

El recuerdo del primer SOS de la historia de la navegación

Todos hemos escuchado o leído alguna vez la palabra SOS, letras que se escriben en una playa desierta tras un naufragio o emitidas a través de un telégrafo en código Morse cuando se produce un accidente marítimo (situaciones repetidamente utilizadas como base argumental de muchas películas de cine, por ejemplo). Aunque tenemos claro que son siglas utilizadas internacionalmente para realizar una llamada de socorro, quizás no sepamos cuál es su origen y cuándo se utilizó esta señal por primera vez en el mundo de la navegación. Fue en 1909, concretamente el 10 de junio, cuando el buque 'RMS Slavonia' de la naviera Cunard envió por telegrafía la primera señal de auxilio de la historia al naufragar en su ruta entre Palermo (Italia) y Nueva York (Estados Unidos). Pero antes de explicar esa historia de la que se cumplen 110 años, veamos cuál es el origen de estas siglas.

SOS es la señal de socorro más utilizada internacionalmente y tiene sus orígenes a principios del siglo XX. Hasta 1906, la señal de socorro que se usaba en las transmisiones telegráficas en código Morse era 'CQD'. Estas tres letras significan

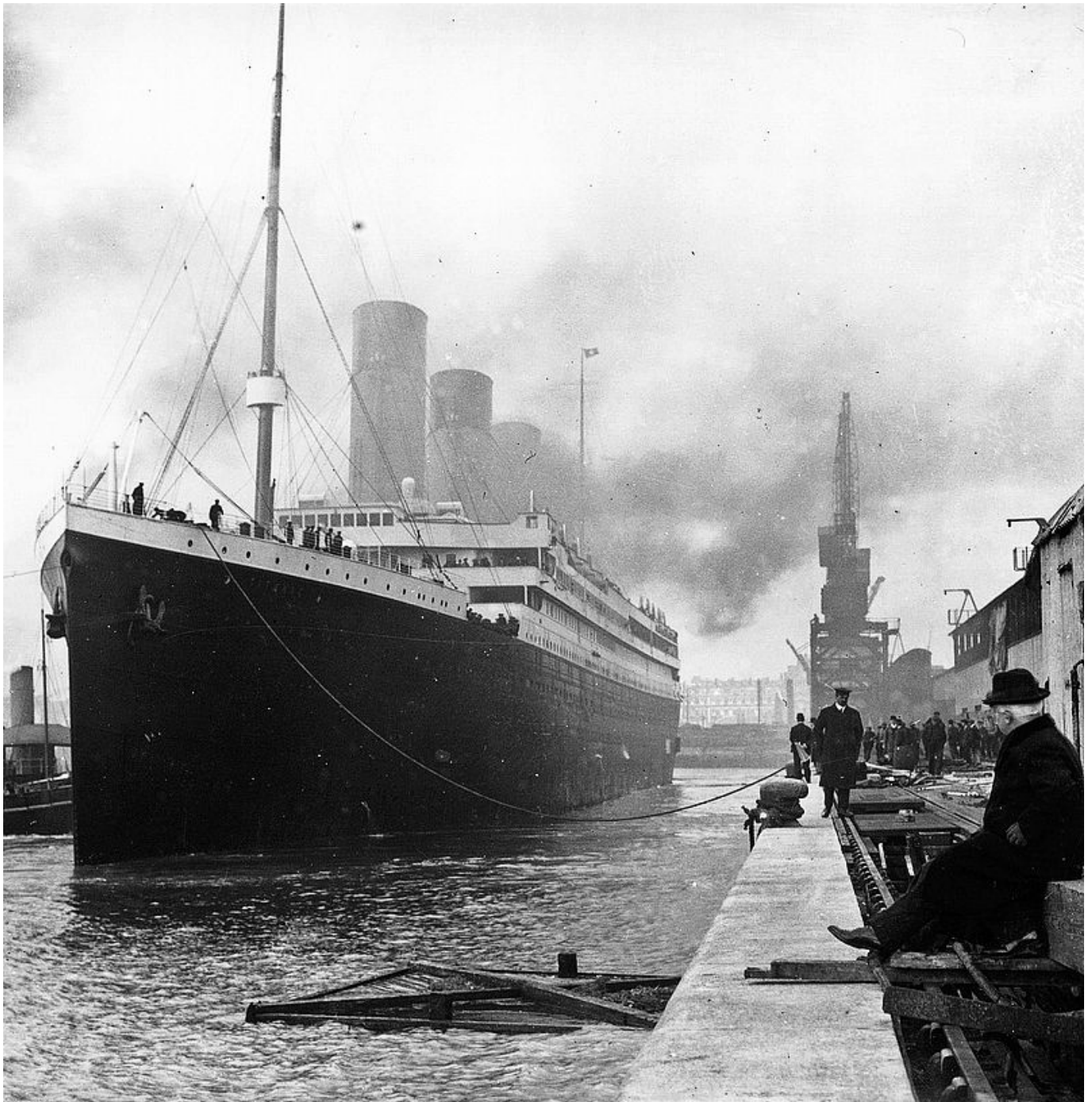
‘Copy Quality’ (Prueba de Calidad), que es el código de llamada para todas las estaciones de radio que operan en la misma banda, y ‘Distress’ (Problemas). El 3 de noviembre de ese mismo año, durante la Convención Radiotelegráfica Internacional celebrada en Berlín, con la presencia de 29 países, se decidió implantar las siglas SOS como estándar, lo cual se hizo efectivo a partir del día 1 de julio de 1908. Pero, ¿qué significado tienen esas tres letras?

Popularmente, se le han asignado significados como ‘Save Our Ship’ (salven nuestro barco), ‘Save Our Souls’ (salven nuestras almas) o ‘Send Out Soccour’ (envíen socorro). Para algunos estudiosos, el hecho de que el inglés sea una especie de idioma universal, no justifica estas teorías y buscan un significado en latín para la secuencia SOS, ‘Si Opus Sit’, que se puede traducir como ‘si fuera necesario’ o ‘cuando sea necesario’. Así pues, sería la abreviación de una frase que, extraída del contexto de urgencia o precariedad, llegó a significar ‘es necesario’ y, de ahí, ‘es necesario el socorro inmediato’. Pero, en realidad, estas tres letras no forman parte de ningún acrónimo, no tienen significado alguno. Se eligió esta representación porque podía ser radiada fácilmente utilizando el código Morse, con una sucesión de tres pulsos cortos, tres largos y otros tres cortos (. . . — — — . . .), y porque, debido a su simplicidad, era menos probable que se perdiera o malinterpretara por interferencias. En realidad, no se trata de tres letras separadas (que se deben transmitir como tres pulsos cortos - pausa - tres largos - pausa - tres cortos), sino de un único código continuo. Así pues, y corrigiendo lo que se suele creer, se eligió la secuencia SOS por su facilidad de transmisión y de recordatorio, pues cuesta muy poco memorizarla.

UNA FALSA LEYENDA

También se suele pensar, equivocadamente, que la primera vez que se usó esta secuencia fue en el hundimiento del ‘Titanic’, el barco más famoso de la historia, sobre todo, por su trágico final, el 15 de abril de 1912, pero fueron varios los buques que ya habían utilizado antes esta señal. Lo que sí es cierto es que la tragedia del buque inglés contribuyó enormemente a la popularización de la nueva señal de socorro y pasó a sustituir casi por completo al anterior código, el CQD. Una curiosidad que no se conoce es que, bajo el intento de conseguir ayuda con urgencia, desde el ‘Titanic’

también se pidió socorro con la antigua llamada CQD. Los SOS que lanzó el barco británico esa fatídica noche son los más conocidos, pero no fueron los primeros. Ese triste honor le corresponde al 'Slavonia', que naufragó cerca de las Azores.



Popularmente, se cree que el 'Titanic' envió los primeros SOS de la historia de navegación, pero no es cierto

Posteriormente, fue empleado por el buque estadounidense 'SS Arapahoe' el 11 de agosto de 1909. Su operador de radio, TD Haubner, llamó utilizando el código Morse para pedir ayuda tras la rotura de la hélice del barco frente a la costa del Cabo Hatteras, en Carolina del Norte. Casualmente, unos meses más tarde, el propio

Haubner, en el 'SS Arapahoe', recibió una llamada de SOS de la embarcación 'SS Iroquois'. Este fue el segundo SOS de la historia. Un año más tarde, el 4 de febrero de 1910, el 'Kentucky' se hundía en las costas de Carolina del Norte pero, gracias al rápido uso de la señal de socorro, consiguió salvar la vida de 46 de sus pasajeros. Aún antes del hundimiento del 'Titanic', el cuarto SOS fue emitido por el buque 'Mérida' el 13 de mayo de 1911.

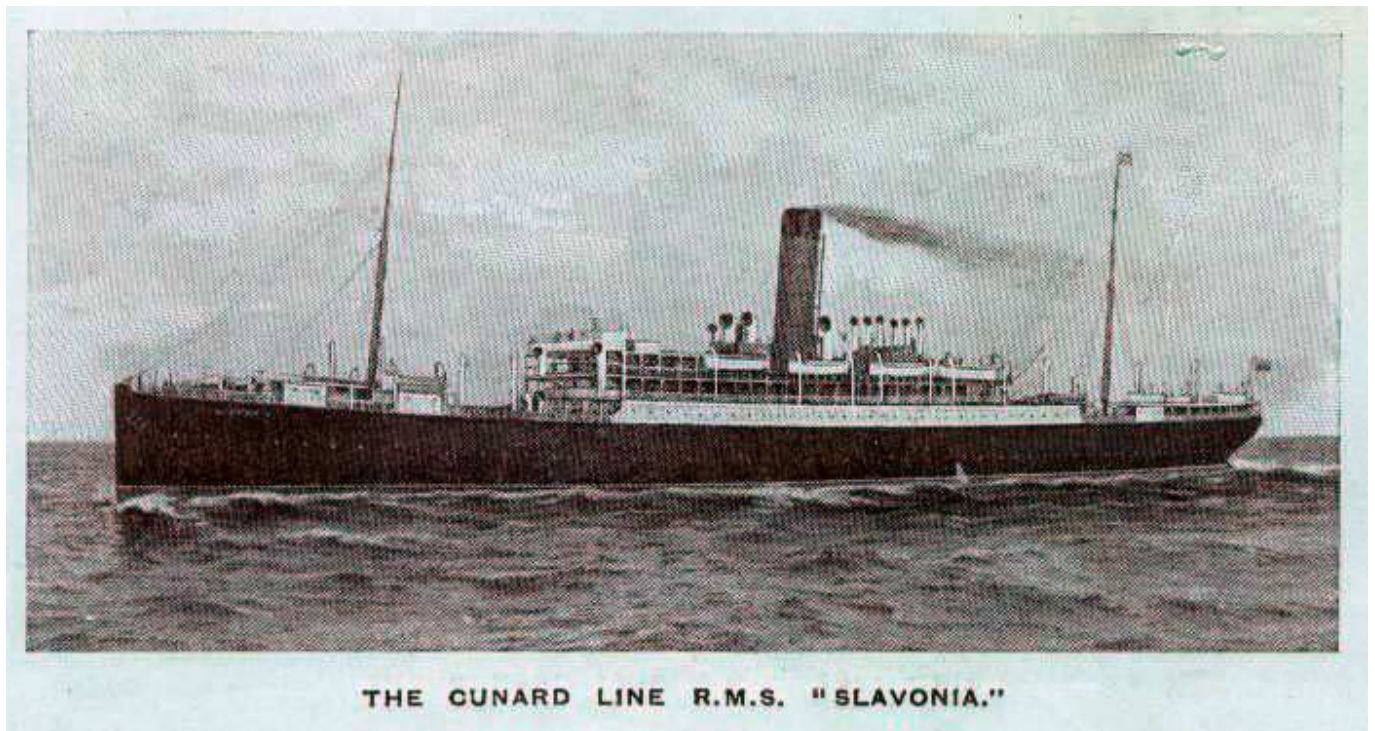
Hoy en día, SOS sigue siendo la llamada estándar cuando se solicita ayuda por radio utilizando el código Morse, aunque suele ir acompañada de una llamada de voz que también nos resulta familiar: 'Mayday'. Derivada del francés 'm'aider' ('ayudadme', de la expresión completa 'venez m'aider', 'vengan a ayudarme'), esta expresión es utilizada como llamada de emergencia en muchos ámbitos: la marina mercante, las fuerzas policiales, la aviación, las brigadas y las organizaciones de transporte. Fue adoptada formalmente en la Convención Radiotelegráfica Internacional de Washington celebrada en 1927. La llamada hecha tres veces ('mayday, mayday, mayday') significa peligro inminente.

EL HUNDIMIENTO DEL 'SLAVONIA'

A finales del siglo XIX, las cartas y paquetes eran transportadas por veleros del Post Office, las únicas embarcaciones autorizadas para transportar la correspondencia británica de la época victoriana. Cuando llegaron los barcos a vapor, que desplazaron a los de vela, la adquisición, operación y mantenimiento de buques nuevos suponía para el Post Office costes cada vez mayores. La solución fue la entrega de varias licencias de transporte a compañías privadas de navegación. Gracias a ello, empezaron a florecer las grandes compañías, como la Cunard, P&O o la White Star, que pasaron a incorporar en sus nombres el prefijo de RMS, Royal Mail Ship.

En abril de 1903, la compañía Cunard Steam Ship adquirió el buque 'Yamuna', de la British Indian Steam Navigation, una embarcación que resultaba demasiado grande para las tareas que realizaba: el transporte de correo, carga y pasajeros. Fue remodelado para que pudiera ser competitivo en la carrera del Atlántico Norte. Obviando la esquizofrenia del viejo adagio marítimo que advierte de que renombrar

buques es sinónimo de mala suerte, Cunard rebautizó su nueva adquisición con el topónimo de una de las regiones de mayor afluencia de emigrantes con destino a América, Slavonia. Y fue así como pasó a transportar, a la ida, emigrantes europeos en busca del sueño americano y, a la vuelta, a los pasajeros adinerados que viajaban de Nueva York a Liverpool.



En su último viaje, el 'Slavonia' llevaba a bordo 225 tripulantes y 372 pasajeros / Greatships

Fue al final de un viaje de crucero cuando el 'Slavonia' se dirigió hacia Europa, un jueves, día 3 de junio de 1909, en el que sería su último viaje. Viajaban en el buque 225 tripulantes y 372 pasajeros, 272 de segunda y 100 de primera clase, con destino a Trieste. Fueron los pasajeros de primera clase los responsables de la tragedia. Sabiendo que la ruta los llevaría a pasar a 160 kilómetros al Norte de la isla de Corvo, algunos de los pasajeros hicieron llegar al comandante Arthur Dunning una petición escrita para que alterara la ruta de manera que pudieran observar bien las islas de las Azores. Dunning planeó rodear la isla de las Flores por el Sur, en una ruta alejada seis millas náuticas de tierra para entonces proseguir en su curso original. Una fuerte niebla se abatió sobre el 'Slavonia' la noche del 9 de junio y una fuerte corriente marítima lo desvió de la ruta prevista. A las 2 de la madrugada del 10 de junio, los pasajeros veían satisfecho su deseo de ver las Azores, pero una tragedia truncó el viaje. Movidado por las máquinas, el buque veía cómo su proa emergía en la costa de

Lajedo, de la Baja Rasa, a un kilómetro de la Punta de los Fenais. Con la proa aún emergiendo, el fuego empezó a arder en los hornos de las calderas y el puesto de radiotelegrafía, una novedad para la época, emitió un SOS desesperado, el primero de la historia de la navegación. La solicitud de socorro fue captada por el buque alemán 'Prinzess Irene' y el 'Batavia', de la empresa rival Hamburg-Amerika Linie, que inmediatamente se dirigieron al lugar del naufragio.



El pasaje del 'Slavonia' fue embarcado en el 'Batavia', que lo llevó hasta Nápoles / Greatships

Sacudido en toda la estructura por el encallamiento violento, la agitación del mar causó el colapso del compartimiento hasta entonces estanco de la rejilla, sumergiéndose la popa en el mar. El agua llegó finalmente a las 8 de la mañana al fuego de los hornos, que se apagó irremediamente. Como consecuencia del suceso, el comandante Dunning, sacudido por la pérdida del buque que comandaba, intentó suicidarse en varias ocasiones, algo que fue impedido por el telegrafista de la embarcación. Mientras, la mayoría del pasaje embarcaba en el 'Batavia', que lo llevaría hasta Nápoles. Por su parte, los esfuerzos del remolcador 'Cónдор' para salvar el navío fueron en balde y el 16 de junio la aseguradora Lloyd's declaraba la pérdida total del 'Slavonia'.

Ya en Londres, el capitán Dunning fue llevado ante el tribunal marítimo para la liquidación de las causas del naufragio. La sentencia apuntó que el encallamiento y la consiguiente pérdida del buque fue provocado por error de juicio de su capitán. En consideración por su trabajo anterior, que fue excelente, el tribunal no llegó a retirarle la licencia, pero lo reprendió severamente. Por su parte, la prensa de la época recriminó al Gobierno de entonces el no tener operativo el faro que dominaba el lugar del naufragio al carecer de las máquinas y las linternas. Podría haber sido uno de tantos naufragios de la historia, pero siempre será recordado por el primer SOS.