

## Trepadores de poste de carril

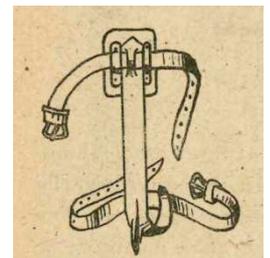
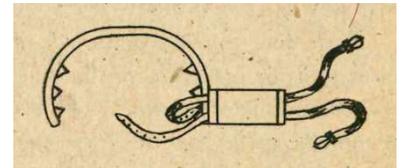


Juego de trepadores de poste de carril  
Década de 1960  
Pieza IG: 03058  
Sala de Infraestructura. Museo del Ferrocarril de Madrid

La difícil situación en que se encontraba el ferrocarril una vez finalizada la Guerra Civil, obligaba a dedicar los escasos recursos existentes, básicamente, a la recuperación de la maltrecha vía y al material móvil. Para el resto apenas quedaba presupuesto y las telecomunicaciones, en general, se veían afectadas por esta situación, todo ello se tradujo en un servicio ferroviario muy precario, deficiente e inseguro.

A partir de 1941, la nueva empresa RENFE inició la sustitución de los carriles existentes por otros de mayor peso, reutilizando los retirados para improvisados postes del tendido eléctrico en las líneas aéreas, postes de telecomunicaciones, señalización y alumbrado, para fabricar topes de final de vía, cupones de carril para pasos a nivel con cadenas, etc. En los tramos de vía renovada, los postes de carril convivían con los primitivos postes de madera y con los modernos de hormigón armado, compartiendo incluso su uso con el tendido telefónico o telegráfico, como herencia de las servidumbres de las antiguas compañías ferroviarias.

Los operarios para desempeñar su trabajo en altura utilizan diferentes tipos de artilugios acoplados a su calzado, complementando su equipamiento con correas y cinturones de seguridad, guantes, etc. Para los postes de madera usarán los tradicionales crampones o trepadores de arco, que incorporan varios pinchos para asegurar la fijación al poste. Por otro lado, los denominados trepolinos eran habitualmente usados por las compañías de telegráficas y telefónicas, los cuales clavan un solo punzón o pincho de gran tamaño en la madera del poste, provocando mayor deterioro en éste, además del inconveniente de tener que mantener la pierna completamente estirada para conservar todo el peso del cuerpo sobre el pincho. Para los postes de hormigón se patentaron trepadores provistos de un vástago en la punta, pero lo habitual era utilizar barras pasantes o estribos desmontables, para ir introduciéndolos en los orificios existentes en los propios postes. Sin embargo, dada la singularidad de los postes de carril, hubo que ingeniar un trepador que permitiera a los ferroviarios subir por los carriles instalados en vertical.



El trepador de poste de carril consiste en una estructura de hierro, con una superficie plana que se adapta a la suela del calzado. El talón de la bota se acopla sobre un estribo de configuración en "U", en cuyos laterales existe una argolla rectangular y una ventana para el paso de una correa de cuero de fijación. La parte donde apoya el talón se prolonga estrechándose para apoyar el enfranque del calzado, con una abertura al centro que reduce su peso, y a ambos lados otras dos argollas permiten pasar dicha correa que ajustará y sujetará el trepador al calzado mediante una hebilla. Pero lo más característico del diseño de estos trepadores es su parte delantera, donde sobresale una robusta pieza metálica, con una peculiar forma de ancla en la punta para adaptarse a la forma del carril, diferente para cada pie. Así, en uno de los trepadores la pieza delantera que sobresale es de menor longitud y con el doble anclaje de la punta más abierto para encajarse a la cabeza del carril, mientras que en el otro trepador esa pieza delantera es más larga y estrecha, con la forma del anclaje más cerrada para acoplarse al patín del carril, permitiendo el fácil ascenso y descenso por los postes de carril.

El desmontaje y sustitución de las líneas aéreas por redes subterráneas en la mayoría de los trazados ferroviarios, han dejado obsoletos a estos trepadores. La Jefatura Territorial de Mantenimiento de Infraestructura Norte de RENFE donó en el año 2001 este juego de trepadores al Museo.