

Rueda de Maxwell

Asignatura: Física I

Autor: Luis López Nasser

Fecha: 18/12/2025

Índice

1. Introducción	2
1.1. Marco Teórico	2
1.2. Objetivos	3
2. Materiales	3
3. Procedimiento Experimental	4
4. Análisis y discusión de datos	4

1 Introducción

La rueda de Maxwell es un dispositivo experimental clásico utilizado para el estudio del movimiento combinado de traslación y rotación en un sólido rígido. Consiste en una rueda o disco suspendido mediante uno o varios hilos enrollados alrededor de su eje. Al soltarse desde el reposo, la rueda desciende desenrollando los hilos mientras gira sobre su propio eje, de modo que la energía potencial gravitatoria se transforma simultáneamente en energía cinética de traslación y de rotación.

Este sistema se emplea habitualmente en prácticas de laboratorio de física porque permite ilustrar de forma clara y cuantitativa principios fundamentales de la mecánica clásica, como la conservación de la energía mecánica, la relación entre fuerzas y momentos de fuerza, y la influencia del momento de inercia en el movimiento de los cuerpos rígidos. A partir de medidas experimentales de posición, velocidad y tiempo, es posible determinar la aceleración del sistema y obtener una estimación experimental del momento de inercia de la rueda.

En conjunto, la rueda de Maxwell constituye un ejemplo sencillo pero muy completo para analizar cómo se distribuyen y transforman las distintas formas de energía en un sistema físico real, así como para poner en práctica técnicas básicas de medida, análisis gráfico y tratamiento de datos experimentales.

1.1 Marco Teórico

Durante la caída de la rueda de Maxwell, el sistema está sometido a dos fuerzas principales: el peso de la rueda, mg , dirigido hacia abajo, y la tensión ejercida por los hilos, T , dirigida en sentido opuesto. Aplicando la segunda ley de Newton al movimiento de traslación del centro de masas se obtiene

$$ma = mg - T. \quad (1)$$

La tensión de los hilos no solo afecta al movimiento traslacional, sino que también origina un momento de fuerza responsable de la rotación de la rueda. Dado que la fuerza es perpendicular al radio en el punto de aplicación, el módulo del torque viene dado por

$$\tau = TR, \quad (2)$$

donde R es el radio de la rueda. De este modo, la segunda ley de Newton para el movimiento de rotación puede expresarse como

$$TR = I\alpha, \quad (3)$$

siendo I el momento de inercia de la rueda respecto a su eje de rotación y α su aceleración angular.

Suponiendo que no existe deslizamiento entre la rueda y los hilos, la aceleración lineal del centro de masas y la aceleración angular están relacionadas mediante la condición

$$a = \alpha R. \quad (4)$$

A partir de esta relación, es posible expresar la tensión de la cuerda en función de la aceleración lineal como

$$T = \frac{Ia}{R^2}. \quad (5)$$

Sustituyendo esta expresión de la tensión en la ecuación del movimiento traslacional, se obtiene finalmente una expresión para la aceleración de caída de la rueda:

$$a = \frac{mg}{m + \frac{I}{R^2}}. \quad (6)$$

De la expresión obtenida para la aceleración de la rueda se deduce que una medida experimental de dicha magnitud permite determinar su momento de inercia. Para ello, es necesario describir experimentalmente la evolución temporal de la posición y la velocidad del centro de masas.

Bajo la hipótesis de aceleración constante, estas magnitudes siguen las leyes del movimiento rectilíneo uniformemente acelerado:

$$x(t) = \frac{1}{2}at^2, \quad (7)$$

$$v(t) = at. \quad (8)$$

En estas expresiones se ha supuesto que la rueda se libera desde el reposo y que la posición inicial coincide con el origen de alturas.

Desde el punto de vista energético, durante la caída la rueda transforma progresivamente su energía potencial gravitatoria en energía cinética. La energía potencial del sistema puede expresarse como

$$E_p = -mgz, \quad (9)$$

donde z representa la altura de la rueda respecto al origen elegido. La energía cinética total del sistema está compuesta por dos contribuciones: una asociada al movimiento de traslación del centro de masas y otra debida a la rotación de la rueda alrededor de su eje,

$$E_c = \frac{1}{2}mv^2 + \frac{1}{2}I\omega^2. \quad (10)$$

Imponiendo de nuevo la condición de no deslizamiento entre la rueda y los hilos, $v = \omega R$, es posible expresar la energía cinética únicamente en función de la velocidad lineal del centro de masas, obteniéndose

$$E_c = \frac{1}{2} \left(m + \frac{I}{R^2} \right) v^2. \quad (11)$$

Dado que la rueda se libera desde el reposo y se toma el origen de alturas en su posición inicial, la energía mecánica del sistema en el instante inicial es nula. En estas condiciones, la conservación de la energía mecánica a lo largo del movimiento conduce a la relación

$$\frac{1}{2} \left(m + \frac{I}{R^2} \right) v^2 - mgz = 0. \quad (12)$$

La medida experimental de la posición y la velocidad de la rueda en función del tiempo a lo largo de su trayectoria permite calcular las distintas contribuciones energéticas del sistema y verificar experimentalmente la conservación de la energía mecánica durante la caída.

1.2 Objetivos

En esta práctica se analiza de forma experimental el movimiento de la rueda de Maxwell, un sólido rígido que desciende al desenrollarse de unos hilos fijos. Se estudia la evolución temporal de su posición y su velocidad durante la caída, con el objetivo de verificar la conservación de la energía mecánica. Asimismo, a partir de los datos experimentales obtenidos, se determina una estimación del momento de inercia de la rueda.

2 Materiales

Para la realización del experimento de la rueda de Maxwell se empleó un conjunto de materiales y equipamiento seleccionados con el objetivo de garantizar un montaje experimental estable y reproducible. El uso adecuado de estos elementos resulta fundamental para asegurar la correcta adquisición de los datos experimentales y minimizar las posibles fuentes de error durante las medidas de posición y tiempo.

Los materiales utilizados fueron los siguientes:

- Rueda de Maxwell, base e hilos.
- Regla.
- Barrera fotoeléctrica.
- Contador digital.

3 Procedimiento Experimental

Para la realización del experimento de la rueda de Maxwell se utilizó un conjunto de materiales y equipamiento cuidadosamente seleccionados, con el propósito de garantizar un montaje experimental robusto y un desarrollo adecuado de la práctica. La correcta disposición y utilización de estos elementos resulta esencial para asegurar la estabilidad del sistema durante el movimiento de la rueda y permitir la obtención de medidas fiables de las magnitudes físicas implicadas.

El montaje experimental está diseñado para facilitar el estudio del movimiento de caída de la rueda, así como la medición precisa de los tiempos asociados a distintas posiciones a lo largo de su trayectoria. De este modo, es posible analizar de manera rigurosa la evolución cinemática del sistema y comprobar experimentalmente los principios teóricos estudiados. Asimismo, la precisión de los instrumentos empleados contribuye a reducir los errores experimentales y a mejorar la reproducibilidad de los resultados obtenidos.

La velocidad de la rueda en función del tiempo se determina mediante el uso del contador digital configurado en modo 2. En este modo de funcionamiento, el dispositivo registra el intervalo de tiempo durante el cual la rueda atraviesa la barrera fotoeléctrica. A partir de este tiempo de paso y conociendo previamente el diámetro de la barra metálica solidaria a la rueda, es posible calcular la velocidad instantánea del sistema en el punto de medida.

Cada valor de velocidad obtenido se asocia al instante de tiempo correspondiente a la posición de la barrera fotoeléctrica, cuya determinación se ha descrito en el apartado anterior. Este procedimiento permite reconstruir la evolución temporal de la velocidad de la rueda a lo largo de su trayectoria y analizar su comportamiento dinámico durante la caída.

4 Análisis y discusión de datos

En esta sección se presenta el análisis y la discusión de los datos experimentales obtenidos durante la práctica de la rueda de Maxwell. Con este fin, se representan las alturas desde las que se libera la rueda en función del tiempo de caída, tanto en escala lineal como en escala logarítmica. El estudio de estas representaciones gráficas permite analizar la relación entre la distancia recorrida y el tiempo.

Diferencia de Altura (m)	Error (m)	Tiempo Total (s)	Error (s)	Tiempo Instantaneo (s)	Error (s)
0,1400	0,0005	0,300	0,001	0,017	0,001
0,2200	0,0005	0,390	0,001	0,020	0,001
0,2800	0,0005	0,440	0,001	0,022	0,001
0,3600	0,0005	0,520	0,001	0,025	0,001
0,4000	0,0005	0,550	0,001	0,027	0,001
0,4800	0,0005	0,610	0,001	0,030	0,001
0,5800	0,0005	0,680	0,001	0,032	0,001
0,6600	0,0005	0,730	0,001	0,034	0,001
0,7400	0,0005	0,780	0,001	0,035	0,001
0,8400	0,0005	0,840	0,001	0,037	0,001

Figura 1: Datos experimentales

Mediante un ajuste lineal de la representación en escala logarítmica se verifica que la distancia recorrida por la rueda es proporcional al cuadrado del tiempo, de acuerdo con el modelo teórico descrito. A partir de dicho ajuste se determina el valor de la aceleración del sistema, según la ecuación (6). Finalmente, utilizando el valor experimental de la aceleración obtenida, se calcula el momento de inercia de la rueda invirtiendo la ecuación (5).

En la Figura 1 se representa la altura recorrida por la rueda en función del tiempo de caída. Los puntos experimentales se ajustan mediante una recta de regresión.

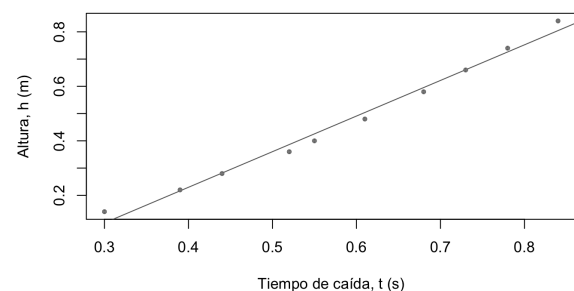


Figura 2

En la Figura 2 se muestra la representación logarítmica de la altura en función del tiempo de caída. El ajuste lineal obtenido en esta escala confirma la dependencia cuadrática de la distancia con el tiempo, característica de un movimiento uniformemente acelerado.

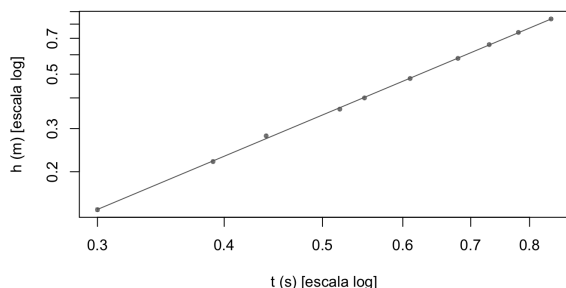


Figura 3

A partir de los ajustes realizados sobre las representaciones gráficas de los datos experimentales, se obtuvieron los parámetros característicos del movimiento de la rueda de Maxwell. En particular, el ajuste logarítmico permitió determinar la aceleración de caída del sistema y, a partir de ella, calcular el momento de inercia de la rueda, junto con sus correspondientes incertidumbres.

Ajuste log-log:
 Pendiente $b_1 = 1.7372 \pm 0.0110$ (debería ~ 2)
 Intercepción $b_0 = 0.1277 \pm 0.0073$
 Aceleración: $a = 2.270 \pm 0.020 \text{ m/s}^2$
 Momento de inercia: $I = 1.45\text{e-}02 \pm 2.0\text{e-}04 \text{ kg}\cdot\text{m}^2$

Figura 4

El análisis de los datos experimentales muestra una buena concordancia con el modelo teórico del movimiento uniformemente acelerado. En la representación de la altura en función del tiempo se observa una tendencia creciente clara, mientras que la representación logarítmica de la altura frente al tiempo permite comprobar de forma más precisa la relación cuadrática entre ambas magnitudes.

El ajuste lineal realizado en la representación log-log presenta un coeficiente de determinación elevado, lo que indica que el modelo teórico describe adecuadamente los datos experimentales. Aunque el valor de la pendiente obtenido no coincide exactamente con el valor teórico esperado de 2, la desviación observada es moderada y puede atribuirse a errores sistemáticos del experimento, como rozamientos no despreciables en el eje de la rueda, pérdidas de energía o pequeñas imprecisiones en la medida de los tiempos de caída.

Las barras de error asociadas a las medidas de altura y tiempo son tan pequeñas en comparación con la escala de las gráficas que apenas resultan visibles. Esto indica que las incertidumbres instrumentales son reducidas y que la dispersión de los datos está dominada principalmente por efectos sistemáticos más que por errores aleatorios.

A partir del ajuste se obtuvo un valor de la aceleración de caída de la rueda compatible, dentro de su incertidumbre, con un sistema que combina movimiento de traslación y rotación. El valor experimental del momento de inercia calculado a partir de dicha aceleración presenta un orden de magnitud coherente con el esperado para una rueda maciza, y su incertidumbre relativa es pequeña, lo que refuerza la consistencia del procedimiento experimental y del análisis realizado.

En conjunto, los resultados obtenidos tienen sentido físico y son compatibles con el modelo teórico dentro de los márgenes de error considerados, validando así el planteamiento experimental y el método de análisis empleado en esta práctica.

Una vez analizada la evolución de la posición de la rueda en función del tiempo, se procede a estudiar de forma independiente su comportamiento dinámico a través de la velocidad instantánea. Este segundo análisis permite obtener una determinación alternativa de la aceleración del sistema y, a partir de ella, del momento de inercia de la rueda.

En la siguiente gráfica se representa la velocidad instantánea de la rueda en función del tiempo de caída, obtenida a partir de las medidas del contador digital en modo 2. Los datos experimentales muestran un comportamiento aproximadamente lineal, característico de un movimiento uniformemente acelerado.

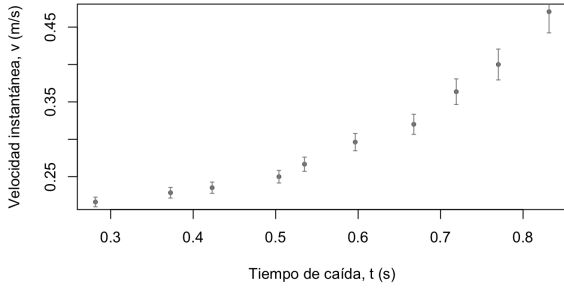


Figura 5

A partir del ajuste lineal de la velocidad instantánea en función del tiempo de caída, se obtuvo una nueva estimación de la aceleración del sistema. Utilizando este valor y aplicando el correspondiente análisis de propagación de errores, fue posible determinar el momento de inercia de la rueda. De este modo, se obtuvieron los siguientes resultados experimentales:

RESULTADOS (a partir de $v(t)$)
 $v_0 = 0.110 \pm 0.020 \text{ m/s}$
 $a = 0.320 \pm 0.050 \text{ m/s}^2$
 $I = 1.30\text{e-}01 \pm 2.0\text{e-}02 \text{ kg}\cdot\text{m}^2$

Figura 6

Para obtener los resultados presentados se parte de las medidas del contador digital en modo 2, que proporcionan el tiempo t_{inst} que la barra solidaria a la rueda tarda en atravesar la barrera fotoeléctrica. Conociendo el diámetro de la barra, la velocidad instantánea se calcula como

$$v = \frac{d}{t_{\text{inst}}}. \quad (13)$$

Cada valor de velocidad se asocia al instante de tiempo correspondiente de la caída, lo que permite representar la velocidad en función del tiempo.

Suponiendo que el movimiento es uniformemente acelerado, la ecuación (7) predice una relación lineal entre la velocidad y el tiempo,

$$v(t) = v_0 + at, \quad (14)$$

de modo que un ajuste lineal de la gráfica $v(t)$ permite obtener la aceleración a a partir de la pendiente de la recta. Este valor puede compararse con el obtenido en el apartado anterior a partir de la ecuación (6), basada en la evolución temporal de la posición.

bigskip La incertidumbre de la velocidad se ha estimado mediante propagación de errores, teniendo en cuenta las incertidumbres asociadas al diámetro de la barra y al tiempo medido por el contador. A partir del ajuste lineal se obtiene el valor de la aceleración con su error, y posteriormente el momento de inercia se calcula invirtiendo la ecuación (5). La incertidumbre del momento de inercia se determina también por propagación, considerando los errores en la masa, el radio y la aceleración.

En cuanto a la discusión de los resultados, la gráfica $v(t)$ muestra un incremento de la velocidad con el tiempo, coherente con un movimiento acelerado. No obstante, el valor de la aceleración obtenido por este método resulta significativamente menor que el determinado en el apartado anterior a partir de la posición, y ambos valores no coinciden dentro de sus respectivas incertidumbres. Esta discrepancia puede atribuirse a la mayor sensibilidad del método basado en la velocidad a errores sistemáticos, especialmente a la incertidumbre en el diámetro efectivo de la barra y a la medida del tiempo instantáneo.

Finalmente, al comparar la precisión de ambos métodos, se observa que el procedimiento basado en la posición (ecuación (6)) presenta una incertidumbre relativa considerablemente menor que el basado en la ve-

locidad. Por tanto, puede concluirse que los resultados obtenidos a partir de la posición son más precisos, mientras que el método de

la velocidad proporciona una estimación menos fiable del momento de inercia debido a la acumulación de errores experimentales.