



EL CAUCE DE LA ILUSTRACIÓN. EL CANAL IMPERIAL FUE IDEA DE LOS ILUSTRADOS DEL SIGLO XVIII Y RAMÓN PIGNATELLI SE HIZO CARGO DE HACERLO REALIDAD. EN SUS 180 KILÓMETROS DE LONGITUD, LA MAYORÍA EN SUELO ARAGONÉS, ENCIERRA HISTORIAS PASADAS, DECENAS DE DETALLES, CIENTOS DE ANÉCDOTAS, ALGUNAS AÚN POR DESCUBRIR

RUTAS IMPERIALES

¿QUIERES SENTIRTE BIEN, MUY BIEN, DEJARTE LLEVAR POR EL RUMOR DEL AGUA? RECORRE EL CURSO DEL CANAL IMPERIAL, A SER POSIBLE CON UN GUÍA DE EXCEPCIÓN

H. J. R.

Fernando Sanmartín me salvó la vida dos veces, quizá más. La primera de la que tengo constancia fue cuando me convocó para hacer un recorrido por el Canal Imperial. Yo acababa de llegar a Zaragoza y me sentía desorientado. Mis posibilidades aquel día no dejaban lugar a dudas. Entre un sarao cultural o aprender algo sobre la ciudad donde había elegido vivir, elegí la segunda opción. Pero en el canal las aguas no corrían mansas. Era imposible distinguir el fondo, de apenas tres metros. «Cuando alguien se anime a limpiarlo, saldrán a la luz muchas cosas que la gente ha ido enterrando ahí a lo largo de los años». No sé por qué esas palabras me hacen pensar en *El museo de la rendición incondicional*, una novela de Dubravka Ugresic que comenzaba con el inventario de todo lo que se había encontrado en el interior de una ballena poco antes de diseccionarla para un museo de historia natural. «Siguiendo el cauce, uno puede encontrar sauces llorones, grandes simas donde nadie se ha aventurado todavía (a no ser algún temerario de quien no tenemos noticia), fósiles con miles de años de antigüedad y trincheras de la Guerra Civil. Un día, hace apenas dos décadas, se encontraron restos del fuselaje de un avión alemán, los encontró un furtivo mientras pescaba con red, candil o trasmallo, pero ni la policía ni los políticos quisieron creerle y desestimaron la búsqueda del aparato, que quizás aguarda oculto entre cañas, con el reloj y el altímetro parados a la hora en que cayó del cielo y puede que con restos de su piloto, un oficial de reemplazo que durante unos instantes confundió la guerra con un juego e hizo piruetas en el aire, o vete tú a saber».

A ambos lados del canal, Fernando señala torres y casas. Unas sirvieron como escenario para una de las ficciones de Ignacio Martínez de Pisón y otras sirven para escenificar existencias grises, adulterios o fiestas de sociedad. También allí la literatura se confunde con la vida. «De los 108 kilómetros que tiene el canal, la mayoría están en Aragón, o sea que imagínate la cantidad de historias que arrastra».

Me cuenta que en principio, en el siglo XVI, iba a ser parte de la Acequia Imperial, un proyecto que al final no se llevó a cabo y que tuvo que esperar más de doscientos años para cobrar forma, con nuevos propósitos. La idea fue de los ilustrados del XVIII, que querían unir el Cantábrico con el Mediterráneo, nada menos. «Ramón de Pignatelli se hizo cargo del

proyecto en 1772 y consiguió traer sus aguas a Zaragoza en 1782». En la fuente que conmemora el acontecimiento se puede leer: «Para convicción de los incrédulos y comodidad de los caminantes». En una sociedad de incrédulos y caminantes, me pregunto entonces cuál es mi lugar. Y sigo a Fernando.

«En principio iban a construirse varios puertos, hoy se conservan los de Casablanca y Miraflores». Un amigo de Fernando, cansado de novelar minucias, se encerró un día en casa porque quiere narrar la historia de principio a fin; ahora apenas sale y cuando alguien se cruza con él en la calle no consigue sacarle dos palabras de su boca, tiene prisa, el tiempo pasa y no puede perder un solo minuto. Para escribir una línea, a veces necesita leer antes veinticinco libros, como le sucedió a Flaubert con *La educación sentimental*. No es amigo de las abstracciones, quiere consignar hasta el último nombre, hasta el detalle más nimio. Lo imposible. Dicen que tiene los registros de cada una de las barcas que pasaron por los controles, con listas detalladas de las mercancías, tanto si eran pasajeros como si eran productos agrícolas. En ocasiones, especialmente en el siglo XIX, el tránsito era nocturno porque así se pagaban aranceles más razonables en la frontera entre Aragón y Navarra. Había luces de señalización a lo largo del canal e incluso faros, parpadeos que iluminaban la noche y que ahora ya sólo pueden percibirse gracias a los nombres de las embarcaciones, nombres que Sebald rastreó en los canales de Gran Bretaña y que posiblemente algún otro escritor rastreó en los de Francia. Restos escritos, pruebas del carácter mágico de la escritura, de su poder para conservar lo que desaparece.

«Nunca he visto un barco de vapor por el canal y, sin embargo, lo hubo. Fue a principios del siglo XX, cuando se decidió dar nuevos usos a estas aguas. En las últimas décadas han dado abastecimiento de agua potable a 23 poblaciones y a 50 industrias, y tienen dos saltos hidroeléctricos». Mi hermano suele contarme historias cada vez que me lleva en su barco. Al salir de la Ría de Vigo, en alta mar, me dice que la profundidad nunca se conoce por completo. Navegues por donde navegues, te hablen sobre 3 ó 300 metros, uno siempre puede descender más y más. El agua, según él, es misteriosa. Te sumerges un día en Zaragoza, desapareces, y años después puedes encontrarte a ti mismo donde nunca creíste que volverías. ■