

igualdad de tarifas (como convendría siempre) lo mismo pueden hacer sus reparaciones en uno u otro puerto, supondré que de las 3.000 embarcaciones y de las 2.300.000 toneladas despachadas, queden 40 y 100.000, respectivamente. De esta suerte cabe suponer un servicio anual de 175.000 toneladas.

Ahora bien, de los tres tipos de beneficio de 0,53, 0,50 y 0,35 pesetas por tonelada que durante los años 1908, 1909 y 1910 se han conseguido en Barcelona, en concepto del distinguido Ingeniero-Director de aquellas obras Sr. Valdés, debe tomarse el de 0,50 pesetas, pues la baja de 1910 depende de que en dicho año, y durante el mes de Agosto y gran parte del de Septiembre, se llevaron á cabo los trabajos de limpia, recorrido y pintura del interior de todas las pontonas y puente; y de que en este tiempo, ó sea durante cincuenta y tres días, estuvo cerrado el dique, y, por lo tanto, sin poder rendir utilidad alguna.

Considerando, por tanto, los datos anteriores, los ingresos líquidos anuales del dique flotante podrán ascender en Valencia á

$$175.000 \times 0,50 = 87.500 \text{ pesetas.}$$

La expresada cantidad representa el interés del 5,19 por 100 sin amortización y el de 4 por 100 durante un plazo de veinte años con amortización del capital empleado.

Este proyecto fué aprobado por Real orden de 8 de Julio. Como dada la gran importancia del concurso que para su ejecución había de celebrarse, convenía conceder un largo plazo para que los licitadores pudieran estudiar sus correspondientes proposiciones, se fijó el día 13 de Diciembre para este efecto, dejándose, por lo tanto, cuatro ó cinco meses desde la publicación del anuncio en la *Gaceta*.

Sólo un concursante presentó pliego; D. Fernando Junoy, Director de la Sociedad La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, que ofreció encargarse de la construcción é instalación del dique flotante por la cantidad de 1.561.335,80 pesetas, en un plazo de dos años.

Informado favorablemente la proposición, y aprobado por la Junta el dictamen de la Dirección en sesión de 31 de Diciembre, se ha remitido á la sanción de la Superioridad el expediente, en el que ha de oírse á la Jefatura y Consejo de Obras públicas, así como al de Estado; probablemente, pues, durante el presente ejercicio no podrá recaer todavía la aprobación.

El Ingeniero Director,
JOSÉ MARÍA FÜSTER.

La telegrafía sin hilos y la Conferencia internacional sobre la salvaguardia de la vida humana en el mar

POR EL

CAPITÁN P. BRENOT

Delegado de Francia en la Conferencia internacional.

En este artículo estudia el autor la razón y el efecto de las prescripciones citadas por la Conferencia internacional de plenipotenciarios convocada en Londres en 1913-1914, en nombre de la seguridad de la vida humana en el mar.

Los nuevos Reglamentos se refieren á los establecidos por la Conferencia radio-telegráfica de 1912 y por la Conferencia internacional de la Hora (París, 1912-1913).

La catástrofe del *Titanic* fué la causa determinante de la Conferencia internacional que se celebró en Londres en los meses de Noviembre, Diciembre y Enero últimos, para la salvaguardia de la vida humana en el mar.

Rara vez ha sido una desgracia tan fértil en enseñanzas; pero las verdaderas responsabilidades no se redujeron á las personas. Sin la imprevisión, en cierto modo internacional, debida á la

cual los Reglamentos, en la parte que interesan á la seguridad de los transportes marítimos, se habían quedado retrasados en el progreso general, hubiera podido evitarse la catástrofe, ó, por lo menos, reducirla considerablemente.

Las causas principales de la pérdida de tantas vidas humanas, todas imputables en definitiva á la insuficiencia de lo instituido, fueron: sistema aislador de compartimientos mal entendido; escasez de aparatos de salvamento; organización defectuosa, tanto desde el punto de vista del personal, como del material; servicio de telegrafía sin hilos ineficaz, en lo que respecta á la seguridad y reglamentación incompleta de la navegación, tanto para señalar los peligros, como para la protección contra los mismos.

El Emperador de Alemania fué el iniciador de la idea de proponer á los diferentes Gobiernos el estudio en común de las bases de la organización internacional que tan necesaria parecía.

La mayoría de los grandes Estados respondieron á su llamamiento, y el Gobierno británico asumió la misión de reunir la nueva Conferencia.

Los trabajos se repartieron entre seis grandes Comisiones:

Comisión de Seguridad de la Navegación.

Comisión de Seguridad de la Construcción.

Comisión de Radiotelegrafía.

Comisión de Aparatos de Salvamento.

Comisión de Certificados.

Comisión de Redacción.

Los asuntos anunciados abarcaban problemas muy variados; éstos interesaban directamente á industrias importantes, y, por otra parte, de las nuevas obligaciones que se redactaran, podían resultar cargas considerables para la Compañía de navegación.

Por estas razones los estudios no se hicieron sin tropiezos y dificultades; sin embargo, dieron fin á un Reglamento que, aunque todavía incompleto, constituye un gran progreso y constituirá para las conferencias ulteriores (la primera está prevista para 1920), una base de trabajo de primer orden.

Examinaremos únicamente en este artículo las prescripciones establecidas referentes á la radiotelegrafía y su empleo en la seguridad de la navegación. Verdad es que á raíz de la catástrofe del *Titanic*, la conferencia radiotelegráfica internacional, celebrada en Londres en 1912, se había ya ocupado del asunto, pero su papel en esta materia tenía que ser forzosamente modesto (1).

Conferencia puramente telegráfica, encargada de los Reglamentos técnicos ó comerciales, no podía dictar disposiciones de orden general, que necesitaban la colaboración de representantes de las diferentes marinas y Compañías de navegación.

Sin embargo, en muchos puntos ha podido servir de base para la obra de la Conferencia relativa á la seguridad de los transportes marítimos y los dos Reglamentos establecidos se completan mutuamente.

*
* *

La medida más eficaz y más necesaria consistía, en primer lugar, en imponer la obligación de que en todo barco de relativa importancia se instalase una estación radiotelegráfica.

El principio de esta obligación fué reconocido:

«Todos los barcos mercantes de propulsión mecánica ó de vela, lleven ó no pasajeros, con tal de que haya á bordo 50 personas ó más y se dediquen á la navegación definida en el artículo 2.º (navegación internacional), estarán provistos de una instalación radiotelegráfica.»

La prescripción, en su conjunto, resulta todo lo severa posi-

(1) Véase la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS del 18 de Septiembre de 1913.

ble, teniendo en cuenta las cargas que la instalación de las estaciones de T. S. H. impone á los armadores.

En ciertas circunstancias se han hecho algunas excepciones, como son los barcos cuyo cabotaje se efectúa muy próximo á las costas (menos de 150 millas) y aquellos que, sólo en circunstancias ocasionales, debidas á fuerza mayor, lleven á bordo más de 50 personas.

Una de estas excepciones tiene un carácter un poco particular. En ciertos puntos del continente africano, en que tocan los barcos, no existe personal indígena para el embarque ó desembarque de mercancías. Sucede entonces que los barcos, al pasar por un puerto más afortunado, recogen provisionalmente á bordo personal local, para que ayude en las diversas maniobras en las escalas sin recursos.

Estos barcos están dispensados de la obligación de tener estación radiotelegráfica si normalmente llevan menos de cincuenta personas á bordo, si no navegan de un continente á otro, y sólo se produce este caso de excepción en viajes comprendidos entre los 30 grados de latitud Norte y Sur.

Parecerá extraño este modo de valorar la vida humana en función de la latitud; pero las conferencias internacionales, especialmente las que tienen que hacer innovaciones, se ven obligadas á hacer grandes concesiones para el presente y para el pasado, si quieren obtener algún provecho en el porvenir.

* *

La imposición á los barcos de la obligación de instalar aparatos radiotelegráficos no era suficiente, se imponía también la reglamentación de su empleo para hacer que las llamadas en caso de peligro fuesen eficaces.

El Reglamento establecido comprende dos partes: una de ellas indica todas las medidas necesarias que deben tomarse para que el mayor número posible de barcos situados en el radio de acción del que está en peligro puedan recibir en todo momento las llamadas de socorro; la otra fija la conducta que debe observar el Capitán de un barco al recibir la demanda de auxilio. Hubiera podido realizarse el máximo de probabilidades de que toda llamada de socorro fuese oída, si se hubiese podido prescribir que todas las estaciones de á bordo estuviesen abiertas de un modo permanente.

Esta condición, de grandísima importancia, fué pedida por varios Gobiernos; pero no pareció razonablemente realizable por el momento. Fuera de algunos aparatos especiales de empleo delicado y bastante complicado y reservados todavía, para estaciones importantes, los únicos aparatos receptores susceptibles de ser utilizados con éxito en las estaciones de á bordo son los de recepción auditiva.

Con estos aparatos sólo se perciben las llamadas cuando el telegrafista está de guardia en los teléfonos receptores.

Un servicio permanente de día y noche necesita, pues, tres empleados, lectores ó no, si se carga un trabajo de ocho horas por telegrafista, lo que resulta demasiado cuando se exige una atención constante.

El sostenimiento de este personal resulta, evidentemente, una carga bastante pesada, y varios Estados no han creído posible poder imponerle á todos los barcos.

La Conferencia entonces decidió restringir esta intensa obligación á los barcos de segundo orden y á aquellos que, como consecuencia de su reducida velocidad, son menos aptos que los otros para prestar socorro. Tomó como base de su Reglamento la clasificación establecida por la Conferencia radiotelegráfica de 1912.

Esta última, interesándose particularmente por la correspondencia pública, se preocupó también de los casos de peligro, reconociendo igualmente la necesidad de que todas las estaciones

de á bordo estuviesen abiertas permanentemente y explotadas por un personal lo suficientemente numeroso y ejercitado.

Había decidido crear tres categorías de estaciones de á bordo, diferenciadas por la naturaleza del servicio efectuado (permanente ó no), y por el personal afecto á este servicio (telegrafista muy ejercitado, ó de primera clase medianamente ejercitado, ó de segunda clase).

Las estaciones de primera categoría requieren un servicio permanente, cubierto, por lo menos, con dos telegrafistas de primera clase.

Las estaciones de segunda categoría tienen señalado el servicio de escucha durante los diez primeros minutos de cada hora (pudiendo oír, dado el caso, las señales de alarma) y pueden tener únicamente un solo telegrafista de primera clase.

La tercera categoría queda fuera de todo Reglamento de escucha, sólo comprende las estaciones de á bordo sin servicio determinado, no efectuando tampoco el de la correspondencia pública.

La clasificación establecida en esta forma por la Conferencia radiotelegráfica, es puramente teórica; esta Conferencia no tenía poder suficiente para hacer la clasificación de los barcos en diferentes categorías, según la especificación por ella establecida, pero la sometió á la consideración de los Gobiernos para que ellos la aplicasen por sí mismos.

La Conferencia relativa á la seguridad de los transportes marítimos tenía mayores facultades para obrar y ha hecho uso de ellas, teniendo en cuenta las consideraciones antes expuestas.

Ha completado la clasificación de la Conferencia radiotelegráfica, colocándose, desde el punto de vista de la salvaguardia de la vida humana, dentro de las siguientes condiciones:

Primera categoría.—Barcos cuya estación de á bordo tiene un servicio permanente.

Están clasificados en la primera categoría los barcos que están preparados para recibir á bordo, por lo menos, 25 pasajeros:

1.º Si su velocidad media en servicio alcanza ó pasa de 15 nudos.

2.º Si alcanzan una velocidad media en servicio mayor de 13 nudos, pero solamente con la doble condición de que lleven á bordo 200 personas ó más (pasaje y tripulación), y que efectúen en el viaje una travesía mayor de 500 millas marinas entre dos escalas consecutivas; sin embargo, estos barcos pueden ser clasificados en la segunda categoría si establecen un escucha permanente.

Segunda categoría.—Barcos cuya estación de á bordo tiene un servicio de duración limitada.

Están clasificados en esta categoría los barcos acondicionados para recibir á bordo por lo menos veinticinco pasajeros, si no están, por otros motivos, clasificados dentro de la primera categoría.

Los barcos de la segunda categoría deben asegurar, durante la navegación, la escucha permanente, por lo menos durante siete horas diarias, y la escucha de diez minutos al principio de las restantes horas.

La tercera categoría comprende el resto de los barcos no clasificados en las dos primeras.

Debe observarse que, en beneficio de la seguridad, se obliga á los barcos de la segunda categoría, de un modo general, que además del servicio de los diez primeros minutos de cada hora, como había fijado la Conferencia radiotelegráfica, presten otro cuya duración ha de ser, por lo menos, de siete horas enteras al día.

En fin, se ha considerado que en algunos casos, especialmente en los grandes recorridos efectuados muy lejos de las costas, se hacía imprescindible necesario el servicio permanente; por consecuencia, un artículo especial estableció que debía efectuarse en:

1.º Los barcos de segunda categoría, durante todo el tiempo

que se encontrasen á más de 500 millas marinas de la costa más próxima.

2.º Todos los barcos obligados á tener aparatos radiotelegráficos, siempre que estén afectos á la navegación transatlántica, ó que su itinerario les obligue á alejarse más de 1.000 millas marinas de la costa más próxima.

Varios Gobiernos hicieron notar que si las condiciones impuestas por la Conferencia radiotelegráfica de 1912, para la elección de telegrafistas, eran completamente necesarias para el servicio de la correspondencia pública, resultaban excesivas cuando no se tratase más que de organizar un sencillo servicio de escucha para percibir las señales de socorro.

Un marinero cualquiera, aun sin conocer el manejo de los aparatos de transmisión y las reglas de la correspondencia pública, puede ser apto para recibir convenientemente las señales de peligro y avisar al telegrafista profesional, que se apresurará á ocupar su puesto.

Ahora bien, el empleo de estos «vigías» ó «escuchas», escogidos entre el personal de la tripulación, permite reducir estrictamente al mínimo el efectivo de telegrafistas propiamente dicho, disminuyendo las cargas de los armadores.

La Conferencia aceptó estas indicaciones, disponiendo que el escucha impuesto en nombre de la seguridad sea un «escucha diplomado», poseyendo un certificado extendido por la administración competente y que sea capaz de recibir y comprender las señales de peligro y las de seguridad.

El resultado de esta concesión lo demostrará el porvenir.

Nos parece que hubiese sido preferible de definir «el escucha diplomado» en la siguiente forma: una persona susceptible de recibir un sonido correctamente, á una velocidad señalada y sabiendo manejar los receptores radiotelegráficos.

Ser apto para recibir una señal, equivale á tener práctica en el completo manejo del receptor, aunque no sea más que saber eliminar las señales perturbadoras.

Los escuchas aprenderán rápidamente la correcta lectura de un sonido y se convertirán en verdaderos telegrafistas, por lo menos en lo que respecta á la recepción; de no ser así, no prestarán servicio alguno útil.

Por lo demás, las diferentes restricciones señaladas por la actual Conferencia en la instalación del escucha continuo, han tenido como principal objeto economizar en el presente intereses muy respetables; sin duda alguna, tendrán únicamente un carácter provisional, marcando un alto en la marcha hacia la confección de un severo Reglamento del servicio permanente, asegurado por un personal de primer orden.

* *

Se ha estudiado también por la Conferencia el asunto relativo á la autorización del empleo de aparatos de llamada automática, es decir, aquellos en los que el receptor, impresionado por la señal de alarma, hace, por ejemplo, sonar un timbre, que advierte al telegrafista en el local en que se halla ó en que descansa.

Este asunto lo había ya examinado la Conferencia radiotelegráfica de 1912.

Los constructores han ensayado, en efecto, durante estos últimos años, aparatos bastante sencillos y muy aceptables al primer golpe de vista, en los cuales, por la acción de una larga llamada, el receptor hace funcionar un aparato avisador.

¿No sería éste el medio práctico de asegurar un servicio de escucha permanente sin telegrafista?..... ¡Seguramente sería bien acogido por los armadores!

La Conferencia de 1912 opinó que en el estado actual de la radiotelegrafía no era todavía ocasión de emplear tales disposiciones.

Los receptores auditivos hacen intervenir la inteligencia hu-

mana. El oído puede distinguir la señal que le interesa en medio de las numerosas señales perturbadoras. El aparato automático, á los fines de la seguridad, parecía entonces casi un retroceso, teniendo en cuenta las condiciones en que actualmente se efectúa el servicio radioteleográfico.

A menos de establecer disposiciones complicadas, de funcionamiento delicado y probablemente inseguro (lo que sería un grave defecto en un aparato de seguridad), es de temer que cuando hubiese perturbaciones eléctricas intensas, ó numerosas transmisiones, accionase con demasiada frecuencia la llamada automática.

En ciertas regiones, particularmente en los países cálidos, las señales «atmosféricas» son prácticamente continuas y violentas durante días enteros. En estas condiciones, ó bien el telegrafista, llamado sin cesar, constituirá en esta forma la escucha permanente, ó bien hará que disminuya la sensibilidad de su aparato, y entonces podrá pasar desapercibida una señal de peligro.

En el estado actual de la técnica no creemos que pueda un práctico dejar confiado tranquilamente á un aparato, cuya eficacia no puede comprobar, el cuidado de recoger las señales de socorro.

No tenemos la absurda pretensión de afirmar que no lleguen á conseguirse disposiciones automáticas satisfactorias y que permitan, tal vez pronto, la simplificación del servicio de las estaciones radiotelegráficas en lo que se refiere á la seguridad; pero nos parece que estas disposiciones no podrán ser adoptadas con completa confianza hasta que no se empleen otros receptores y aun otros transmisores completamente diferentes á los que en la actualidad están en uso.

En todo caso la Conferencia estuvo muy prudente al decidir que los aparatos mecánicos de alarma que se inventasen no podrían ser utilizados por «el escucha permanente» hasta que ofreciesen toda garantía, y así únicamente después de un nuevo acuerdo entre los Gobiernos de las altas partes contratantes.

* *

Después de haber reglamentado lo referente al escucha, la Conferencia se ocupó de la estación transmisora. Fijó los aparatos radiotelegráficos, cuya instalación impuso á la mayoría de los barcos un alcance mínimo de cien millas marinas.

Este alcance es realmente muy pequeño, dadas las condiciones de navegación en los mares lejanos, y corresponde á una estación de ínfima potencia; con toda seguridad las estaciones de mediana importancia serán prácticamente de mayor alcance.

Por lo demás, la Conferencia de 1912 había definido ya las principales condiciones que tenían que cumplir las estaciones de á bordo.

En particular había decidido que los barcos estaban obligados á llevar instalaciones de socorro, colocadas en condiciones de seguridad muy grandes y disponiendo de una producción de energía propia; estas instalaciones de socorro no se exigirían á aquellos barcos cuya instalación normal reuniese todas las condiciones y características señaladas para las instalaciones de socorro.

El fin que se persiguió en este Reglamento fué de que el aparato de llamada del barco pudiese continuar desempeñando su papel el mayor tiempo posible en caso de siniestro, aun cuando ya estuviese anegado y las máquinas no funcionasen.

La Conferencia relativa á la seguridad de los transportes marítimos adoptó las disposiciones fijadas por la Conferencia radiotelegráfica, prescribiendo, además, que la instalación de socorro sea colocada en su totalidad en las regiones superiores del barco, todo lo alto que prácticamente sea posible.

* *

La Conferencia radiotelegráfica de 1912 tenía que limitarse á fijar la conducta que debía observar el telegrafista de una estación de á bordo al oír la llamada de socorro. No tenía facultad

para extenderse más y establecer las prescripciones concernientes a la obligación del Capitán del barco.

Esta ha sido la misión de la Conferencia cuyos trabajos examinamos. Sin detenernos en el estudio de las disposiciones accesorias, señalaremos únicamente los grandes principios que en esta materia ha sentado la Asamblea, el de la obligación de prestar socorro y el del derecho de requerimiento.

Todo Capitán de barco que reciba una llamada de socorro, enviada por un barco en peligro, tiene la obligación de contestar rápidamente, y el Capitán de este último el derecho de elegir, entre los barcos que han contestado a su llamada, el auxilio de aquel ó de aquellos que considere más aptos para prestarle ayuda.

Estas reglas figuran entre las más graves, pero también entre las de más felices resultados que la Conferencia ha dictado.

* *

En materia de seguridad, el papel de la telegrafía sin hilos no se limita únicamente al preciso momento del peligro. Era natural utilizar este nuevo medio de comunicación para prevenir a los barcos de toda contingencia que pudiera amenazarles en el curso de su viaje.

A la organización de la señal de socorro debía corresponder la de una señal llamada «de seguridad», cuyo objeto es llamar la atención de todas las estaciones de a bordo, precediendo al mensaje avisador.

La iniciativa de este nuevo Reglamento se debe al Gobierno francés.

Dominada, probablemente un poco demasiado, la Conferencia por el recuerdo de los detalles del accidente del *Titanic*, parecía a veces hipnotizada por lo referente a la navegación en el Atlantico Norte y el peligro a los hielos; las prescripciones dictadas se resienten de ello, pues no se ha tenido lo suficientemente en cuenta las condiciones de la navegación en los mares alejados.

Sin embargo, a petición de Francia, después de haber estudiado el sistema de señales de los icebergs y de los restos de naufragios, la Conferencia impuso el de los tifones, ciclones y, de un modo general, de todo aquello que constituye un grave peligro para la navegación.

El Capitán de todo barco que posea una instalación radiotelegráfica, cuando compruebe la existencia de un peligro inminente y grave para la navegación, debe señalarlo con urgencia.

Las estaciones radiotelegráficas que tengan que transmitir a los barcos un aviso que interesa a la seguridad de la navegación y que presente un carácter de urgencia absoluta (icebergs, restos de naufragios, ciclones, tifones y modificaciones bruscas que sobrevengan en la posición y forma de los bajos), harán uso de la siguiente señal, llamada de seguridad, repetida a cortos intervalos una decena de veces y a plena potencia:

— — — — — (T. T. T. etc.).

En principio, todas las estaciones radiotelegráficas que perciban la señal de seguridad, deberán dejar inmediatamente cualquier otra transmisión que estuviesen efectuando, para no perturbar la emisión y recepción de la señal y aviso de seguridad correspondiente que deben recibir todas las estaciones interesadas. Queda únicamente exceptuado de esta regla el caso de peligro.

El aviso de seguridad se emite un minuto después que la señal. La emisión debe repetirse tres veces, con diez minutos de intervalo.

Los Gobiernos de los estados contratantes designan las estaciones que están encargados de enviar a los navegantes los avisos referentes a la seguridad y que presenten un carácter de urgencia absoluta.

Quando estos avisos sean emitidos por las estaciones encargadas igualmente del servicio de la hora, se repetirán después del envío de la señal horaria y del Boletín meteorológico.

* *

Es preciso no confundir el aviso de seguridad, concerniente a veces al tiempo (ciclones, etc.), pero siempre correspondiente a peligros inminentes y graves, con los avisos meteorológicos de que se ocupó la Conferencia radiotelegráfica y la Conferencia de la Hora, de 1912.

Estos avisos tienen, principalmente, por objeto el estudio mismo de la meteorología y las previsiones generales del tiempo.

A pesar de las distintas controversias que ya se han entablado, relacionadas con la utilidad y eficacia de estos avisos, la Conferencia referente a la seguridad de los transportes marítimos, debido a la iniciativa de Italia y Francia, decidió apoyar enérgicamente las decisiones de las Conferencias anteriores.

Ha adoptado definitivamente un código destinado a la transmisión radiotelegráfica de los informes relativos a los hielos, a los escollos y al tiempo.

Un radiotelegrama enviado el día 21 entre las trece y quince horas para señalar un iceberg aislado, indicar la posición del mismo, la del barco que lo señala, la dirección y fuerza del viento, la dirección y fuerza de la corriente, el tiempo, la presión y la tendencia barométrica y la temperatura del aire y del mar, como ejemplo, estaría redactado en estos términos:

Meteorology: Ice, 21514, 46432 : 22254, 30570.

Weather, 21825, 26820, 65 361, 02014 : 22863, 55398, 53250, 56507.

* *

Conocido es el gran servicio que la recepción de la hora por la telegrafía sin hilos presta a los navegantes para la determinación de la posición de un barco.

Considerando que, por una parte, los receptores que se construyen en la actualidad en todas partes, para recibir las señales de los grandes centros horarios, aun a gran distancia, son muy baratos, y que, por otra parte, como la recepción de señales, siempre las mismas y emitidas en momentos determinados, resulta extremadamente fácil sin necesidad de telegrafista profesional, parecía lógico el imponer los receptores horarios a todos aquellos barcos de relativa importancia que no estuviesen ya obligados por otros motivos a tener instalaciones radiotelegráficas completas.

La Conferencia de la Hora de 1912 había ya emitido, respecto a este asunto, su opinión, de que todo barco de vela ó de vapor estuviese provisto de un receptor de esta clase.

La Conferencia relativa a la seguridad de los transportes marítimos estaba llamada a ir más allá, estableciendo un Reglamento, y trató efectivamente este asunto a propuesta de Italia y Francia; pero se acababa de hacer un gran esfuerzo y de imponer pesadas cargas a los armadores y el Reglamento no prosperó.

La Conferencia prefirió dejar algo que hacer a las Asambleas ulteriores y se contentó con apoyar, modificándola un poco, la idea de la Conferencia de la Hora, que tendía a que los barcos de vela y de vapor que hacen viajes de gran recorrido estuviesen provistos de una instalación que les permitiese la recepción de las señales horarias y meteorológicas.

Al terminar este extracto de los trabajos efectuados por la Conferencia en lo que respecta, especialmente al empleo de la radiotelegrafía en su aplicación a la seguridad de la vida humana en el mar, debemos hacer constar el papel realmente importante que la delegación francesa ha desempeñado en Londres, y muy particularmente su Presidente M. Guernier, Diputado por Saint-Malo y M. Froin, Director de la explotación telegráfica.

H.