

I

Es inútil, no da tiempo. El viajero que levanta la cabeza, porque es inútil seguir leyendo el mapa en esta carretera estrecha y emboscada, inútil porque sus signos no son reconocibles en las cunetas de este angosto, espeso y lento camino asfaltado que nos lleva, cuesta arriba y sin horizonte, inútil por lo menos hasta que no empecemos la bajada de este puerto pequeño, reconcentrado y orgulloso ombligo; es inútil, al viajero no le da tiempo leer entero ese cartel, rectangular, blanco, rotulado en catalán y letras negras, que en la curva de la cima aparece encuadrado y cerca, pero fugaz. Es inútil, ni el viajero ni el que conduce han tenido tiempo de leerlo. Por eso vuelven.

**“PROHIBIT CONSTRUIR EN TOT EL MUNICIPI: ABANS DE COMPRAR PARCELES,
DEMANIN INFORMACIÓ AL AJUNTAMENT DE LA BISBAL DEL PENEDÈS”.**

Toma nota. No es eso lo que busca, pero es eso lo primero que encuentra, señal de una década, señal de que por allí pasaba. Luego descenderá esa carretera, la tarde poniéndose a la sombra, desahogándose el motor del coche, y entonces sí. El llano estrecho y alargado, coloreado de las cartografías, aparece ancho y ligeramente ondulado, pero abarcable. La vista no llega, pero esas sierras lo acunan a derecha e izquierda, desde este Camp de Tarragona hacia el norte, paralelas a la oblicua costa catalana, hasta Girona, pasando por las comarcas del Penedès y el Vallès, antes de que converjan para enfilar los últimos y montañosos kilómetros hasta La Junquera: El telón de los Pirineos corrido hasta Portbou: frontera con Francia.

En Cataluña, la Depresión Prelitoral, menos de 200 kilómetros de largo y no más de 30 de ancho, ha sido siempre lugar de paso para los que querían atravesarla de sur a norte, y de norte a sur, sin entrar en Barcelona, ese escenario del anfiteatro que forma el Tibidabo sobre el mar. De las dos serranías, fragmentadas y dispersas, los montes del litoral pocas veces suben por encima de los setecientos metros. Los del interior son más altos, sobre todo el Montseny, cuya amplia cúpula llega a los 1.772 metros, y la montaña deMontserrat, a los 1.224 metros, la cual mucha gente sigue considerando, mil doscientos años después de que el Obispo de Manresa jurara haber visto a la virgen en una de sus cuevas, sagrada. En ella se encuentra el monasterio, y en él la virgen, del mismo nombre.

La facilidad del terreno atrae el trazado de la vía de paso más importante, que es la autopista del Mediterráneo (AP-7). La antigua carretera nacional 340 discurre también, zigzagueando con la autopista, por ese pasillo. Los descansaderos son franquicias y se llaman áreas de descanso y en ellas muchos viajeros, todas las clases confundidas, devoran menús con bandejas y vasos de

plástico, y hay camioneros que duermen, camino de Francia, su noche por entregas. La depresión, paralela y cercana a la costa, ensanche y polígono desordenado de Barcelona en muchos casos, atrajo importantes industrias y sus trabajadores que agrandaron las poblaciones, hoy pequeñas y medianas ciudades: Vilafranca del Penedès, Martorell, Rubí, Terrassa, Sabadell, Cerdanyola y Mollet del Vallès, entre muchas otras, suman *más de un millón de habitantes*.

El paisaje atravesado varía, como el relieve, según las comarcas. Desde el norte, el de las del Vallès, en el centro interior de la provincia de Barcelona, es un paisaje de transformadores, fábricas, cables de tendido eléctrico, puentes, polígonos y vallas metálicas, y el humo industrial que lo contamina. El del Penedès, más agrícola, transcurre entre viñedos que a mediados de otoño muchos están todavía sin podar, y los sarmientos se enroscan en las guías como alambradas. En Tarragona, la tierra pobre, rica en arena y piedras, sólo da para olivos y avellanos, la luz violeta enramada en los almendros.

Un paisaje entramado por los cauces de los ríos que corren transversalmente desde las montañas del interior, salvando los montes del litoral, hacia el mar. Las carreteras secundarias se entrecruzan con esos cauces, cada vez más secos y olvidados, cuyos ríos nunca tuvieron tiempo ni espacio, salvo el Llobregat, que baja desde los Pirineos, para ser importantes, pero sí son numerosos. Las nubes que entran condensadas desde el Mediterráneo rompen, a menudo en tromba, sobre la cordillera Prelitoral, que devuelve las aguas al mar con violencia y formando un relieve atormentado, lleno de arroyos, y no pocas gargantas y desfiladeros. Pasado el chaparrón, se secan.

Las ramblas, que antaño fueron importantes vías de comunicación, abrevaderos por temporada, y lavaderos, secas y abandonadas a las cañas, siguen abiertas en el imaginario de la cuenca mediterránea. En las ciudades catalanas, nombran las calles más importantes. En las afueras de los pueblos, sirven de guía de situación y tránsito. Las carreteras comarcales, los caminos que afluyen, las ramblas paralelas, los descampados que embocan, los campos de cultivo que atraviesan, dibujaban todavía, en la primera mitad de la década de los noventa al menos, en estas pequeñas ciudades y pueblos grandes, un mapa a la mano del deseo y los bolsillos jóvenes. La luna nueva nada alumbraba la primera semana de noviembre de 1991. Las parejas aparcan su coche y apagan las luces. El paisaje fundido en negro.