

LA INGENIERIA

ÓRGANO OFICIAL DEL "CENTRO NACIONAL DE INGENIEROS"

PUBLICACIÓN QUINCENAL

Año III

Buenos Aires, Mayo 31 de 1899

Núm. 24

SUMARIO

Edilidad: Los nuevos mataderos, pág. 301. Afirmados: Estudio sobre pavimentos de la ciudad de Buenos Aires, por el Ing. Benito J. Mallol, pág. 302.—Puerto de Buenos Aires (continuación), por el Ing. Enrique Curioni, pág. 304.—Nuestras Industrias: El algodón, pág. 308.—Puerto de La Plata (continuación), por el Ing. Julio B. Figueroa, pág. 308.—Higiene: Desinfección en los vagones de ferro-carril destinados al transporte de ganado, pág. 371.—Noticias: Centro Nacional de Ingenieros, "La Ingeniería", pág. 373.—Concejo Deliberante: Ordenanzas sobre establecimiento de una escuela teórico-práctica industrial y sobre fundvoros en las calderas de los establecimientos industriales, pág. 374.—Sistema de tracción para Florencia (continuación), pág. 375.

EDILIDAD

LOS NUEVOS MATADEROS

Los nuevos mataderos de Liniers, cuyo plano damos en el presente número, *lámina XXIII*, deben inaugurarse en breve y hemos creído que interesará una descripción de los mismos.

Como es sabido, esas construcciones se hallan ubicadas en el extremo Oeste del Municipio, lindando casi con el límite de separación entre éste y la provincia de Buenos Aires, en los terrenos conocidos por «Nueva Chicago».

La construcción de estos mataderos se empezó el año 1888 por cuenta de la Sociedad Nueva Chicago que obtuvo la concesión respectiva. La gran crisis del año 90 impidió la terminación de las obras y éstas quedaron casi abandonadas hasta el año 1896 en que la Municipalidad dejó sin efecto la concesión, pagando la suma de 1.500.000 pesos m/n. en títulos, Deuda Consolidada por el terreno y edificios existentes.

No creemos oportuno reseñar aquí los largos debates á que dió lugar este asunto en el seno del Concejo Deliberante, sólo haremos constar que el Departamento de obras públicas de la Municipalidad dictaminó siempre en contra de la adquisición de estas construcciones por considerarlas mal ubicadas y tener deficiencias que costaría mucho dinero subsanar, como está sucediendo.

Los nuevos mataderos comprenden un rectángulo que da frente á las calles Merlo, San Fernando y Areco y que mide 346m60 de frente al N. O. por 922m60 de frente al S. O. Su superficie es igual á 319.773m16.

Contra el muro exterior se hallan construidos los corrales destinados al mercado de hacienda y para el abasto. Los primeros en número de cuarenta y cuatro y los segundos de noventa y seis. La superficie de cada uno de los primeros es de 1400 m. y la de los segun-

dos 350 m.; de manera que en total hay capacidad para encerrar treinta mil animales vacunos.

Los corrales han sido construídos con tablonés de pino de tea y tienen un piso de ladrillos colocados de canto.

A la entrada de cada corral está la casilla para los abastecedores.

Viene luego la doble manga, á lo largo de los corrales y bretes de matanza, que forma la calle de entrada para la hacienda y otra calle más angosta para encerrar en los bretes los animales que deben ser faenados.

Después de la manga están los bretes de matanza y antebretes en número de setenta y dos, el que será casi duplicado porque siendo excesivas las dimensiones de estos bretes, se han dividido en dos la mayor parte.

En la parte ya construída el pavimento de la calle de entrada, el del interior para el transporte de la carne y el de la cancha destinada á la matanza es de asfalto de la Isla de Trinidad; el de los bretes y antebretes es de piedra del Azul asentada sobre una base de hormigón. El techo de estos últimos y de la cancha de matanza es de teja.

Entre el espacio interior limitado por los bretes de matanza se halla ubicada la casa de máquinas y bombas de los dos pozos semi-surgentes, que han de proveer de agua al establecimiento, la casa para los veterinarios y horno crematorio para los animales inutilizados, y los cuatro departamentos de letrinas.

En el extremo N. O. se hallan los galpones y vías del tramway La Capital donde se cargará la carne para ser transportada á los mercados de la ciudad.

El resto del terreno, que aparece desocupado en el plano, había sido destinado para la irrigación á fin de eliminar las aguas servidas, pero, como puede verse por sus dimensiones, es insuficiente para ese destino.

Al frente sobre la calle San Fernando está la casa para la Administración y los dos grandes edificios que primitivamente se había destinado para hoteles. Actualmente se ha resuelto dar ese destino al de la derecha, reservando el de la izquierda para instalar una escuela que tan útil sería en esa localidad, una sala de primeros auxilios, botica, oficina de correos y telégrafos, teléfono, etc.

En el extremo S. E. y pertenecientes también á los mataderos, hay doce manzanas de terreno donde se piensa construir, más tarde, el gran mercado de hacienda lanar y vacuna y donde se instalarán las vías férreas que figarán los mataderos con las líneas de ferro-carril que llegan á la capital, lo cual facilitará enormemente el transporte de la hacienda.

La única entrada para la hacienda es la indicada sobre la calle Merlo, penetra luego esta por la calle formada por la doble manga y de allí se va distribuyendo en los distintos corrales.

Hecho el aparte en los corrales de abasto de los animales que se debe faenar, éstos pasan al callejón contiguo á los bretes de matanza y penetran en estos últimos, para lo cual los portones que tienen los bretes al abrirse interceptan el callejón.

Deseando la Municipalidad modificar el sistema actual de matanza por el cual se faenan los animales en el suelo, llamó á licitación para la instalación de guinches que serían movidos á vapor ó por la electricidad. Se presentaron tres propuestas haciendo cada una su instalación y se practicó un ensayo en presencia de una comisión designada por la Intendencia y compuesta de los ingenieros Miguel Tedín, Carlos Agote, señor Carlos Guerrero, Sr. Victoriano E. Luna administrador de los Corrales, é ingeniero Carlos M. Morales jefe del Departamento de obras públicas.

Esa comisión aconsejó la adopción de los guinches eléctricos colocados por Brecht, Butchers Supply C^a, que son los que se emplean en los mataderos de Chicago.

Por medio de estos guinches se puede faenar la res colgada, de manera que el desangre se efectuará mucho mejor que ahora, lo que, como es sabido, mejorará notablemente las condiciones de la carne. Se colocará también un riel aéreo de circunvalación á lo largo de los bretes para llevar las reses siempre suspendidas hasta los galpones de carga ó á la cámara frigorífica.

Esta cámara no se ha construido aún pero se reputa de suma necesidad, por lo que en breve se empezará su construcción, ubicándola contigua á los galpones del tramway La Capital. Así se podrá enviar al consumo de la población la carne faenada con dos ó tres días de anterioridad, lo que mejora también sus condiciones.

Otro asunto que ha preocupado seriamente á las personas que han tenido que intervenir en esta construcción es la del desagüe de los mataderos.

Hace algún tiempo que la Intendencia, á pedido del Departamento de obras públicas, se dirigió á la Comisión de las Obras de Salubridad pidiendo la construcción de un caño de desagüe que permitiese traer las aguas servidas á las cloacas.

Después de un detenido estudio, la Comisión informó no ser posible la realización de ese proyecto por las dificultades con que se tropezaba en el terreno y por el excesivo costo que demandaría.

Ha sido pues necesario por el momento utilizar el pequeño arroyo Cildañes, que va de los mataderos á desaguar en el Riachuelo, para eliminar las aguas servidas.

Es bueno advertir que la sangre no será eliminada por este procedimiento, pues, por un contrato anterior celebrado con la primitiva empresa, — que debe respetar la Municipalidad, — aquella será beneficiada por un particular.

Se estudia el procedimiento por irrigación, pero se tropieza con serias dificultades al respecto por no tener la Municipalidad terreno suficiente en los alrededores de los mataderos, y por no prestarse la naturaleza del suelo para esa operación.

Es indudable que la solución más conveniente sería la construcción del caño que se ha mencionado, pues entonces el desagüe se haría en perfectas condiciones higiénicas, y sería de desear que se venzan las dificultades que se presentan en el terreno, pues las económicas no deben ser un obstáculo para la realización de tan importante proyecto.

La provisión de agua se hará como ya se ha dicho,

por medio de dos pozos semi-surgentes; los depósitos correspondientes tienen cada uno una capacidad de 50.000 litros. Para la extracción del agua se utilizará el mismo motor que servirá para el alumbrado eléctrico.

Hay tres concesiones de tramways á los mataderos por medio de las cuales se hará el transporte de la carne.

La que está ya lista para funcionar es la empresa de La Capital, que termina en estos momentos los galpones de carga.

La empresa del F. C. del Oeste pensó llevar un ramal desde Vélez Sarsfield hasta los mataderos y al efecto se presentó al Congreso pidiendo la ley de expropiación respectiva; pero abandonó más tarde ese proyecto en vista del costo excesivo que importaban las expropiaciones.

No obstante, como es de primordial importancia que los mataderos estén ligados con los ferrocarriles, se estudia otro trazado por el Sur de aquellos y es probable que en breve se llegue á una solución práctica.

Según el informe elevado á la Intendencia por el Departamento de obras públicas, las obras necesarias para habilitar la mitad de los mataderos, con lo cual habrá bastante por el momento, podrán terminarse en el plazo de tres meses y demandarán un gasto de ochocientos mil pesos moneda nacional.

AFIRMADOS

Estudio sobre los pavimentos de la ciudad de Buenos Aires

En la imposibilidad de reproducir íntegra la memoria presentada por el ingeniero Sr. B. J. Mallo al concurso celebrado por el Centro Nacional de Ingenieros, en cuyo concurso fué distinguida con el segundo premio, damos á continuación un resumen de sus principales capítulos

I

En la *Observación preliminar* advierte el autor de la memoria que no se propone en ella ningun tipo de afirmado completamente nuevo, pues un afirmado no se inventa, como puede inventarse un mecanismo, sino que es el resultado de la práctica y de la observación concienzuda de los que se hayan construido en la misma localidad, pues como dice Mezzi en su obra *Pavimentazione del suolo pubblico urbano*: «Es oportuno recordar á quien se ocupa de la pavimentación pública que para resolver convenientemente el problema es necesario no partir de ideas fijas y absolutas en la aplicación de un pavimento determinado, sino que debe estudiarse convenientemente la localidad bajo sus múltiples aspectos; de este exámen se sacará la más segura norma para la adopción del pavimento más conveniente.»

Ojeada histórica. — Se trata ligeramente la marcha progresiva de la construcción de los afirmados en esta capital, hasta la adopción del contrapiso de hormigon de Portland, aconsejada en tiempo de la Intendencia del Sr. Cranwell por una comisión compuesta de los ingenieros White, Otamendi, Huergo, Buschiazzo y Blot y que es el sistema que se sigue hoy día.

Los afirmados con base de hormigon y sin ella bajo el punto de vista de la higiene. — Trátase de las obje-

PLANO GENERAL DE LOS NUEVOS MATADEROS

ESCALA 1:2000

