



ROTTERDAM.—Calleja con tiendas provisionales.

doras, rodeadas por el encantador campo holandés. En un solo caso se ha desistido intencionadamente de la posibilidad de crear grandes espacios. Las calles de tiendas serán relativamente estrechas, porque la experiencia enseña que de tal forma cumplen mejor su objeto. El tráfico, claro está, no circulará por estas calles, sino que pasará por la parte trasera de las tiendas para proveerlas de lo necesario.

Un antiguo problema del viejo Rotterdam era el de los ferrocarriles. Los trenes que iban de Norte a Sur pasaban por la estación "Delftsche Poort" (Puerta de Delft); los que venían de Utrech llegaban a la estación del Mosa, que con su terreno ocupaba gran extensión en la ribera del río en la parte Este de la ciudad. Esta estación debía desaparecer; por medio de una desviación se logra que también los trenes de Utrech lleguen a la estación "Delftsche Poort", la cual, por lo tanto, se

convertirá en una estación central por excelencia. A orillas del Mosa se desocupará un magnífico terreno frente al río, destinado a la construcción de viviendas de pisos.

Rotterdam ha sacado poco provecho del río; por el contrario, las aguas molestaban cuando, con altamar y viento del Oeste, subían mucho, inundando la parte del centro que estaba fuera de los diques. Ahora, el dique de protección contra las aguas se construirá en la misma ribera del río, de tal manera que sea además un ancho paseo, una avenida larga y sombreada que ofrecerá perspectivas amplias por el animado panorama. Tampoco los puentes formarán obstáculos para la vista como ahora. Se instalarán a una altura mayor, para facilitar la navegación. Es posible que sean puentes colgantes. El puente para el tráfico pedestre y rodado se ha proyectado un poco más al Este. De las tres grandes plazas del centro, una se destinará a encauzar este tráfico.