

lante la impresión de una reedificación activa y eficaz, tal como, sin duda, no la encontrará en la misma escala en otras partes de Europa.

*El puerto.*—No basta lo escrito para dar una idea del futuro Rotterdam; hay que añadir algo acerca del puerto, que es el principal recurso para la vida de esta ciudad de 630.000 habitantes.

Con Londres, Amberes y Hamburgo, Rotterdam forma los *big four* entre los puertos europeos; en cuanto al movimiento de mercancías, en 1938, Rotterdam hasta iba a la cabeza, con 42.500.000 toneladas. Este movimiento de mercancías se había desplegado como consecuencia de la situación de la ciudad, favorecida por la naturaleza misma, a la embocadura del Rhin, en el corazón mismo del centro industrial, tan perfeccionado, de Alemania, que tiene en Rotterdam su salida al mar, y por lo tanto al mundo. Además, el equipo técnico del puerto satisfacía a las ma-

yores exigencias. Un Ayuntamiento previsor y contratistas enérgicos no habían omitido nada para proveer los puertos de las últimas novedades y de los más modernos perfeccionamientos. Los daños que sufrió el puerto moderno en 1940 no son notables. Pero cuatro años y medio más tarde los ocupantes comenzaron la destrucción sistemática, mediante pesadas bombas de 750 kilogramos, las cuales estallaron en el agua, delante de los muros de los muelles. Los planes de destrucción, empero, se llevaron a la práctica sólo parcialmente, de modo que los perjuicios resultaron limitados. Por lo general, se puede decir que dos terceras partes del puerto han quedado intactas.

Los trabajos de restauración se iniciaron inmediatamente. Primero hubo que allanar los obstáculos, porque los alemanes habían echado a pique navíos y diques flotantes, a fin de bloquear las vías de navegación. Estos obstáculos, empero, eran poco eficaces y ya hace

*Edificio bancario, en construcción, en el nuevo centro comercial de Rotterdam.*

