



Enclavamiento hidráulico de Algodor, cedido al Museo por la UN de Mantenimiento de Infraestructura.

perar la memoria histórica del trabajo ferroviario tras la nacionalización del sector, rescatando la experiencia de sus protagonistas mediante la aplicación de la historia oral".

Con un esquema de entrevistas que cubre la reseña sociobiográfica, ingreso en la compañía, trayectoria laboral, condiciones de trabajo, relaciones laborales, el equipo elaborará doce historias de vida a partir de las cuales se podrá reproducir la evolución de las profesiones en la división seleccionada en relación con sus respectivos espacios de trabajo. Se realizarán alrededor de 25 entrevistas que se procurará repartir en diferentes puntos de nuestra geografía y también se buscará la variedad en las profesiones.

Enclavamiento de Algodor.

Por otra parte la UN de Mantenimiento de Infraestructura de Renfe ha decidido ceder a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles el enclavamiento hidráulico de Algodor para su colocación en el Museo del Ferrocarril de Madrid.

Uno de los primeros tipos de enclavamiento que se utilizó en España fue el hidráulico del que no queda ya ninguno en funcionamiento en España.

Este tipo de enclavamiento permite que con una sola palanca por aparato maniobrado se mande el accionamiento a la señal a través de un fluido (normalmente glicerina con anticongelante) al que se aplica energía a presión. Este sistema lo implantó

por primera vez la Compañía MZA en 1891 en Villaverde y en 1893 en la estación de Atocha, extendiéndolo posteriormente a estaciones tan importantes como Alcázar de San Juan, Sevilla, Chinchilla, Albacete o Algodor.

El que ahora ha cedido la UN de Mante-

nimiento de Infraestructura se encontraba en la línea de Toledo a Castillejo. Se trata de una pieza única que utilizaba la presión del agua para el accionamiento de señales y agujas. Dispone de 110 palancas, 70 para señales y 40 para agujas, situadas en el primer piso de una caseta que en la parte de abajo se destinaba a los tubos y bombas de agua que transmiten la presión al circuito de palancas. Esta instalación se puso en marcha en Algodor en 1932 y ha estado funcionando hasta la actualidad. El enclavamiento constituye una auténtica pieza de arqueología ya que es el único de estas características que se conserva en España.

Por último, en el convenio citado se acuerda la habilitación en el Museo del Ferrocarril de Madrid de una sala dedicada a la infraestructura ferroviaria. Para ello se habilitará en la estación de las Delicias un local de quinientos metros cuadrados en el que se habilitará una exposición cuyo contenido está por determinar. □



El Museo habilitará una sala dedicada a la infraestructura ferroviaria.