

raggiare i belgi a restare nella via liberale. Mentre l'aumento dei dazi sul tabacco nel 1873 e nel 1883 ha avuto per effetto di restringere il mercato, quello dell'avorio, del caoutchouc, del petrolio, dei cereali non ha cessato di estendersi. Le importazioni di avorio ad Anversa sono salite da 62 tonn. nel 1891, a 361 nel '95; in Inghilterra esse scendevano da 502 nel '91 a 339 nel '97. In quest'ultimo anno Anversa importava 1679 tonn. di caoutchouc, mentre Rotterdam ne importava 303, le Havre 2326, Londra 2053 e Liverpool 14,627. E' in gran parte lo Stato del Congo, questa fondazione del re Leopoldo che il Belgio un giorno erediterà, che alimenta questo traffico anversese. Le importazioni di petrolio sono salite da 36,000 barili, nel 1862 a 975,000 nel '97, quelle dei cereali da 5 a 30 milioni di ettolitri. Il bacino America, riservato al petrolio può ricevere 780,000 ettolitri d'olio, in locali isolati dalle altre parti del porto. Lo scarico dei cereali si eseguisce col mezzo di installazioni che permettono di immagazzinare in 10 ore 4000 tonnellate, di mettere 2000 tonnellate sopra battelli e di spedire 28,000 sacchi sui vagoni.

Nello stesso tempo una nave fa passare i suoi grani nel magazzino generale dove sono puliti, pesati, insaccati. Al bacino della *Campine*, destinato al traffico dei minerali e dei carboni, i vagoni di carbone pesanti 25 tonnellate sono alzati a 12 metri e mossi a piacere sulle navi. L'apparecchio che può scaricare 10 vagoni per ora è mosso idraulicamente, come quasi tutto il macchinario dei bacini, i ponti giranti e le chiusure delle chiaviche. Sorvolando su altre grandi comodità, di cui è provveduto il porto di Anversa, noteremo che esso accorda per un certo numero di giorni l'uso gratuito delle capanne, dei *quais* e dei bacini.

La direzione e la gestione del porto sono affidate al Consiglio Comunale presieduto dal borgomastro e composto di 39 membri eletti. Il borgomastro e cinque scabini, nominati dal Consiglio Comunale costituiscono una commissione amministrativa ed esecutiva, le cui decisioni una volta approvate dal Consiglio sono sottoposte alla sanzione della deputazione permanente della provincia o a quella del Re. Lo scabino del commercio presiede agli stabilimenti marittimi e alla polizia del porto; lo scabino dei lavori pubblici sorveglia il servizio tecnico diretto dall'ingegnere in capo della città; i bacini e le loro dipendenze, il macchinario del porto, il personale e il materiale di esercizio. La polizia della rada, i fari, le boe, il pilotaggio, l'esercizio delle strade ferrate dei *quais*, la dogana sono di spettanza dello Stato. Una commissione consultiva composta di cinque funzionari dello Stato e di due dell'amministrazione comunale assicura la buona armonia dei vari servizi e la spedizione degli affari correnti. Il porto comprende gli stabilimenti marittimi del nord, proprietà della città che ne riscuote le entrate; i *quais* dell'Escaut e bacini di battellaggio del sud costruiti dallo Stato e il cui esercizio è fatto dalla città per suo conto e per quello dello Stato.

Una rete di strade ferrate unisce Anversa alle reti tedesche mediante tre tronchi Gladbach, Acquisgrana, Colonia; all'Alsazia-Lorena, la

Svizzera e l'Italia per la linea Bruxelles-Namur-Lussemburgo; alle ferrovie dell'est e del nord della Francia con le numerose linee delle provincie di Lussemburgo, di Namur e del Hainaut e della Fiandra occidentale; alle ferrovie neerlandesi con le linee Rosendaal, Tilbourg e Eindhoven. L'apertura del San Gottardo che ha avuto luogo nel 1882 ha esercitato una grande influenza sui destini d'Anversa più vicina mercè il tunnel a Milano e a Brindisi che gli altri porti del mare del Nord e della Manica. Il traforo del Sempione diminuirà questa differenza a favore dei porti francesi quali Boulogne e Calais.

La bandiera inglese rappresenta da sola più della metà del movimento del porto: nel 1897 sopra 5106 navi entrate nel corso dell'anno, 2839 erano inglesi col tonnellaggio di 3,403,000 sopra un totale di 6,215,000 tonn. La Germania veniva dopo con 807 navi e 1,278,000 tonn., il Belgio teneva il terzo posto con 386 navi e 496,000 tonn. La Francia non veniva che all'ottavo posto con 94,000 tonn. dopo l'Olanda, la Norvegia, la Danimarca, la Svezia. Un numero considerevole di Compagnie di navigazione fanno ad Anversa un servizio regolare; parecchie Società belghe, come la Compagnia marittima del Congo e quella che collega Ostenda e Douvres vi si sono organizzate o stanno per farlo. Un movimento intenso si delinea nel paese per la creazione di nuove linee, la costruzione di navi e in generale per incoraggiare lo sviluppo della marina belga che non esisteva per così dire prima delle imprese africane del re Leopoldo II.

Tuttavia Anversa ha progredito negli ultimi anni meno di Genova e di Amburgo. La Camera di Commercio preoccupata di questo stato di cose ha con una deliberazione motivata del 26 febbraio u. s., invitato il governo ad estendere al nord la rada e gli stabilimenti marittimi; essa gli ha ricordato le parole del ministro delle finanze che nella nota preliminare al bilancio straordinario pel 1900 dichiarava che tutto ad Anversa è diventato ristretto, ingombro, insufficiente pur dando il maximum di effetto utile possibile.

I belgi non riposano dopo un primo sforzo; essi si sforzano di conservare al loro gran porto il rango che sono riusciti ad assicurargli. Con la popolarità che godono ora le imprese lontane sorgenti di tanti guadagni per i loro industriali, negozianti e finanziari è probabile che le spese non saranno risparmiate, che si vedranno presto nuovi lavori completare quelli esistenti in quanto siano insufficienti. La prosperità del Belgio gli impone di non fermarsi su questa via. Il suo commercio speciale, nel 1899 è aumentato di circa 10 per 100 tanto alla entrata che alla uscita sull'anno precedente; il commercio generale del 12 per 100, il transito di quasi il 14 per cento. Le costruzioni marittime sono tornate attive; solo nel 1900 tre Società sono state fondate a questo scopo: il cantiere navale anversese di Hoboken col capitale di 2 milioni il Vulcano belga col capitale di 4 milioni di franchi, creato col concorso del Vulcano di Brema, les Grands Chaudronneries d'Anvers, di cui la divisione navale intraprende le costru-