

mucho cesaron de formar obstrucciones. Los mayores transatlánticos pueden entrar en el puerto de Rotterdam sin dificultad. A esta reconstrucción de los muelles hubieron de preceder otros trabajos de descombro. Fueron sacados arena, pedazos de hormigón y los restos de grúas y puentes de transbordo que habían caído al agua. Luego fué posible examinar los perjuicios y hacer planes para la reconstrucción. Estos trabajos se han continuado con regularidad. Se ha aprovechado la ocasión para modernizar el puerto y realizar una repartición más eficaz del espacio disponible. Ahora, después de dos años, se han hecho progresos considerables. Han sido restaurados muelles, el parque de grúas ha sido completado en lo posible, se han construído tinglados y almacenes, reparado tanques de aceite y alzado diques, los cuales de nuevo han sido puestos en servicio. Además, se están prepa-

rando terrenos extensos para el establecimiento de industrias.

La ruina económica del *hinterland* alemán también ha afectado seriamente al puerto de Rotterdam. Su capacidad sigue siendo muy considerable, pudiendo estimarse en 30 millones de toneladas. Actualmente, Rotterdam no tendría dificultad en dar abasto al movimiento de mercancías de la anteguerra en puertos como Amberes y Hamburgo. Ahora solamente la tercera parte de estas posibilidades es aprovechada. Pero el tráfico marítimo va aumentando y una continuación de la reanimación económica volverá a hacer de Rotterdam lo que a este puerto abierto sin puentes ni esclusas le gusta tanto llamarse: la puerta de Europa.

J. NIEUWENHUIS.

Jefe de Servicios Municipales de Rotterdam.

*Descarga de naranjas españolas en el puerto de Rotterdam.*

