

## I

Siempre hubo un tiempo «antes» de la cárcel. Y lo que llamamos pasado puede revelarse en la alteración de lo conocido, un paisaje o un tramo de vida, y emerger en la curva de una ruta cuando asumimos el giro a la izquierda. Entonces tal vez veamos que los fósiles de Citroën abandonados en la cuneta perdieron el poco honor de años anteriores; hierros oxidados desfiguran el gris uniforme en la convexidad del capot delantero mientras la velocidad de nuestro auto sufre, en su vetustez, la comparación insidiosa de objetos móviles que bien podríamos confundir con naves espaciales, adheridas al suelo por fenómenos físicos ignotos, pero que sólo son autos importados. El

Chevette, pobre, hace lo que puede cuando un camión de muchísimos ejes lo absorbe hacia abajo de su panza. Atrás, en el tiempo anterior a la cárcel, quedó la imagen de las cabinas con trompas prominentes, cuando viajaba a Venado para atender «negocios de familia», aunque sólo se tratara de una panadería. Los camiones de los viajes actuales, posteriores en quince años a aquellos, son otros. Los caminos también cambiaron y la T se transformó en una cruz que se bifurca hacia Soldini si giro a la derecha, o hacia Villa Mugueta si giro a la izquierda y emprendo, en un auto ajeno que suplantó mi Chevette gris rayo, el camino a Venado. El cruce nuevo puede confundir a los viajeros; en este caso, la estación de servicio —con un cartel de YPF colgando del herrumbre mismo de tuercas y bulones— no boqueaba más en la esquina izquierda; a la derecha colocaron una isleta para giros y contra giros; enfrente el asfalto que lleva dios sabrá dónde. De golpe, donde debía estar la casilla rodante clavada en el ripio de la estación abandonada —más el hombre que alineaba botellitas de miel con tapas de corcho para la

venta rápida—, aparecieron los palos de cemento, el primer perímetro de alambre, el segundo y el tercero. Ahí, en un sitio poblado de fósiles tecnológicos, en los dominios mismos de mi memoria, empotraron las obras primeras de la cárcel. Entendamos que la construcción nos llenó el viaje de especulaciones sobre la planicie de curvatura amplia en la que está instalada, la proximidad del cruce, la abundancia de automotores y sus disposiciones para la fuga. Pero todo fue imaginación novelesca porque hasta que levantaron las torres de vigilancia los edificios se alineaban similares a criaderos de pollos; sólo las ventanas altas y algo pequeñas sugerían que estaban destinados a los hombres. Aunque sabía del proyecto por los diarios aborrecí, cuando la encontré, el calor de los techos de chapa, la falta de sombra, la ausencia de árboles. No es que antes hubiese allí un bosque, pero el desamparo del paisaje crece con la tristeza de los actos humanos.

La primera vez que la vi estaba en obras; saber que faltaban pocos días para su habilitación la volvió, de golpe, permanencia irremediable. Entonces la esta-

ción de trenes próxima al cruce, en parte tapada por la maleza del costado de la ruta, perdió para siempre su referencia vegetal: el cartel que decía «Piñero» señalaría, de aquí en más, no tanto el encanto de una estación ferroviaria antigua, como los edificios de la Unidad Penitenciaria VII, el triple perímetro de alambre tejido y los techados color níquel, irradiando calor de plancha metálica bajo el sol. En el campo todo lo que se ve plateado debería ser silo o galpón para almacenar forraje; los que recorren el sur santafesino no pueden imaginar bajo un tinglado nuevo, en plena época de bonanza agraria, otra cosa que infraestructura para la cría de ganado, la producción de leche o el almacenamiento de granos. De modo que la cárcel es una irregularidad de suelo y ordenamiento económico, un punto cercenado en los campos bien gordos del sur. Aunque los periódicos digan que es cómoda y moderna como pocas, lo cierto es que, a quien mira desde la ruta, le parece triste y breve en la inmensidad de la llanura. He tratado de imaginar que está enclavada allí para bien de sus futuros habitantes,

que podrían cultivar con éxito casi cualquier cosa, pero me temo que el color de lo ralo se instaló con precisión y prepotencia para siempre.

Antes de la penitenciaría, mi referencia para el cruce era una población cercana: Villa Mugueta. Como mis conocimientos geográficos son muy deficientes —y esto no es achacable a las falencias de la educación argentina sino a mi absoluto desinterés por los mapas del mundo—, la primera noticia de su existencia me la dio la esposa de un amigo meses después de mi cumpleaños número veinte. En la memoria se registran detalles extraños; cuando mucho después de esa conversación, conduciendo el Chevette gris por primera vez, descubrí la entrada al poblado, experimenté mi breve conmoción de viajera. Villa Mugueta, la cárcel y Piñero forman ahora una trilogía referencial para los viajes a Venado, que suplanta al vendedor de miel, la estación de servicio semi abandonada, la estación de trenes repleta de malezas y el Citroën de focos globosos abandonado a un costado de la ruta. Esto, me digo, y no otra cosa, es el paso del tiempo. El

giro a la izquierda siempre había sido, hasta las isletas y bochas pintadas en el asfalto, lánguido y amplio. Una maniobra sin brusquedad colocaba las ruedas petisas del Chevette en su camino a casa con la marcha regular y poco esforzada del tránsito menguado. Sólo hasta el cruce uno podía sentirse nervioso, porque lo que constituía un verdadero calvario de amenazas era la salida de Rosario, mucho más que las peripecias del viaje. Podía tomar por Ovidio Lagos hasta la ruta —no sé cuál número— y arriesgar las ruedas al conjuro de miguelitos que, decían, colocaban los asaltantes; aunque no imaginaba tentaciones provocadas por un auto como el mío, los baches en el pavimento me desalentaron después de los primeros intentos. Otra posibilidad era tomar por avenida Godoy hasta llegar a la ruta 33 pero de todos los caminos ese era el peor: cruces peligrosos, curvas cerradas con vías de tren en el medio, camiones a paso de elefante por kilómetros, terraplenes para romper el caño de escape, chicos cruzando la ruta en bicicleta, nervios de acero al volante y, sobre todo, pericia para inten-

tar alejar los primeros Scania modernos que, a velocidades insólitas, pegaban su estatura de gigante a la luneta trasera, sobre la cabeza de mi hija. Una frenada habría bastado para que el Chevette se licuara entre los ejes de cualquier camión; de manera que decidía viajar siempre por un mapa propio y más largo. Tomaba por bulevar Oroño hasta su fin y después subía a la autopista a Buenos Aires, marchaba hasta la bajada de la General Motors, entraba a la ruta A012 y desembocaba en el cruce a Piñero. Desde allí conducía hasta Torres y en un nuevo empalme elegía: girar a la derecha para tomar la 33 o girar a la izquierda y aparecer, después de cruzar el puente aéreo del ferrocarril —herrumbrado e invadido por la maleza— en la mismísima laguna de Melincué.

Entonces podía detener el auto y contemplar, con la vibración del volante todavía en las manos y los omóplatos rígidos de esquivar camiones, las pequeñas olas ribeteadas de espuma. Es un mar, me decía, un pequeño mar que trajeron para mí, para otros, para todos; un océano lúcido que recuerda a los hombres

la soberbia, los veraneantes de un tiempo ido, la plenitud del ocio, el respeto por quienes debieron vivir y hoy están muertos. El viento se adhería a la ropa liviana del otoño, los árboles —algunos árboles—, lucían la languidez de los que crecen en suelo con sales de arsénico, la tierra ennegrecida se veteaba de blanco, la superficie entrechocada del agua se opacaba, incluso en pleno sol de la mañana, hasta virar el marrón claro de las gotas a negro cerrado. Sólo a la distancia podía percibirse la coloración azulada que se confundía, en la margen contraria, con el gris verdoso de una neblina tenue que fusionaba bordes con horizonte, montes con nubes. Pero a la vera de la ruta las cosas tenían siempre el color mojado de las rocas foráneas, extraídas de montañas y esparcidas de cualquier modo para contener no se sabe bien qué cosas. Y esto porque las rompientes minúsculas igual trepaban por las laderas de los terraplenes, dejaban al descubierto vetas verdes o ferruginosas, lustraban la humedad de montículos negros, volcánicos, que bien podrían ser parte de los morros que se hunden en Florianópolis.