

Destacamos...

Colecciones – diciembre 2012

Grúa móvil ART-11971-RL



Grúa móvil ART-11971-RL

Año: 1950-1959. RENFE (Madrid, España)

Pieza IG: 00167. Vías exteriores. Museo del Ferrocarril de Madrid

La aparición de las grúas se remonta casi a los mismos orígenes del ferrocarril. Sus funciones han sido múltiples, habiendo sido utilizadas para trabajos de carga y descarga en los talleres, transporte de mercancías, construcción o reparación de puentes, levante de material móvil, encarrilamiento de vehículos accidentados, auxiliares en obras, por citar algunas.

La grúa móvil que se exhibe en las vías exteriores del Museo del Ferrocarril de Madrid fue fabricada en el Taller General de Material Fijo de Villaverde Bajo en los años cincuenta. La escasez de materiales obligó durante años a la reconversión y “reciclado” de vehículos, donde todo era aprovechable gracias al admirable ingenio del personal ferroviario, como demuestra la construcción de esta grúa.

El vehículo estuvo adscrito a dicho taller hasta que a principios de la década de 1980 dejó de prestar servicio y quedó apartado en la estación de clasificación de Santa Catalina, desde donde en 1987 se trasladó al Museo del Ferrocarril para su preservación.

La grúa está formada por dos elementos fundamentales: el bastidor o chasis y la superestructura. El bastidor de tres ejes está dotado de mangueras de freno de vacío y cajas de grasa Isothermos, fabricadas en Beasáin. La superestructura se compone, en esencia, de un abrigo o caja de estructura metálica roblonada, cuyo armazón está fabricado con vigas de Altos Hornos de Vizcaya fechadas en 1950. En el interior está instalado el aparellaje eléctrico, los equipos auxiliares, la cabina de conducción y el grupo motor; en su exterior, el pescante, brazo o pluma.

La superestructura de la grúa se apoya sobre el bastidor mediante una corona giratoria de gran diámetro, provista de unas ruedas circulantes montadas sobre rodillos. En cuanto al pescante, tiene una estructura tipo celosía triangular que otorga un bajo peso al conjunto y permite resistir los esfuerzos de flexión, asegurando el alcance, radio y altura de elevación. El motor original fue sustituido por un motor diésel Ebro de 55 CV y 4 cilindros en línea, incorporando una bomba inyectora Simms.

La grúa puede efectuar cuatro tipos de movimientos: rotación, traslación, desplazamiento vertical del pescante y elevación y bajada del gancho. Todos estos movimientos se efectúan gracias a una transmisión de dos velocidades y un embrague monodisco en seco de accionamiento hidráulico que mueve todos los engranajes de la maquinaria. Esta grúa autopropulsada tiene una velocidad máxima de 20 km/h, una tara de 41 Tm y una carga máxima de 6 Tm, con una distancia entre topes de 7,75 m, una altura de 4 m y una longitud del brazo de 9,5 m.

El vehículo fue inicialmente restaurado por la peña “Chapelón”, pero los trabajos quedaron inacabados. En 2001, tras un acuerdo con el Museo, la Asociación Madrileña para la Restauración de Material Ferroviario (AREMAF) prosiguió la restauración de la grúa, que actualmente está totalmente operativa.