

P.2. ESCLUSAS DE CALAHORRA

Pero esto qué es! Y se te corta la respiración en lo alto del puente, uno de tantos que hay en todas las esclusas y piensas en este punto en volver al 16 de julio de 1753 antes de que diera comienzo, justo donde estamos, una obra faraónica que se pensaba realizar.



Cuatro largos canales navegables que unieran Reinosa en Cantabria con El Espinar en Segovia, como habían visto en Francia y por Europa, y al Marqués de la Ensenada realizando el proyecto tras muchos años de estudio. Pero era la solución para transportar la mercancía del interior a los puertos del Cantábrico y a la vez traer al interior lo que llegaba de las colonias así como para aprovechar la fuerza motriz para las industrias y el agua para el riego.

Pero, entre otros problemas, llegó el tren, y de los cuatro ramales, sólo se construyeron tres, el del norte, hasta Alar del Rey, el de Campos y el del Sur.

El de Segovia ni se empezó. Se tardaron casi 100 años por los tiempos que corrían, la falta de dinero y lo complicado de la obra. Se dio por finalizado en 1849 con 207 Km de vía fluvial construida.

Y se empezó aquí en el Ramal de Campos con estas tres esclusas que ayudan a salvar el mayor desnivel de todo el canal construido. Ovaladas por ser de las primeras que se realizaron, posteriormente las empezaron a hacer rectangulares, ya que costaba menos construirlas y llenarlas.



Como sería ver esto en marcha, llegando las barcazas a la primera esclusa llena y ver cómo los escluseros cerraban el paso de agua y bajaban las barcazas soltando poco a poco las siguientes compuertas hasta la siguiente y así hasta llegar abajo y poder seguir su camino, que también en este punto coinciden con el punto de unión entre el Ramal Norte hasta Alar y el Ramal de Campos hasta Medina de Rioseco. Un gran punto dentro de toda la ingeniería del Canal.

Alrededor de este punto hubo un pequeño núcleo industrial con dos molinos y un batán de paños y lana, un parador para marineros, ingenieros y pasajeros que trasegaban por las sirgas. Al llegar la electricidad se utilizaron parte de esos edificios para producir luz.

Pero de todo esto sólo quedan ruinas que no se han sabido adaptar a los tiempos modernos y dentro de una finca privada la espadaña de un monasterio franciscano que pasará a la historia por ser el punto de referencia para la construcción de todo el canal.

Sorprendidos por la belleza del espacio fuera de recuerdos seguimos “la sirga”, nombre que llevan los caminos a ambos lados del canal por donde pasaban los animales que tiraban de las barcazas, hacia el norte.

