TITANIC, pues era habitual, y entonces no existían normas reguladoras sobre el uso de las bengalas.

A cincuenta y ocho millas estaba el CARPATHIA, allí el operador Thomas Cottam se preparaba para ir a descansar cuando por azar inició contacto con el TITANIC para avisar al operador de que la estación de CAPE COD estaba intentando establecer contacto con ellos.

La respuesta fue un requerimiento de ayuda inmediata, el CARPATHIA, cambió el rumbo y se dirigió hacia el punto del desastre, llegando hacia las 4:15AM, allí no encontró el barco, sólo botes salvavidas y cadáveres congelados en el agua, a las 8:30 todos los supervivientes estaban a bordo.

Hay que imaginar la desesperación de la tripulación del CARPATHIA cuando se enteraron del hundimiento del TITANIC, pues estaban a muy pocas millas de distancia pero no fueron capaces de enterarse.

Como consecuencia de este desastre, durante la conferencia radiotelegráfica de Londres se establecieron regulaciones, aceptadas por 65 países, y algunas de ellas vigentes hoy día, entre ellas la utilización de la llamada SOS en sustitución de CQD.

En la conferencia "SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR" celebrada en Londres entre 1913-4 se adoptaron medidas para mejorar la seguridad, entre ellas:

- Todos los barcos sean equipados con TSH
- La TSH de barcos y costera tiene que estar en funcionamiento 24 h al día.

Gracias a la radio se salvaron numerosas vidas, si hubieran existido mejores regulaciones, quizás se habrían salvado más, pero desde luego, sin su ayuda las víctimas seguro que habrían aumentado. Por esta razón, los supervivientes de la tragedia regalaron a Marconi (que acudió al puerto a recibir al CARPATHIA y hablar con su operador de radio, Harold Bride) una gruesa medalla de oro, al tiempo que le gritaban 'TI DOBBIAMO LA VITA'.