

Salubridad del Puerto de Montevideo

Reglamento adoptado por el Consejo de Administración del Puerto

Habiendo el Consejo de Administración del Puerto cometido á la Oficina de Tráfico y Conservación con fecha 23 de diciembre de 1909 el estudio del servicio de saneamiento del Puerto, comprendiendo á la vez la adquisición del material necesario para efectuarlo, esa Oficina con fecha 5 de diciembre de 1910 sometió á la consideración del Consejo un proyecto de reglamento para el Saneamiento del Puerto, denominación que fué sustituida por la de Reglamento de Salubridad del Puerto de Montevideo.

La Memoria descriptiva y presupuestos correspondientes y las obras y servicios propuestos están redactados en estos términos:

SANEAMIENTO DEL PUERTO

I.—SERVICIO DE AGUAS

Conjuntamente con el proyecto general de superestructura del Puerto ya se estudió la red general de cañerías de aguas corrientes destinadas á proveer de dicho elemento á las diversas partes de nuestro Puerto. Sin embargo, como el plan aludido aún no ha sido aprobado por las autoridades superiores, y para dar á la vez cumplimiento á la resolución posterior del Consejo de fecha 3 de noviembre ppdo., esta Oficina propone un proyecto general de distribución de aguas, independiente de la construcción preliminar de la galería subterránea, el cual elevará á la consideración del H. Consejo á la brevedad posible.

Además, como fuese de suma urgencia la instalación de fuentes y abrevaderos, esta Oficina se adelantó, elevando separadamente los proyectos correspondientes.

II.—WW. CC. Y MINGITORIOS

Estas instalaciones pueden ubicarse en los edificios situados en las ramblas ó en construcciones especiales para el uso público. De los ww. cc. destinados al uso público, los habrá pagos

y gratuitos. Ya se han contratado algunos de éstos para llenar las necesidades inmediatas del público. Tanto los unos como los otros de esta última especie estarán bajo la vigilancia del personal del Saneamiento.—El desagüe de los mismos se llevará por regla general á las cloacas de la ciudad. Es un punto á estudiar (yaun en este informe no queremos fijar opinión) el relativo al cierre de las letrinas de a bordo de los buques surtos en las dársenas. Por un lado el gran sacrificio hecho por la ciudad para evitar el contagio de las aguas del Puerto con la construcción de los dos grandes caños colectores inducirían á imponer la molestia de la gente de á bordo obligándolas á vaciar sus letrinas y utilizar las públicas de las ramblas ó las portátiles que solicitarían en la Sección Saneamiento. Por otro lado, la gran molestia que dicho cierre ocasiona en las embarcaciones, sobre todo cuando son de pasajeros y están de tránsito, tal vez alejaría de nuestras dársenas á muchas de ellas para conseguir tan sólo una ventaja ilusoria, pues si bien el continuo desaguar de las cloacas puede contaminar seguramente las aguas, es dudoso que esto pueda suceder con la pequeña población flotante que pudiese existir junto á los muelles. Por de pronto, no sería lógico imponer desde ahora el cierre, y hasta pudiera suceder que no hubiese grandes desventajas higiénicas en desaguar los ww. cc. extremos de los muelles A y B directamente sobre las aguas de la bahía.

III.—CLOACAS

Estas pueden ser para el desagüe de las lluvias ó para el servicio de aguas servidas. Las primeras desaguarán regularmente sea sobre los vertederos ó directamente sobre el muro de muelle. Las segundas irán por regla general á desaguar en el alcantarillado de la ciudad por medio de cañerías parciales, que bien pueden considerarse como un complemento de la misma obra.

Esta Oficina no ha creído conveniente hacer el estudio de una red especial, pues tanto las primeras como las segundas tendrán una importancia relativa y se podrán ir haciendo á medida que se vaya complementando el plan de superestructura y con los recursos que para ellas se voten.

IV.—SECCIÓN SANEAMIENTO

Para atender los diversos servicios á que se relaciona el presente estudio, se crearía una sección dentro de la misma Oficina de Tráfico y Conservación, la cual se titularía «Saneamiento del Puerto».

Sobre los gastos á autorizarse para su creación y funcionamiento damos el siguiente detalle:

a) Servicio de tierra

1 galpón 15 x 20	\$	1,500 00
3 carritos con cajón móvil, á \$ 250 c/u.	»	750 00
3 regadoras, á \$ 400	»	1,200 00
3 norias barrenderas, á \$ 400	»	1,200 00
1 kiosco para la Oficina	»	150 00
6 carritos de mano, á \$ 70	»	420 00
6 mulas, á \$ 50	»	300 00
Herramientas y útiles	»	1,000 00
	\$	6,520 00
Derechos, imprevistos etc. 20 %	»	1,304 00
	\$	7,824 00

b) Servicio de mar

4 canoas, á \$ 100	\$	400 00
4 botes para cajones, á \$ 200	»	800 00
2 lanchas automóviles con descarga automática lateral, á \$ 1,847	»	3,694 00
Herramientas y útiles	»	1,000 00
	\$	5,894 00

c) Presupuesto de tierra

1 capataz	\$	80 00
2 peones, á \$ 30.	»	60 00
3 carreros, á \$ 35	»	105 00
9 barrenderos, á \$ 30.	»	270 00
6 mulas, á \$ 15.	»	90 00
Reparaciones, agua, etc.	»	50 00
	\$	655 00
Imprevistos 20 %	»	131 00
	\$	786 00

d) Presupuesto de mar

4 marineros en canoa, á \$ 28.	\$	112 00
6 marineros en bote, á \$ 32	»	192 00

2 patrones, á \$ 36	\$	72 00
2 mecánicos, á \$ 41	»	81 00
2 marineros en lancha, á \$ 32	»	64 00
Bencina, reparaciones, etc.	»	50 00
	\$	578 00
Imprevistos 20 %	»	116 00
	\$	694 00

e) *Resumen*

Costo total de las instalaciones.	\$	13,718 00
Presupuesto total mensual.	»	1,480 00

Pasado todo el asunto á informe de una Comisión especial compuesta por el doctor Jaime H. Oliver, doctor Alejo Idiartegaray y coronel ingeniero Guillermo Lyons, se expide la Comisión en estos términos:

Señor Presidente:

Esta Comisión ha estudiado el interesante proyecto de la Oficina del Tráfico relativo á la organización de los servicios de salubridad del puerto de Montevideo, y se hace un honor en exponer las consideraciones que dicho proyecto le sugiere.

Del punto de vista higiénico, el proyecto que estudiamos merece las mayores simpatías y también la aprobación en general de esta Comisión, la cual lo considera como un complemento indispensable de la gran obra de saneamiento del puerto, llevada ya á término con la construcción de los grandes colectores que recogen los líquidos del alcantarillado de las calles que corresponden á la cuenca de la bahía, para arrojarlos en el mar, lejos del puerto.

Conviene recordar, desde ya, que el principio higiénico general que ha servido de fundamento para hacer la distribución de los nuevos colectores, ha sido el de que todos los residuos fisiológicos de la vida humana, deben considerarse como una poderosa fuente de insalubridad, por su gran cantidad de materia orgánica de fácil descomposición y por su rica flora microbiana, capaz de producir la polución de las aguas y de los terrenos, y por tanto la aparición de aquellas enfermedades epidémicas cuyos gérmenes patógenos se encuentran más comunmente en esos líquidos residuales.

Desde que han empezado á funcionar esos colectores no llegan más á la bahía las excreciones y aguas servidas de la población terrestre de Montevideo, y solamente en caso de grandes lluvias se ha previsto á la insuficiencia de los colectores, disponiendo de trecho en trecho vertederos que lleven á la bahía el exceso de esas aguas de lluvia, cosa que no puede ser causa de insalubridad para el puerto.

Entendemos que, bajo ningún pretexto, debemos apartarnos del sabio principio ya consignado que ha servido de guía para el establecimiento de los nuevos colectores que rodean la bahía.

Es por esa razón que no podemos aceptar la opinión consignada en varios párrafos de la memoria que estudiamos, cuando en ellos se establece que es dudoso que la contaminación de las aguas «pueda suceder con la pequeña población flotante que pudiese existir junto á los muelles.»

Del punto de vista higiénico, ninguna alcantarilla general ó parcial debe desaguar en la bahía.

Las dificultades técnicas que puedan presentarse para obtener un conveniente desagüe de los W. C. y orinales que se establezcan en la extremidad de los muelles A y B por falta de un suficiente declive hasta el colector más próximo, deben ser subsanadas con arreglo á los datos de la ingeniería moderna.

Por lo tanto, no debe decirse que el desagüe de los caños de los mingitorios y W. C. se llevaría por «regla general á las cloacas de la ciudad»; por el contrario, diremos con más propiedad y con más verdad científica, que ese desagüe debe hacerse siempre en las cloacas de la ciudad.

Quizá parezca exagerada esta conclusión para una ciudad que, pretendiendo ser una estación balnearia, desagua sus cloacas en la proximidad de sus playas de baño.

Es que todavía, entre nosotros, se está muy lejos de considerar necesario seguir el ejemplo de ciudades balnearias como Morecambe en Irlanda, y otras varias, que han gastado grandes cantidades en hacer una instalación de purificación de sus aguas cloacales, antes de arrojarlas en la proximidad de sus balnearios. Es necesario que vayamos complementando las benéficas condiciones con que la Naturaleza ha dotado á Montevideo, con la instalación de servicios sanitarios que, si hace algún tiempo no eran necesarios por nuestra escasa población, se hacen ya imprescindibles, si no queremos ir perdiendo, como estamos amenazados de perderlo, nuestro buen renombre de ciudad higiénica y salubre.

Recordemos el sabio axioma de que, en cuestiones higiénicas, el peor enemigo del hombre es el mismo hombre; pues él por los residuos de su vida individual y colectiva, crea á su alrededor un

medio tanto más insalubre cuanto más numeroso es el número de sus aglomerados sociales.

Un buen alejamiento de estos residuos de la vida humana, constituye la más eficaz medida higiénica que podamos poner en práctica para conservar la salud pública. El estado sanitario de una ciudad depende de la sabiduría con que sus habitantes han organizado los servicios de higiene pública, hasta el punto que puede decirse con propiedad que, cada ciudad tiene el grado de salud que se merece.

Es claro, que presentada así la solución del problema de los residuos fisiológicos de la población que concurre á las dársenas y demás adyacencias del puerto, cabe preguntar: ¿cómo se aplicarán esos principios higiénicos á la población flotante que vive en los buques atracados á las dársenas?

Es este otro de los grandes problemas del saneamiento de los puertos que ha preocupado, indudablemente antes que á nosotros, á las autoridades científicas de los grandes puertos europeos, y que ha tenido solución feliz, aunque su aplicación sea más complicada.

Al igual de la población de tierra, la población flotante no debe arrojar sus deyecciones al agua de la bahía; y esto sólo se obtiene con la clausura de las letrinas y orinales de á bordo durante el tiempo que permanezcan los buques atracados á los muelles.

En este caso las tripulaciones usan para sus necesidades las instalaciones hechas en tierra, las cuales deben, por esta causa, ser en número suficiente y de uso gratuito.

Es claro que entre nosotros, no podemos pensar en decretar desde ya esta medida higiénica implantada actualmente en numerosos puertos, puesto que aún no estamos preparados para poner á disposición de esa población flotante, el número de gabinetes higiénicos que serían necesarios.

Estamos recién en el principio, y nuestro puerto se resiente de esta falta, como de la falta de todas las otras instalaciones necesarias al regular funcionamiento de un buen puerto.

Pero debemos ser previsores y pensar para más adelante, proyectando desde ahora todas las instalaciones que aconseja una buena higiene.

Quedaría todavía por resolver otro punto de esta cuestión, y es si debería imponerse á los buques surtos en el puerto y en el antepuerto una medida igual á la de los buques atracados á los muelles.

Estas medidas se aplican en ciertas clases de puertos, proveyendo á estos buques de letrinas portátiles con depósitos metálicos de cierre automático, que impiden no sólo el derrame de su conte-

nido sino también la salida de gases. Estas letrinas ó depósitos portátiles son reemplazadas periódicamente cada uno ó más días, según el número de habitantes del buque, por intermedio de barcos construídos *ad-hoc*, los cuales vacían en alta mar, lejos del puerto, el contenido de los depósitos.

Es bien entendido que, este servicio debe hacerse siempre por la Administración del Puerto, siguiendo así la regla general de que los servicios de salubridad son función de la Administración pública, y nunca deben estar á cargo de los particulares.

Nuestro puerto, aún con las obras de protección construídas, no es un puerto muy cerrado hasta el punto de que queden suprimidas las corrientes marinas, que renuevan las aguas de su interior. En este sentido creemos que, dado el poco tiempo que permanecen en el antepuerto los vapores de ultramar, podemos por ahora pasar por alto la medida que estudiamos. Tanto más cuanto que esos buques fondean en parajes del puerto relativamente alejados de la costa, en sitios de aguas profundas y muy movidas por los vientos y las corrientes marinas; condiciones muy diferentes de las aguas quietas y de difícil renovación de las dársenas, que son, por lo tanto, más fácilmente infectables.

Sin embargo, convendría establecer una distinción en los *cargo-boats* y veleros que permanezcan muchos días en el antepuerto, en trabajos de renovación de su cargamento, utilizando á veces un gran personal complementario de estibadores. Convendría que la Oficina de Tráfico estudiara las condiciones en que hacen sus operaciones los buques á que nos referimos, á fin de resolver si es necesario aplicarles el uso de letrinas portátiles con clausura de las de á bordo.

En diferentes condiciones están las pequeñas embarcaciones del tráfico del puerto, las cuales por la naturaleza de los servicios que prestan, se ubican en diferentes sitios del puerto y por lo tanto pueden llegar á constituir un peligro de insalubridad por la contaminación de las aguas.

Para estas embarcaciones, la Oficina de Tráfico debe ir estudiando el modo práctico de proveerlas de las letrinas portátiles de que hemos hablado antes.

Por todas estas razones proponemos que, como medida previosa de futuro, se agregue al proyecto de Reglamento de Salubridad del Puerto, propuesto por la Oficina de Tráfico, el siguiente artículo que se colocará después del 5.º: Artículo. «Cuando las instalaciones de w. c. y mingitorios de los muelles y dársenas sean suficientes para poder satisfacer á las necesidades de las tripulaciones de los buques atracados en ellas, el Consejo de Administración del Puerto podrá decretar la clausura de las letrinas y orinales de á bordo por todo el tiempo que dure el atraque.

«En este caso, la sección de Salubridad del Puerto tomará todas las medidas conducente á hacer eficaz esta medida.

«Igualmente el Consejo de Administración del Puerto, cuando lo crea indicado, en razón del aumento del movimiento del Puerto, podrá proveer á las embarcaciones ocupadas en el servicio del tráfico interno, de letrinas portátiles, las cuales serán renovadas periódicamente por medio de un buque especial encargado de ese servicio de salubridad. Esta medida podrá aplicarse igualmente á los buques surtos en el antepuerto, siempre que el Consejo lo crea conveniente, en atención al personal ocupado en los trabajos de carga ó descarga».

Por lo que respecta á las instalaciones y material propuesto para el servicio higiénico del puerto, creemos que la Oficina de Tráfico ha estado acertada en su elección, por más que sólo la práctica puede hacer conocer las deficiencias que en su aplicación puedan presentarse. Así, pues, creemos que el Consejo debe autorizar la adquisición de ese material y la construcción de las instalaciones proyectadas. Encontramos también acertado el presupuesto para el funcionamiento de estos servicios, que creemos será suficiente por algún tiempo, dado el movimiento de nuestro puerto.

Por lo que respecta al servicio de aguas, creemos que la instalación de los servicios ya creados por el Consejo debe llevarse á la práctica en forma de que estas instalaciones urgentes no tengan que renovarse cuando se realice el plan general de la red de cañerías de aguas corrientes, que pende aún de la aprobación de las autoridades superiores.

Estas mismas consideraciones deben tenerse en cuenta para la instalación de los w. c. y mingitorios, cuya construcción ya ha decretado el Consejo en una de las sesiones pasadas.

Es de lamentarse que el Consejo no esté autorizado aún para realizar el plan completo de estos servicios, cuya instalación debió ser correlativa con la habilitación de las diversas secciones del Puerto; pues esa falta de autorización tiene necesariamente que redundar en perjuicio del buen funcionamiento de tales servicios, á la vez que causar gastos que, en definitiva, elevarán en mucho, seguramente, el costo de ellos.

Antes de terminar este informe queremos decir algo de otra medida de profilaxis que sería bueno tomar ya de inmediato. Entre las enfermedades extrañas á nuestro país, que pueden ser importadas por vía marítima, existe la peste bubónica, cuyo medio de transmisión más importante, diremos casi único, lo constituyen las ratas, por intermedio de las pulgas, parásitos habituales de este género de roedores.

Las ratas, introducidas á bordo con las mercaderías ó directamente de los muelles y dársenas, pueden llevar á lo lejos los gérmenes de la peste bubónica; y más de una epidemia de esta enfermedad ha sido producida por las ratas de á bordo infectadas de peste, que pasando á tierra han contagiado á sus congéneres de tierra, para éstas á su vez transmitir la peste al hombre. Este medio de trasmisión explica mejor que ningún otro, el transporte á largas distancias, á través de los mares, de la antigua y terrible peste de Oriente.

Como medio de profilaxis especial, se ha aplicado ya en muchos puertos la «desratización», por medio de gases asfixiantes de óxido de carbono, producido por medio de aparatos especiales.

Pero mientras no se crea necesario implantar esta medida, que por otra parte no correspondería decretar al Consejo del Puerto por ser del resorte de la autoridad sanitaria superior, el Consejo Nacional de Higiene, es posible poner en práctica un sencillo procedimiento que impida el pasaje de las ratas de á bordo.

Este procedimiento consiste en rodear las cadenas de las anclas y los cables que sujetan los buques á los postes de amarre de los muelles, con discos metálicos de superficie lisa; de lata gruesa, por ejemplo, que son de costo insignificante. Esta medida sería aplicable igualmente á las embarcaciones del tráfico, cada vez que permanezcan de noche amarradas á los buques que están en descarga.

En este sentido proponemos al Consejo la adopción de esta medida, ya puesta en práctica en muchos puertos marítimos, en la forma que indica el siguiente artículo, el cual, si fuera aceptado, debería colocarse después del artículo 13 del Reglamento propuesto por la Oficina de Tráfico.

Artículo: « Con objeto de evitar el pasaje de las ratas que puedan existir á bordo de los buques atracados á los muelles y dársenas, los cables de amarre deberán estar provistos de discos metálicos de superficie lisa, semejantes á un modelo que tendrá la Oficina de Tráfico á disposición de los interesados. Esta medida será aplicable igualmente á las embarcaciones del tráfico del puerto, toda vez que permanezcan amarradas de noche á los buques surtos en el puerto y antepuerto ».

Dejando así llenado el cometido que nos fué confiado, saludamos al señor Presidente con nuestra mayor consideración.

Montevideo, 23 de enero de 1911.

*Jaime H. Oliver—Guillermo Lyons—
A. Martegaray.*

El Consejo de Administración del Puerto en la 106.^a Sesión Ordinaria celebrada el día 6 de marzo de 1911, declaró aprobado el Reglamento en los términos de que instruye la siguiente resolución:

Consejo de Administración del Puerto.

Montevideo, marzo 8 de 1911.

De acuerdo con las modificaciones y adiciones sancionadas en la 106.^a Sesión Ordinaria, declárase aprobado el siguiente

REGLAMENTO DE SALUBRIDAD DEL PUERTO

Artículo 1.º El servicio de Salubridad del Puerto comprende:

- a) Limpieza y conservación de las fuentes, abrevaderos, mingitorios y w. c. instalados en el Puerto.
- b) Recolección de residuos y basuras de los edificios situados en la jurisdicción portuaria.
- c) Riego, barrido y recolección de las basuras de las ramblas.
- d) Extracción de la carbonilla de los guinches.
- e) Extracción de á bordo de los buques surtos en las dársenas, de los residuos, basuras, etc.
- f) Limpieza y extracción de las basuras que flotan en las aguas de las dársenas.

Art. 2.º Este servicio estará á cargo de la Oficina de Tráfico y Conservación, á cuyo efecto creará la sección « Salubridad del Puerto ».

Art. 3.º Todo el personal de esta sección irá uniformado y llevará las iniciales amarillas A. P.

Art. 4.º Habrá w. c. pagos y otros gratuitos. Se cobrará en los primeros la cuota de \$ 0.04.

Art. 5.º Tanto los unos como los otros estarán bajo las ordenanzas policiales; el personal de la Oficina de Tráfico y Conservación hará cumplir dichas disposiciones.

Art. 6.º Cuando las instalaciones de w. c. y mingitorios de los muelles y dársenas sean suficientes para poder satisfacer á las necesidades de las tripulaciones de los buques atracados á ellas, el Consejo de Administración del Puerto podrá decretar la clausura de las letrinas y orinales de á bordo por todo el tiempo que dure

el atraque. En este caso la sección de Salubridad del Puerto tomará todas las medidas conducentes á hacer eficaz esta medida. Igualmente el Consejo de Administración del Puerto, cuando lo crea indicado en razón del aumento del movimiento del Puerto, podrá proveer á las embarcaciones ocupadas en el servicio del tráfico interno, de letrinas portátiles, las cuales serán renovadas periódicamente por medio de un buque especial encargado de ese servicio de salubridad. Esta medida podrá aplicarse igualmente á los buques surtos en el antepuerto, siempre que el Consejo lo crea conveniente, en atención al personal ocupado en los trabajos de carga y descarga.

Art. 7.º La recolección de los residuos de los edificios situados en las ramblas será gratuito, debiendo entregarse ésta sin demora en cajones con tapa.

Art. 8.º Las basuras extraordinarias, como ser escombros, paja, virutas, etc., se retirarán mediante el pago de \$ 0.30 el metro cúbico.

Art. 9.º Será prohibido arrojar gruesas basuras á las ramblas y calles, debiendo retirarlas los mismos interesados conjuntamente con los efectos útiles.

Art. 10. Los buques surtos en las dársenas y zonas de la Aguada tendrán la obligación de poseer un cajón con tapa á prueba de ratas, en el cual recogerán las basuras de á bordo (excepción hecha de la carbonilla). Entregarán diariamente á los botes de la Salubridad los residuos acumulados en ese cajón.

Art. 11. El servicio será gratuito para los residuos de la vida ordinaria de á bordo.

Art. 12. Los residuos extraordinarios, como ser: paja, embalajes, residuos de bodega, se retirarán á pedido de los interesados mediante el pago de \$ 0.20 el metro cúbico.

Art. 13. Será prohibido arrojar á las aguas de la bahía cualquier clase de basura.

Art. 14. Con objeto de evitar el pasaje de las ratas que puedan existir á bordo de los buques atracados en los muelles y dársenas, los cables de amarre, así como las cadenas de las anclas, deberán estar provistos de discos metálicos de superficie lisa, semejante á un modelo que tendrá la Oficina de Tráfico y Conservación á disposición de los interesados.—Esta medida será aplicable igualmente á las embarcaciones del tráfico del Puerto, toda vez que permanezcan amarradas de noche á los buques surtos en el puerto y antepuerto.

Art. 15. Toda contravención á los artículos 7.º, 9.º, 10 y 13, del presente Reglamento será penada cada vez con una multa de \$ 5.00.

Art. 16. En la Oficina de Tráfico y Conservación del Puerto ha-

brá un libro especial destinado á anotar los reclamos que el público y tripulantes tengan que hacer contra el servicio de Salubridad.

Art. 17. El pago correspondiente á las extracciones indicadas en los artículos 8.º y 12 se efectuará mensualmente en la Oficina de Tráfico y Conservación.

Sin embargo, entendiéndose que basta para las necesidades actuales el servicio que presta la Intendencia Municipal, de acuerdo con el convenio vigente, declárase en suspenso la parte del proyecto que se refiere al servicio de Salubridad terrestre, en tanto el Consejo no haya resuelto hacer efectuar ese servicio directamente.

Vuelva á la Oficina de Tráfico y Conservación á fin de que modifique la planilla del presupuesto correspondiente á la Salubridad marítima, sustituyéndose las dos lanchas automóviles indicadas, por un pequeño vapor adecuado para el servicio, alterándose también, en consecuencia, el personal permanente propuesto.

Autorízase á la Mesa para dirigir al Gobierno la correspondiente comunicación, tan pronto como la Oficina de Tráfico y Conservación se haya expedido.

JOAQUIN C. MÁRQUEZ,
Presidente.

Justo José Mendoza.
Secretario.

Hospitales de Campaña

Hospital del Salto

Salto, abril 26 de 1910.

Señor Presidente del Consejo Nacional de Higiene, doctor Alfredo Vidal y Fuentes.

Montevideo.

Los abajo firmados, médicos del Hospital de Caridad de esta ciudad, tenemos el honor de contestar á su circular fecha 21 de marzo de 1910. ¹

1. Véase el número 53 de esta publicación.