



LONDRES

Recientemente, hemos completado el conocimiento personal y directo de las ciudades que forman la famosa trilogía: "Reus, París y Londres". La tarraconense, patria chica del General Prim y del Arquitecto Antonio Gaudí, fue la primera que conocimos de las tres; bastante antes de que saltase a la palestra turística internacional las vecinas arenas de Salou. París, también fue visitado por nosotros hace algunos años, y aún recordamos sus ambientes urbanos; las orillas del Sena, el alto de Montmartre, el "Boul. Saint Mitch". Ahora, le ha tocado el turno a Londres, adonde llegamos, aprovechando las ventajas de los vuelos "charter". Así es que, dicho está, aterrizamos en las Islas Británicas en uno de los tres aeropuertos que sirven a su capital, más concretamente en el de Gatwick situado al sur, por cierto con malísima comunicación con Londres a través de una serpenteante y estrecha carretera muy congestionada. Como vemos los vuelos "charter" también tienen sus desventajas, ya que los otros aeropuertos londinenses de Luton y Heathrow, según nos cuenta persona que los frecuenta, están perfectamente unidos con la ciudad. Pero allí no llega, en la alta temporada, lo que se ha dado en llamar el "turismo social".

Me voy a limitar a explayar las impresiones producidas en mis paseos y recorridos por Londres, así como las consideraciones que se me ocurran aquí en Madrid, ya de vuelta, con un Plano ante mí.

Hablemos del Plano. Lo primero que se me ocurre es adjudicar a Londres el siguiente "slogan": "Londres: la ciudad donde todos consultan el plano", al modo del coruñés "La ciudad donde nadie es forastero". Porque resulta que, en efecto, el plano es consultado por todos, tanto da sea londinense, inglés, británico, miembro de la Commonwealth, o extranjero. Y que el vecino de Londres, el Gran Londres convendría puntualizar, tenga que consultarlo constantemente, para no perderse a dos pasos del Marble Arch, o para saber llegar hasta la superfamosa Carnaby Street, no debe

extrañarnos, si recordamos que muchos viven, moran o habitan en el cuarto anillo del esquema Abercombrie, faja entre radios de 32 y 48 kilómetros que tiene su centro en la City de Londres. Aprovecho el haber mencionado a la oficinesca y bancaria City, para decir que una de las cosas que más llama la atención del primerizo que llega, es la sorpresa que produce el no encontrarse casi nunca en la City de Londres. Los letreros de las calles nos recuerdan con insistencia que pisamos el suelo de la City de Westminster

Pero siguiendo con el plano, hemos de decir que los que se encuentran al alcance del turista son, como los capiteles románicos de un claustro, todos diferentes. Evidentemente en todos ellos figuran las vías principales. ¡No puede faltar Piccadilly Circus! ¡Ni Trafalgar Square! ¡Enseguida descubrimos el Hyde Park! Pero en cuanto entramos en esas *supermanzanas*, que yo no sé si siempre han sido así, o han sido sabiamente creadas, cada plano dibuja las calles, callejones, pasajes, plazas, plazuelas, fondos de saco y recovecos que le viene en gana. De ahí la gran facilidad con que puede extraviarse el inocente viajero a pocos pasos del punto más céntrico y concurrido de la ciudad.

Es posible que el tamaño original de las propiedades rústicas inglesas, haya influido en este resultado final. Porque, y volando lo apreciamos perfectamente, los márgenes de los ríos españoles se encuentran divididos en pequeñas parcelas; si pasamos a Francia el tamaño aumenta en grado sumo, y una vez cruzado el Canal de la Mancha, la escala sufre un importante y nuevo aumento.

Entonces, pienso yo, la unidad de que se parte para la parcelación y trazado de las ciudades es muy distinta en un país u otro. Y da la sensación de que en Londres, se trazaron manzanas de gran superficie, dejando el interior de ellas con aprovechamientos secundarios. Posteriormente, se ha mantenido esta pauta, lo que ha dado lugar a la poca densidad edificatoria y de habitantes de sus zonas más

céntricas; porque hoy se utilizan los interiores de las grandes manzanas, pero solamente para usos digamos "internos".

De modo que por allí sólo se mueve, bien sea a pié andando o circulando en automóvil, quien tiene que hacerlo para llegar a un sitio determinado, pero nunca lo hace quien va a puntos alejados de la ciudad. Así se puede ver en lugares muy céntricos y cercanos a otros llenos de bullicio, a un vecino cuidando el pequeño jardín de su vivienda unifamiliar de dos plantas. Parece, y nosotros lo encontramos bien y aplaudimos sin reserva, que los ingleses, en éste aspecto, son todos conservadores y que el nefando vicio de la piqueta y el derribo goza allí de escasa popularidad.

El motivo de que a través de la historia y desde tiempos muy remotos se encontrasen establecimientos urbanos en este lugar, según nos enteramos ahora, no es otro que ser el primer punto, a partir de la desembocadura del río Támesis, en que se podía con cierta facilidad, tender un puente para cruzarlo. De ahí le vino su importancia como nudo de comunicaciones y como centro comercial.

Como es lógico con el tiempo han ido proliferando los puentes, y hoy en día, en su parte central, la ciudad dispone de la docena larga de ellos. El famoso de la Torre, de estilo "gótico", el de Waterloo, ahora de hormigón; el Albert, en Chelsea de estilo victoriano... Por debajo de varios de ellos pasamos cuando, cumpliendo con el rito a que nos consideramos obligados, fuimos desde el embarcadero de la Torre de Londres, al desembarcadero de Westminster, contemplando las orillas. El recorrido es hermoso, y el guía explicaba las características de los puentes que cruzábamos, o la historia de los navíos anclados, en plan de museos flotantes en ambas orillas.

El río, en este punto con carácter más bien de ría con sus mareas altas y bajas, cruza la ciudad y, como es de esperar, la divide en dos partes, la situada al norte, y la situada al sur. Como ocurre casi siempre en las ciudades, la parte más



ORILLAS DEL TAMESIS

noble está al norte y, dentro de ella, va mejorando a medida que subimos aguas arriba. La cosa era tan lógica y esperada que el hecho fue comprobado inmediatamente sin que nos extrañase nada.

Por la situación con respecto al país, su crecimiento primero en mancha de aceite, y posteriormente por su descentralización hecha en todos los sentidos de la rosa de los vientos, la red viaria principal es en estrella o radial, completada con los correspondientes cinturones o rondas concéntricas.

El movimiento de los londinenses está asegurado por una estupenda organización de transportes públicos. Trenes de cercanías, metro y autobuses.

Ya sabemos que la conurbación londinense, si esto no es una conurbación se le debe parecer mucho, ocupa más o menos el interior de una circunferencia de cerca de 100 kms. de diámetro. Comparemos con Madrid: desde Alcalá de Henares a El Escorial, y desde Aranjuez a La Cabrera. ¡No está mal! Convencidos los ingleses hace tiempo que la cosa no se podía organizar a base de movimientos individuales en automóvil particular, se volcaron en el transporte colectivo empezando por el más apto y lógico: el ferrocarril. En la parte central de Londres,

contamos hasta diez y seis estaciones que comunican con todos los pueblos, barrios y nuevas ciudades del Gran Londres. Por otro lado todas estas estaciones de ferrocarril, enlazan con las del Metro, y con líneas de autobuses.

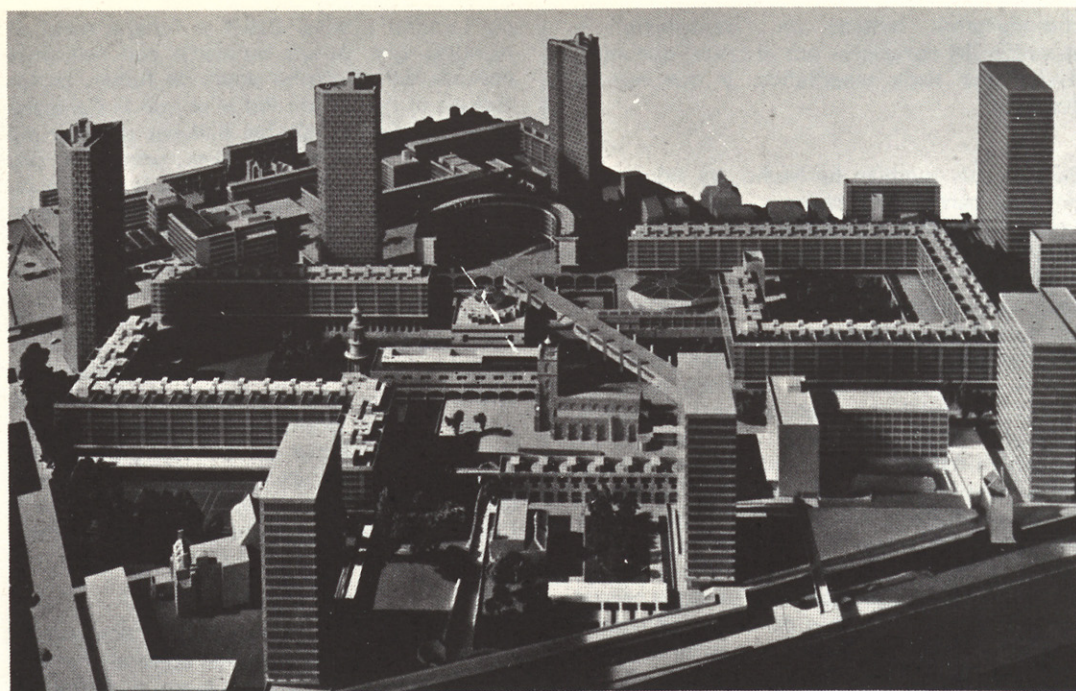
El Metro londinense, "Underground" tiene una justa y merecida fama y se le va a llamar de ahora en adelante "U", de acuerdo con su inicial que es la que sirve allí como llamada para identificar las estaciones.

El London Transport, se ocupa al mismo tiempo del servicio de autobuses y del U., desconociendo si tiene algo que ver con los taxis, severísimos ellos con su color negro integro, sin franja, escudo o marca alguna que los distinga. Sí; una cosa que tiene gran influencia en el aspecto y ambiente de las ciudades es el colorido que se adopte para sus medios de transporte colectivo. ¿Nos imaginamos el cambio que sufriría nuestro Madrid, si alguien decidiese que los autobuses municipales fueran todos pintados de amarillo, como iba antaño los tranvías, a mi juicio impremeditadamente desterrados de las calles madrileñas?

Así en Londres, resulta inconfundible el rojo fuerte de los autobuses, que circulan en muchos casos uno detrás de otro, y por la izquierda, siguiendo la costumbre nacional.

Coexisten con estos, los autobuses de un piso que forman las llamadas "Green line" que, como su nombre indica, van pintados de color verde y se dedican a cubrir itinerarios hacia la periferia, atravesando el centro de la ciudad. En ellos se puede llegar hasta ese cuarto cinturón habitado del que hablábamos antes, desde Oxford Circus o Hyde Park Corner, pongamos como sitios supercéntricos. Como vemos, la cosa está bastante bien organizada, y no hay que acudir a estaciones de autobuses más o menos fastuosas, para desplazarse a muchos kilómetros del cogollo londinense, sino simplemente, basta con subirse al autobús pintado de verde que nos convenga, por razón de su itinerario, en cualquier parada.

¿Decimos algo más de los autobuses? Sí; que para nosotros ha representado una delicia, volver a nuestro segundo piso, y sentarnos en la primera fila, para ver el paisaje urbano londinense, lo mismo que hacíamos antaño con el madrileño. Porque los autobuses de dos pisos son exactos a los que circularon por Madrid, salvo algunos que tienen la escalera por el exterior. Y que, seguramente debido al combustible, al cuidado de los motores, o a lo que sea, en todo caso ¿qué más da?, el tubo de escape no arroja el menor humo, gas o inmundicia, sobre la hoy limpiísima atmósfera de Londres. Este hecho a nosotros nos puso muy contentos, al demostrarnos, no cabe duda



BARBICAN

que el viajar instruye, que es perfectamente posible la convivencia de la circulación intensa de vehículos con la limpieza del ambiente. El caso es, así en caricatura pero ciertísima, que en el punto de máxima circulación de autobuses, taxis y turismos particulares de Londres el aire es tan limpio como pueda serlo el del Puerto de la Brújula, siempre que nos alejemos, en la provincia de Burgos, de la Carretera Nacional núm. 1 lo suficiente.

Como siempre nos habían hablado del aire de Londres, como arquetipo de suciedad, polución y demás, el estado actual de la cuestión nos demuestra de que para que se solucionen las cosas, deben antes alcanzar el grado necesario para que sean intolerables. Por eso, y volviendo a la ciudad en que vivimos, hay que desear el aumento de la polución de su ambiente, para que se tomen las medidas necesarias para su arreglo. Como hemos visto, la cosa tiene solución. No sabemos si la operación habrá resultado muy costosa, aunque suponemos que sí, pero ahí están los resultados para satisfacción del indígena y envidia del forastero.

Continuando con el tema del transporte, nos tocará ahora bajar al U. Siempre me habían hablado con gran encomio de él, y en efecto funciona con gran regularidad y eficacia. Pero digamos que la frecuencia de los trenes no es la misma en todas las líneas y a todas horas, lo cual da lugar a alguna espera prolongada que otra. Pese al acierto y profusión de las advertencias, el novato puede equivocarse, sobre todo cuando ha adquirido confianza y desparpajo y cree, ingenuamente, que se las sabe todas. Porque resulta que por la misma vía pueden circular trenes que van a lugares muy distintos. En alguna estación tres líneas comparten la vía, de modo que es posible pensar que uno se dirige, tan ricamente, a Regent Street, y encontrarse de pronto en plena campiña camino de Wimbledon sin que, para mayor frustración, sepamos que haya anunciada ninguna competencia tenística, de relativa importancia, para ese día.



El esquema del U. es bien simple y consiste en una línea circular, Circle Line, otra central, Central Line, y varias radiales que son las que a veces, originan las equivocaciones al coincidir en parte de su trazado con el de la circular. Sobre la Circle Line, se empalma con siete de las estaciones de ferrocarril que mencioné antes. Pero del U. de Londres, lo que más nos ha llamado la atención, han sido las estaciones. Primero: a la mayoría de ellas se accede desde la planta baja de los edificios, siendo muy raro encontrar nuestra clásica boca de metro sobre la acera; segundo: también en una gran mayoría de ellas, los andenes están al aire libre, con las consiguientes ventajas para la ventilación del túnel. En fin, para qué vamos a engañarnos, que el U. solamente huele a Metro en contadas estaciones y tramos de su red, muy céntricos.

Por ello la diferencia más acusada entre nuestro Metro y el U, es ésta de la ventilación, que allí se logra en muchos casos de manera natural y aquí hay que hacerla siempre artificial. Porque no tenemos más remedio que decir, y nos alegramos mucho de poder hacerlo, que no existe tanta diferencia entre ambos, en algunos aspectos es mejor éste, en cuanto al servicio en sí. Lo que ocurre es que aquel cubre toda la ciudad y éste una parte muy pequeña de ella y de manera aún desorganizada. Pero para cuando se acaben y entren en servicio las líneas hoy en construcción, seguramente se podrá pronosticar: Metro-U. x.

Sería muy interesante saber cuál es el porcentaje de la red del U. que está hecho en túnel y cuál a cielo abierto, supongo que en su mayor parte es de esta última forma. Porque el hecho, que ya habíamos visto en otras ciudades europeas, de que el Metro vaya en túnel, exclusivamente en las zonas más céntricas, aquí se repite con el añadido de que, seguramente por el tamaño de las manzanas, y la escasa edificación del interior de las mismas, las líneas las atraviesan, en vez de seguir el trazado de las calles, saliendo en seguida al aire libre, y situando las estaciones en estos grandes patios

de manzana con sus andenes protegidos por marquesinas.

Así es que se puede viajar entre dos sitios céntricos, con frecuentes salidas al aire libre y entradas sucesivas en túnel. Como decíamos, en cuanto se aleja uno del centro entonces ya la línea circula siempre a cielo abierto, cruzada por las calles, de la misma manera que las carreteras cruzan a los trenes, generalmente por arriba. Da la sensación que una gran parte del crecimiento de Londres, se hizo considerando la existencia futura del Underground, cuyo trazado se tenía previsto. Para nosotros tiene dos ventajas la cosa, la primera la economía y rapidez de ejecución y la segunda de carácter psicológico para el viajero al que no se le condena al prolongado viaje en túnel. Por eso nos entristece pensar en el túnel que desde San Blas, va a llegar con el tiempo hasta Carabanchel con un recorrido de más de veinte kilómetros, para ser usado por los madrileños.

Terminemos diciendo que la London Transport, proporciona unos utilísimos abonos para autobuses y U. de cuatro y siete días de duración, conocidos con el nombre de "Go as you please ticket" que permiten la libre circulación, durante el plazo convenido, por ambos medios de transporte, dando derecho además a un recorrido turístico de dos horas en autobús que se inicia cada rato desde sitio céntrico. Si queremos también movernos libremente por los alrededores de Londres utilizando las Green Line, entonces deberemos adquirir los llamados "Master ticket".

Por lo dicho comprenderán mis lectores, que no he manejado el automóvil, por la izquierda, en Londres y que por el contrario he utilizado autobuses, metros, y taxis, en este último caso,

cómodamente sentado en "transportin" y separado del conductor por el cristal que antes tenían los taxis madrileños, y que allí se conserva.

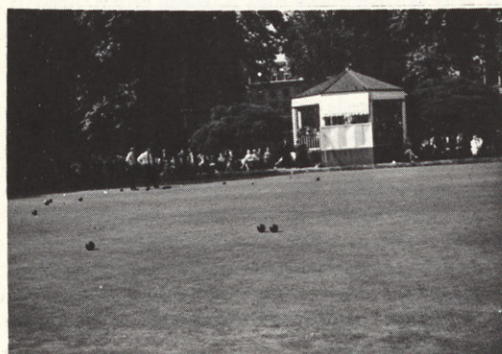
Pero lo que también he hecho, ha sido andar por los barrios, las calles y los parques de Londres. Hablemos de estos últimos. Dejando a parte su abundancia y estratégica situación dentro del tejido urbano, los parques que he visto, cuyo césped he pisado, o sobre el que me he tumbado a descansar, tienen todas las características conocidas, como no podía ser menos, del parque inglés. Grandes praderas, ejemplares arbóreos naturalmente situados, sensación de encontrarse en un espacio campestre natural, sin que haya intervenido la mano del hombre en su arreglo... Particularmente me produjeron una fuerte impresión, pero ciñéndonos al tema de la ciudad de Londres, mayor importancia he dado al hecho de que en pleno centro, se pueda pasear pisando el césped por una longitud de más de ocho kilómetros, que es lo que más o menos hay entre la punta del Saint James Park, y la parte alta de los Kensington Gardens, vía Green Park y Hyde Park. Por eso a nadie le extraña, a los cinco minutos de salir de unos grandes almacenes de la Oxford Street, donde por cierto los hay a docenas, encontrarse a dos aficionados haciendo cross-country o a un grupo de jinetes y amazonas, o de pronto, sorprendernos con el vuelo de un bando de patos que han decidido trasladarse desde la Serpentine del Hyde Park a las zonas acuáticas del Saint James.

Verdaderamente, allí me dí cuenta, pero ahora desde la lejanía me afirmo más en mi idea de que Londres es la ciudad de los contrastes. Y se puede pasar en breves segundos, de la Orquesta

del London Festival Ballet y Tchaickowski, al mendigo que da un concierto con una caña provista del oportuno papel de fumar, en los accesos al puente de Waterloo, de la Campaña para la Salvación de las Ballenas del Mar del Norte, en la plaza de Trafalgar, promovida por melenudos y musicales jóvenes, a la contemplación de cuadros de Rembrandt en la National Gallery; y de estos a los de Miró, Picasso, y Dalí, por citar artistas españoles, de la Tate Gallery; y de la arquitectura del Parlamento y la visión del Big Ben, a los volúmenes de hormigón visto del Queen Elizabeth Hall y el Purcell Room y toda la nueva zona remodelada del South Bank; y de las tiendas de Carnaby Street a las de las Burlington Arcade; y de los imponentes edificios de Whitehall, a la escala humana y familiar del 10 de Downing Street; y del ajetreo de la Strand y la Fleet Street en la City, a la paz bucólica provinciana y campestre de la Finsbury Place; y del Soho al Mayfair.

Hablemos de la plaza de Finsbury. Bien mirado el comentario está saliendo lo convenientemente desordenado para que venga a cuento el hacerlo. Resulta que buscando la zona de remodelación urbana de Barbican, de la que se hablará, me encontré inesperadamente, como ocurre a menudo en la ciudad, en dicha plaza. Hora, pongamos las 0,30 p.m. para que la explicación resulte más británica. En esos momentos se encontraba en plena vigencia, el corto periodo de descanso que gozan los oficinistas de la City y que parte su jornada continuada en dos. La plaza es de forma rectangular, y tiene en el centro una zona ajardinada de forma elíptica. Solamente dos calles, en el centro de los lados menores del rectángulo, la comunican con el resto de la ciudad.

FINSBURY PLACE



BRITISH MUSEUM

El jardín central está muy cuidado, los árboles son, como los de Londres, hermosísimos ejemplares. Hay discretos toques florales. En una esquina, un pequeño kiosco de madera sirve para que se cobijen y den los correspondientes conciertos, las bandas militares de música que allí acuden cada miércoles. Por mi suerte, lucía el sol y era miércoles y el concierto era atendido por aficionados, en su mayoría de la llamada tercera edad, cómodamente sentados en sillas de madera alrededor del kiosco. En el centro, un cuadrado de perfecto "green" servía de campo de juego a los aficionados al bolo australiano, que jugaban su partida silenciosamente. Por el camino de ronda, algunos paseaban, recordándonos a nosotros a la Plaza Mayor de Salamanca. Quien tenía sed, se acercaba a beber a la bonita fuente situada en fondo de saco. En los bancos unos leían el *The Times*, otros desenvolvían el sandwich que les habían preparado en casa, despojándole del papel de plata, aquél abría su lata de cerveza, unos novios cuchicheaban en voz baja. Todo se desarrollaba en un ambiente de tranquilidad y silencio casi sepulcral, que rompía únicamente las notas musicales de la banda. Poco a poco, el lugar se fue despoblando, nos pareció que era inminente la reanudación de la jornada laboral. Cuento el caso porque, como me ocurrió a mí, supongo que el hecho sorprenderá a mis lectores.

Muy cerca de esta plaza, se encuentra la zona de remodelación de Barbican, que es una de las más importantes operaciones urbanísticas de este género, en curso de ejecución en Londres. Abarca una superficie de 16 hectáreas, y ha sido posible acometerla como consecuencia de la destrucción casi total sufrida por la zona durante la última guerra.

La independencia entre la circulación de vehículos y peatones, está estrictamente observada. En el nivel de calle, los vehículos y su circulación, los estacionamientos a los garajes de los distintos bloques. A nivel de primera planta, aceras para peatones, pasarelas, pequeñas zonas ajardinadas, juegos de agua... La antigua iglesia de San Gilles se ha conservado, rodeándola de unos espacios muy proporcionados. Los materiales empleados en el solado, por ejemplo, son variados y congruentes entre sí y con las edificaciones. Todo se adivina resultado de muchas horas de estudio y de gran cantidad de planos de detalle a escala. De repente vemos un jardín privado de una casa unifamiliar de dos plantas con sus ventanas reflejándose en una lámina de agua. En los bordes de la zona a nivel de peatones, se encuentran las tiendas, los bares y las oficinas; hacia adentro las viviendas. Cerca de San Gilles, las escuelas y la biblioteca. El barrio tendrá también, si es que ya no lo tiene y yo no lo encontré, teatro, sala de conciertos, campos de tenis... En fin, que la cosa me pareció perfectamente resuelta, aunque las torres de 27 plantas, pesan lo suyo. Claro, que en compensación a su altura han dejado todos estos espacios libres por los que nos movemos.

La remodelación de la zona del South Bank, también está en marcha. Se encuentra al otro lado del río, poco más o menos en frente del Parlamento. En ella se encuentran el Royal

Festival Hall, el Queen Elisabeth Hall y el Pourcell Room, edificios públicos dedicados todos ellos a actividades musicales. Al lado se construye ahora el Teatro Nacional. Todos los edificios son de hormigón visto, y forman un conjunto armonioso de arquitectura de la segunda mitad del siglo XX, que valora por contraste, la de la otra orilla. Aquí hay también separación de circulaciones, y desde la estación del U. de Waterloo, se llega de manera muy agradable y aérea por unas pasarelas, hasta las taquillas del Royal Festival. Las orillas del río con gran amplitud, han sido reservadas las zonas ajardinadas y a la circulación y descanso de los peatones, lo que nos parece muy bien.

En Londres, se aprecia una clarísima diferenciación entre las distintas calles según su función. Enseguida se sabe, y no solamente por la preponderancia del color rojo de los autobuses, si estamos en una calle de circulación importante. En estas nunca hay ningún automóvil estacionado junto a la acera, de modo que otra de las cosas diferenciales, para mí, es la gran cantidad de metros lineales de bordillo que es posible ver allí. Pero ¿dónde meterán los automóviles, que no se les ve sino circulando? ¡Vaya usted a saber! Yo, desde luego, no lo sé, ya que mi inglés no da para tanto como para inquirir sobre detalles como éste. Bastante fue que valiera para preguntar por donde se iba a determinados lugares, a base de "cual es el mejor camino para ir a " en traducción literal, y para entenderme en las tiendas.

Porque confesaré avergonzado que permanecí por más tiempo en grandes almacenes, tiendas, galerías comerciales, y demás, que en el interior de los Museos, que allí abundan. Claro está que su proliferación es tremenda, pasan del centenar los Museum, Gallery, House y Palaces, cuya visita se aconseja, de modo que uno, en su modestia, se limitó a dar una ligera pasada al Museo Británico, a la National Gallery y a la Tate Gallery. Consecuencia de la ligereza de las visitas, sea la parquedada de mis comentarios sobre los mismos. Sin embargo, no habrá más remedio que decir algo. Común a los tres: que la entrada es gratuita, lo cual se agradece. El Británico, como es sabido, engloba la Biblioteca Nacional y las colecciones de antigüedades egipcias, extremo orientales, griegas, romanas, medievales, orientales e inglesas. También los departamentos de numismática y etnografía. La estancia por las salas, siquiera sea lo breve que fue la mía, impresiona por la calidad y la cantidad de lo expuesto.

La National Gallery, es el clásico Museo de pintura. Los cuadros estan bien y espaciosamente colocados. Entrando a mano derecha, tenemos la sala de pintura española, Velázquez, Goya, Murillo, El Greco... pocos pero muy buenos ejemplos de nuestra pintura. Al fondo, una sala con, me parece recordar, veintitrés cuadros de Rembrandt, uno al del otro verdaderamente colosal.

La Tate Gallery, es el Museo de Arte Moderno. Está a la orilla del Támesis y reúne colecciones de pintura y escultura. En este último apartado el conjunto es soberbio. También allí vimos

representada a nuestra pintura a través de las obras de Dalí, Miró y Picasso. Como es natural hay varios cuadros de Turner, entonados en ocre y amarillos.

Hablando de Museos, y recordando al Prado y los enormes problemas que aquí crean los autobuses que llevan a los turistas hasta la puerta de nuestra, como suele decirse, primera pinacoteca, diré que en Londres las gentes van a ellos como buenamente pueden. Por ejemplo, en el British, se exhibía el tesoro de Tutankhamon, y el hecho ya se advertía por la animada circulación de peatones que soportaba la acera que conducía desde la estación de Metro más próxima hasta el Museo.

Por eso, y volviendo a Madrid, donde me parece que se ha creado el, a mi juicio, artificial problema de el aparcamiento de autobuses en el Museo, me pregunto: ¿Si un señor, por muy turista que sea, es incapaz de andar doscientos metros por ver "Las Meninas", u otro cuadro cualquiera que el que uso por ejemplo: Es merecedor de que se le facilite la visita al Prado? Doscientos metros es la distancia que, más o menos hay entre la Cibeles, —Metro, autobuses a barullo— y el Prado.

Aunque no tantos como Museos, abundan en la ciudad los grandes almacenes. A nosotros nos chocó, ver en uno de ellos a los dependientes con severo chaquet, despachando latas de conserva y productos alimenticios. Como es fácil suponer, en ellos hay de todo, y en su mayoría cosas de mal gusto, o que a mí no me gustan. La sección de lamparas para el hogar de los famosos "Harrod's" puede ser ejemplar, en cuanto a lo dicho. En cambio la sección alimenticia de estos mismos almacenes es magnífica. Los ascensores, al evitar la señoirita, que los sirve, utilizan una cinta magnetofónica, que dice lo que debe en cada parada.

Pero en Londres lo que es importante en la tienda pequeña, o grande, especializada; en puzzles, en libros de carreras de caballos, en sillas del siglo XIX, en fieras, —de hecho se pueden adquirir cocodrilos—, etc., etc., en todo lo que uno se pueda imaginar.

Las tiendas de Carnaby Street, están ya en decadencia, la cosa debió tener su gracia pero su éxito, por lo que vemos, ha sido efímero. No hay animación alguna, y solamente se ven turistas y provincianos con aspecto completamente adverso, para casar con el tipo de objetos que allí se venden. En un interior hay una especie de Galerías Piquer del Rastro madrileño, con pequeñas tiendas, de cachivaches, de faldas, de pantalones... Aquí, estamos en el Soho, al lado está el Mayfair. Por allí me encontré con las Burlington Arcade, galería comercial construida en 1819, en que abren sus puertas 72 tiendas. Abundan entre ellas, joyerías, camiserías, objetos de regalo... Son del tipo de las madrileñas de la calle Mayor o Zaragoza. Los escaparates entran, en plan de mirador ochavando sobre la galería; son de madera y su trabajo parece de ebanista. La planta alta, también con su mirador, es muy blanca. Pero dejemos las tiendas, que no son santo de mi devoción, cosa que se demuestra

diciendo que únicamente adquiriré un jersey durante mi estancia, y pensando en el que dirán; y volvamos a las calles y los barrios de Londres.

A las calles con sus edificios de pocas plantas, muy corrientemente dos, en muchos casos tres o cuatro en su inmensa mayoría, con su patio inglés por duplicado a ambos lados del portal de acceso. Solamente en casos muy singulares nos encontraremos con el edificio de altura. Verdaderamente si hay un nombre bien puesto y justificado en nuestro idioma, es este del patio inglés.

A los Barrios, tan distintos entre sí y cada uno con su carácter propio y diferencial. La City,

oficinas y negociado de Banca y Bolsa; el Soho, espectáculos y diversión, incluido el "striptease" en sesión continua desde el mediodía; Mayfair, buenas tiendas, Embajadas, Chelsea, residencial, tiendas de anticuarios; Westminster, oficial y representativo; Belgravia, diplomático; Paddington, clase media.

Porque así es en la realidad, y a mí me gusta mucho, la clarísima diferencia que se advierte enseguida entre las distintas piezas que forman este gigantesco puzzle que es la ciudad de Londres. Dios mediante, confiamos en volver allá para completar lo visto y comprobar lo entrevisto. Bien pensado, solo he logrado encajar las piezas más fáciles, conocidas y céntricas.

