

Dallo studio idrografico della carta dell' America risulta che nessun continente, eccettuato quello dell' America del Nord, è maggiormente provvisto di grandi fiumi navigabili e che più s'internino. Ciò appunto fece nascere l' idea in uomini illustri come Humboldt, che mediante sforzi più o meno estesi, si potrebbe col tempo porre in comunicazione fluviale le Amazzoni col Plata; ed infatti il Pileomayo, ed il Madeira, il Paranà ed il Tocantin non sono separati nelle loro sorgenti se non da spazj poco considerevoli.

Dallo stesso studio appare anche che l' immenso bacino centrale formato dalle Ande all'Ovest e dalle montagne che seguono la costa all'Est, obbliga tutti i fiumi che l'attraversano a gettarsi in mare per gli estuari unici del Plata e delle Amazzoni, rendendo così indispensabile per la navigazione interna la entrata dei bastimenti in quei due punti altamente favoriti.

È indubitato che al centro del continente Sud-Americano è riservato un immenso avvenire per le sue fertili terre dotate di vaste foreste, per le sue abbondanti miniere e per il fatto che i suoi tesori naturali offrono vita prospera agli abitanti del vecchio mondo, dove esiste una eccessiva agglomerazione di gente.

L'ingrandimento di Montevideo è dunque legato al futuro sviluppo industriale e commerciale di quelle regioni e s'impone come conseguenza, la necessità di eseguire lavori che facilitino il carico e scarico delle navi che vi affluiscono da ogni parte e proporzionino maggior fondo e riparo contro le furie del mare che si verificano in certe epoche dell'anno a impulso dei venti del Sud e Sud-Est, conosciuti col nome di *Pampero* <sup>1)</sup>.

L'attività che spiega la vicina Repubblica Argentina sistemando convenientemente il suo porto del Riachuelo, la cui profondità giunge ora a più di 48 piedi ed i continui studi che si fanno sulla rada di Buenos-Ayres la prosecuzione delle strade ferrate che dal Salto e dal Duragno si dirigono alla frontiera brasiliana, perchè la baia di Montevideo diventerà il vero porto della importante provincia di Rio Grande do Sud, le cui comunicazioni sono intermittenti per le difficoltà che presenta l'imboccatura di quel fiume; — il probabile sviluppo del Paraguay e delle provincie orientali di Bolivia che in oggi hanno poca importanza in confronto di quello che possono essere; — così lo esigono.

Nello stesso senso influiscono pure le necessità della navigazione moderna che inclina sempre più a preferire le grandi navi la cui calata non è minore di 20 a 22 piedi, la maggior parte piroscafi, che richiedono rapidità nelle operazioni del porto, nel mentre oggi sono costretti ad ancorarsi a considerevoli distanze per mancanza di fondo, — e finalmente il crescente sviluppo dello stesso paese, il cui porto principale è Montevideo, dove fan capo le principali linee ferroviarie che già attraversano e quelle che in breve percorreranno il territorio dell'Uruguay.

In base a queste considerazioni e non essendo lecito abbandonarsi intieramente alla natura, quando

la scienza sorretta dal capitale può correggerne i difetti, l'attuale Governo di quella Repubblica si è deciso a por mano a una impresa il cui esito sarà benefico per l'avvenire commerciale di quel giovane Stato, senza che omai possano trattenerlo o scoraggiarlo le difficoltà o la mole del lavoro, resosi tanto più necessario in quanto che per effetto del fango portato dalle acque fluviali, il fondo del porto diminuisce costantemente in certi punti della baia.

La conformazione naturale della stessa baia risolve in gran parte il problema, essendo le due estremità della medesima, una popolosa capitale coi suoi *docks* e moli attuali da un lato e dall'altro l'alta montagna (*Cerro*) il cui destino pare sia quello d'indicare ai naviganti la entrata del porto che trovasi alle sue falde. Le sue coste sono provviste di pietra, elemento principale e indispensabile per la costruzione di opere di questa classe ed in tanta copia da non doversi temere un esaurimento per quanto grandiosi siano lavori da compiersi.

Attualmente i capitali in Europa trovano difficilmente impiego per mancanza di grandi intraprese, e l'interesse essendo ridotto, ciò renderà più agevole la formazione di un'impresa per la esecuzione delle opere del porto di Montevideo.

A questo scopo venne votata dall'Assemblea Generale la legge del 28 aprile u. s. la quale autorizza il Potere Esecutivo a fare studi, rilevare piani e fissare il punto di costruzione, non dovendo la spesa definitiva eccedere la cifra di 14,000,000 di piastre. Al capitale investito viene accordato una garanzia del 40 % annuale liquido per 50 anni per interesse e ammortamento, al quale effetto si stabiliranno nuove tariffe le quali però non potranno superare l'ammontare delle attuali spese, sulle mercanzie importate od esportate in transito per il porto.

Il movimento effettivo in tonnellate di carico nel porto di Montevideo durante l'ultimo triennio è stato il seguente, escluso i legni in zavorra.

1880	Tonn.	957,518,000
1881	»	1,067,292,000
1882	»	1,111,626,000

La spesa che attualmente corrisponde ad ogni tonnellata è di P. 1,53.

Prendendo per base il movimento del tonnello del 1882 e la nuova tariffa unica in progetto di P. 1,40 per gli articoli ultramarini (ciò che farebbe una economia di 15 centesimi di piastra per tonnellata sui diritti attuali) e di L. 0,40 per le merci di cabotaggio si ha il seguente calcolo:

Oltremare T.	632,252	a P. 1,40	P. 885,152,80
Cabotaggio »	479,374	» 0,40	» 191,749,60
			P. 1,076,902,40

Questa cifra corrisponde fin d'ora ad un capitale di 9 milioni di piastre al 12 % annuale. Prima che siano terminate le opere del porto codesta somma sarà molto maggiore essendo Montevideo destinato ad essere l'emporio quasi esclusivo del commercio fluviale; onde non vi è dubbio che la rendita del porto potrà coprire la garanzia del 10 % e le spese occorrenti, anche nel caso che si spenda la totale somma di 14 milioni di piastre, senza nuovi aggravii per la navigazione.

Noi applaudiamo questo progettato miglioramento delle condizioni del porto di Montevideo, e ce ne siamo occupati consci dei vantaggi che ne risulteranno

<sup>1)</sup> Così chiamato perchè traversa le immense pianure deserte dell'Argentina conosciute col nome di *Pampas*.