

del caso, comprobando i completando los suministrados por los interesados.

Dios guarde a V. S.

J. KRAUS.

OBSERVACIONES AL INFORME

del ingeniero señor Kraus sobre la dársena de Valparaiso

Con posterioridad a la conferencia que sobre "*Los últimos estudios del puerto de Valparaiso*" hice ante el Instituto de Ingenieros, ha llegado a mis manos una Revista que trae un informe del ingeniero señor J. Kraus sobre el particular.

En este informe se habla de un proyecto del señor Valentin Martínez, proyecto que tampoco conocia, ubicado en los alrededores del muelle fiscal de la aduana i que el señor Kraus rechaza en vista de las opiniones desfavorables emitidas en una reunion de varios jefes de marina i de la exigüidad de las obras proyectadas, que no bastarian ni para las necesidades actuales.

El señor Kraus parece rechazar en jeneral todos los proyectos ubicados en la parte occidental de la bahía, porque obligan a "reconcentrar aun mas el tráfico en un lugar mui estrecho i mantener siempre un gran movimiento delante i en todo el largo de la poblacion." A esto podemos contestar: que no hai puerto artificial en el mundo cuyos malecones no estén cubiertos por innumerables vias férreas i que ojalá existiese siempre "un gran movimiento" en ellas, porque ello seria una prueba manifiesta de la prosperidad del puerto.

Recomienda, en cambio, la porcion de mar que está frente al Matadero a pesar de los temores de embancamientos que cree fácil combatir sea mecánicamente, sea mediante la apertura "del estre-

mo opuesto a la entrada de la dársena, quedando así un rompeolas paralelo a la costa que no podría influir de la misma manera sobre el régimen de ella.”

A esta afirmación vamos a oponer un hecho que hace resaltar la influencia que un rompeolas paralelo a la costa puede tener sobre el régimen de ella i también la magnitud de la lucha que eventualmente se tendría que emprender con las dragas: en Ceará, en la costa norte del Brasil, uno de los ingenieros más eminentes de Inglaterra, Sir John Hawkshaw, hizo construir un rompeolas unido a la costa solo por un extremo mediante *un viaducto* creyendo que así no alteraba la marcha de los aluviones i en vez de un puerto, obtuvo un embancaamiento tal, que todo el espacio abrigado terminó por quedar en seco!! (Véase *Minutes of proceedings Inst. C. E.* Vol. CXXV., p. 68.)

Por lo demás el señor Kraus llega a la misma conclusión que el que suscribe: que “es necesario recojer en el terreno todos los datos del caso” para poder basar un proyecto serio.

DOMINGO CASANOVA O.

