

# El telegrafista del Titanic

Nicolás Puerto Barrios,  
*Ingeniero Técnicos de Telecomunicación. Premio Nacional de Prensa de la UIT en 1983*



**P**asadas ya las amplias fastas celebraciones mediáticas, en las efemérides del nefasto acontecimiento del hundimiento del *Titanic*, tras su choque con un iceberg en el Atlántico Norte el 15 de abril de 1912, cabe preguntarse, no si hubo una conspiración que tenía preparada la catástrofe o sobre si las dendritas de impurezas del acero o de los remaches del casco eran las apropiadas, o si toda la culpa fue del telegrafista, sino si se podía

haber evitado el impacto con el iceberg y en todo caso si se podrían haber salvado más vidas. Si uno consulta, en este sentido, documentación sobre el desastre: informe en el número 6 de 2006 de la revista Actualidad de la Unión Internacional de las Telecomunicaciones (UIT), documento “Teaching with the History Place” (editado por el U.S. Department of Interior) de la estación radiotelegráfica costera del Cape Cod en Massachussets

(EE.UU.), colección de 1932 de la revista española Orbe de Telecomunicaciones y los estudios del telegrafista y doctor en derecho, el español Francisco J. Loro Chico, se puede afirmar casi con certeza en ambos casos que sí, si se hubieran dotado mejor y más racionalmente los incipientes sistemas de control de seguridad marítima existentes.

En mi opinión hubo cuatro factores que lo dificultaron: tecnológicos, normativos, de competitividad empresarial y de condiciones laborales. En primer lugar, y aunque ya en 1899 se empezaron a dotar con sistemas radiotelegráficos los barcos, y el *Titanic* disponía de un potente equipo de 5 kilowatios, todavía no todos contaban con estos; por otra parte las transmisiones en bandas del espectro de frecuencias no muy bien planificadas, daban lugar a interferencias y cortes de comunicación frecuentes, que había de reiniciar el operador. En segundo lugar, hay que destacar, que a pesar de que en la Conferencia Radiotelegráfica Internacional de 1906 en Berlín se acordara utilizar por los barcos en situaciones de emergencia, ráfagas con los símbolos (... --- ...) equivalentes en código Morse a las letras SOS que no se prestaba a confusión, algunos barcos como el *Titanic*, con radiotransmisores construidos por la Marconi Wireless Company, aun obligaban a sus operadores a utilizar los antiguos símbolos CQD de la compañía. En tercer lugar, y también por cuestión de rivalidad comercial, las bengalas utilizadas para petición de ayuda en la noche eran distintas según la compañía constructora de los barcos. Por último, es preciso conocer que no había una homogeneidad en cuanto a horarios y condiciones laborales de los operadores de las estaciones radiotelegráficas de los barcos; en la mayoría de ellos solo había uno y utilizaban el servicio durante el día apagando la estación de noche. Por otra parte, no estaba determinada la plantilla de radiotelegrafistas con que debían contar (en el caso del *Titanic* estaban el responsable John Philips —que se mantuvo enviando SOS incluso diez minutos después que el capitán le ordenara la evacuación— el cual murió y su ayudante Harold Bride, que sobrevivió (1). En un barco de más de

2.200 pasajeros, solo había dos personas de atención veinticuatro horas, para averías y emergencias y para la transmisión de los continuos telegramas de servicio privados. que algunos de los eufóricos potentados pasajeros del ¡mejor barco del mundo!, querían hacer llegar a sus familiares y amigos. Estos se cursaban a través de las estaciones radiocosteras como la del Cabo Cod, la más importante de EE.UU. en esa época, y se cobraban a cincuenta centavos de dólar la palabra.

Creo que fue la conjunción de todos estos factores los que influyeron en el desastre. Los avisos del barco *California*, a tan solo diez millas del *Titanic*, desde seis horas antes, sobre la existencia de icebergs en la zona no fueron recibidos; parece ser que cuando estos mensajes intentaban llegar al receptor radiotelegráfico, el operador-jefe, que mientras dormía su ayudante, agobiado trataba de enviar muchos telegramas de pago acumulados que por avería no se pudieron enviar antes, cortaba la recepción. A su vez, y tras producirse el impacto con el iceberg, tampoco supieron interpretar las señales luminosas de las bengalas de petición de ayuda ni el *California* ni otros barcos próximos. Solo el *Frankfurt* y el *Carpathia*, que estaba a setenta millas, decodificaron el SOS telegráfico. Este último comunicó a los operadores del *Titanic* que irían en su rescate. A pesar de hacerlo a toda máquina, cuando llegó, casi cuatro horas después del impacto, al no disponer el *Titanic* de suficientes botes salvavidas, solo pudo rescatar vivos a setecientos tres personas.

A partir de este luctuoso suceso, en la Conferencia Radiotelegráfica Internacional de Londres de julio de 1912, se acordó reservar una frecuencia de 500 kilohercios para las señales de socorro de los barcos, y que en estos, los operadores de radio mantuvieran un silencio de tres minutos de emisión a los quince y los cuarenta y cinco minutos de cada hora. El sistema SOS continuó hasta el uno de enero de 1998. En la actualidad, es a través de los satélites de telecomunicaciones INMARSAT y COSPAS-SARSAT, como se controla la seguridad marítima. ●

(1) Escribió posteriormente un relato con su versión de las circunstancias y horrores del naufragio.