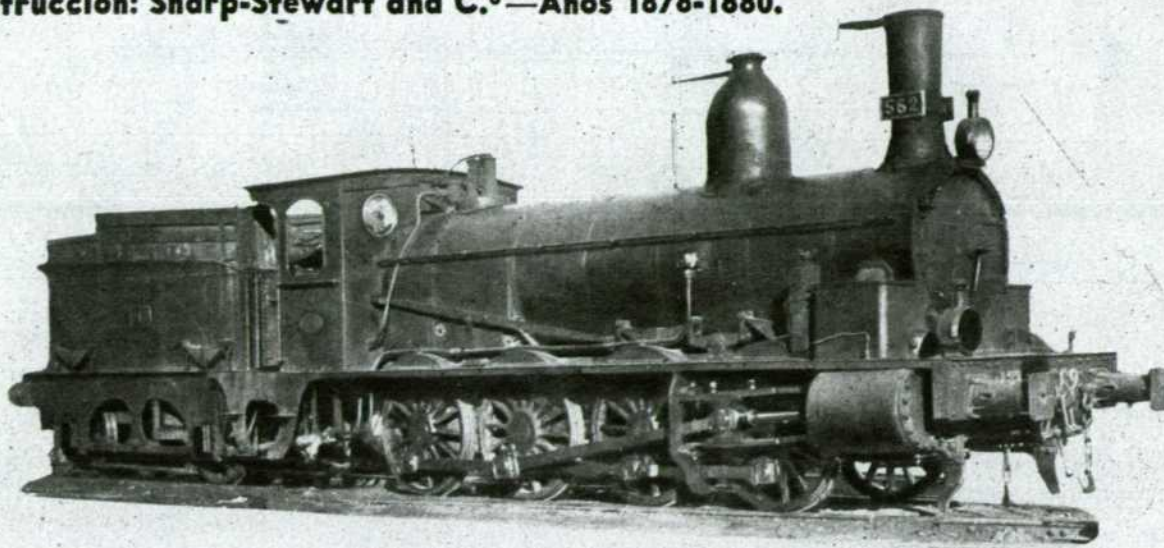


Locomotoras y ténderes núms. 040-2011/040-2023.

Procedencia: M Z. A. (núms. 562-575).

Construcción: Sharp-Stewart and C.º—Años 1878-1880.



● Entre las numerosas locomotoras tipo 040 que hubo en España no podían faltar máquinas típicamente inglesas. Así, a primera vista, las 14 locomotoras de esta serie que el TBF adquirió en tres lotes sucesivos delatan con sus líneas sobrias dicha procedencia. El primer lote, núm. 213-218, llegó en 1878; el segundo, núm. 219-222, al año siguiente, y el último, núm. 223-226, en 1880. Todas procedían de Sharp y pertenecían a un modelo «standard» de dicha casa

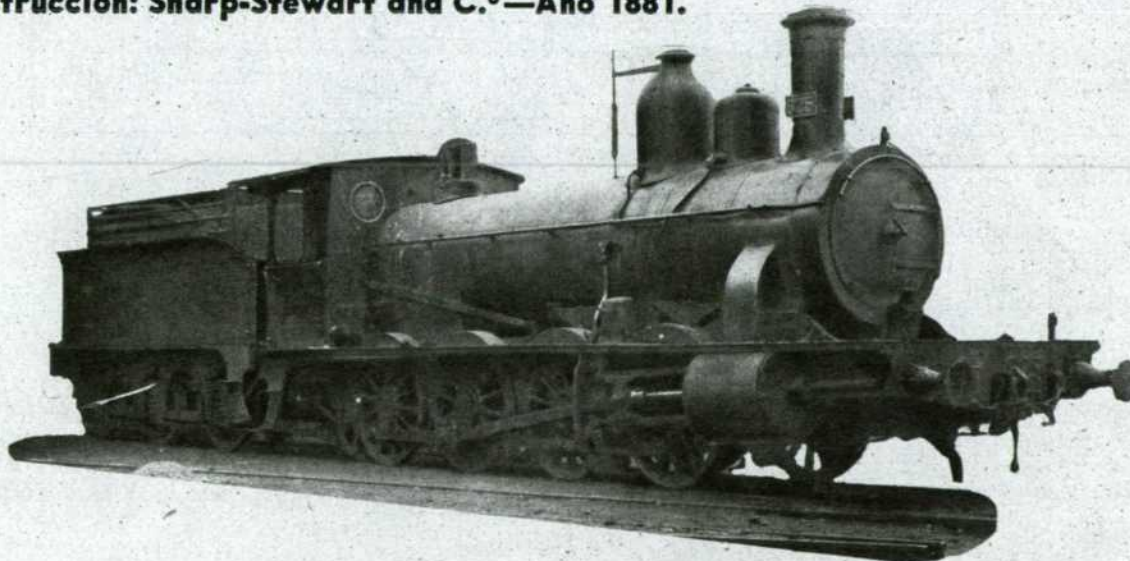
inglesa, que tuvo bastante aceptación en varios países. Cuando el TBF se fusionó con MZA pasaron a ser la serie 562-575. Contrariamente a la mayoría de las locomotoras 040 que circularon en España, las Sharp tenían la distribución colocada al interior. Nunca salieron de la red catalana y, excepto la 567, todas llegaron a RENFE. En 1949 estaban asignadas al depósito de Villanueva y Geltrú y allí siguieron en su mayoría hasta la electrificación de aquellas líneas. Su desguace se inició en 1963.

PARQUE MOTOR

Locomotoras y ténderes núms. 040-2191/040-2196.

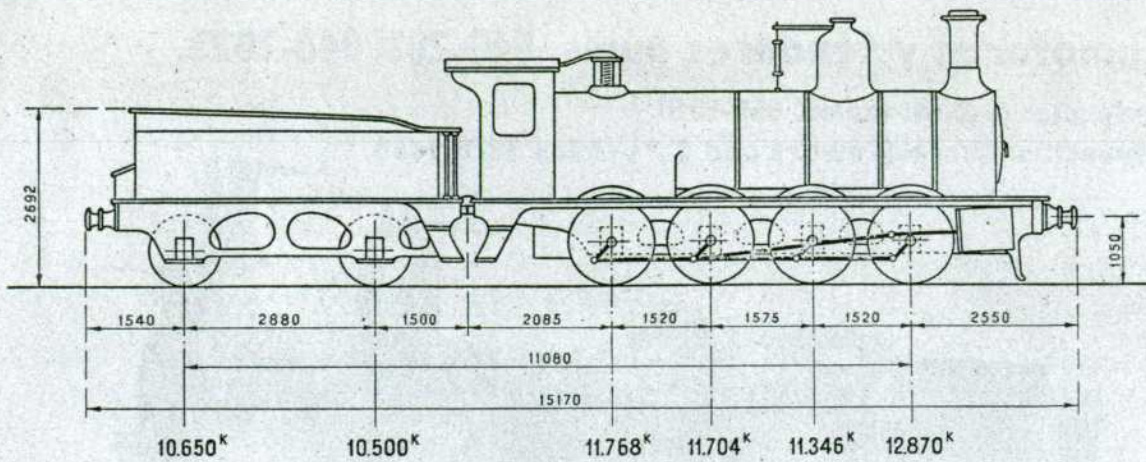
Procedencia: Oeste (núms. 821-826).

Construcción: Sharp-Stewart and C.º—Año 1881.



● Otro de los ferrocarriles españoles que adoptó el modelo «standard» de Sharp antes citado fue el de Medina a Zamora y de Orense a Vigo (MZOV), que encargó en 1881 seis máquinas prácticamente iguales a las del TBF, con la diferencia de que la caldera estaba timbrada a diez kilogramos en lugar de ocho kilogramos, motivo por el que la RENFE separó ambas series, siguiendo en su numeración la norma de ordenar las máquinas conforme a los esfuerzos

de tracción. También diferían estas locomotoras de las del TBF por tener ténderes de tres ejes en vez de dos. Los números primitivos fueron 201-206 y cuando se constituyó la compañía del Oeste pasaron a ser 821-826. Siempre trabajaron en Galicia y las seis llegaron a RENFE, donde estuvieron asignadas al depósito de Vigo. La serie se mantuvo completa hasta 1964, fecha en que se desguazó la primera: número 040-2193.



CARACTERISTICAS

Cilindros:

Diámetro interior ... d = 508 mm.
 Carrera del émbolo ... L = 660 mm.
 Distribución plana Stephenson.

Ruedas:

Diámetro de las motoras ... D = 1.388 mm.

Caldera:

Timbre ... p = 8 kgs/cm²
 Diámetro interior del cuerpo cilíndrico ... 1.397 mm.
 Longitud entre placas tubulares ... 3.965 mm.

Tubos:

Diámetro exterior ... 50 mm.
 Número ... 190

Superficie de calefacción:

Hogar ... 12,64 m²
 Tubos ... 106,52 m²
 Total ... 119,16 m²
 Superficie de la rejilla ... 2,61 m²

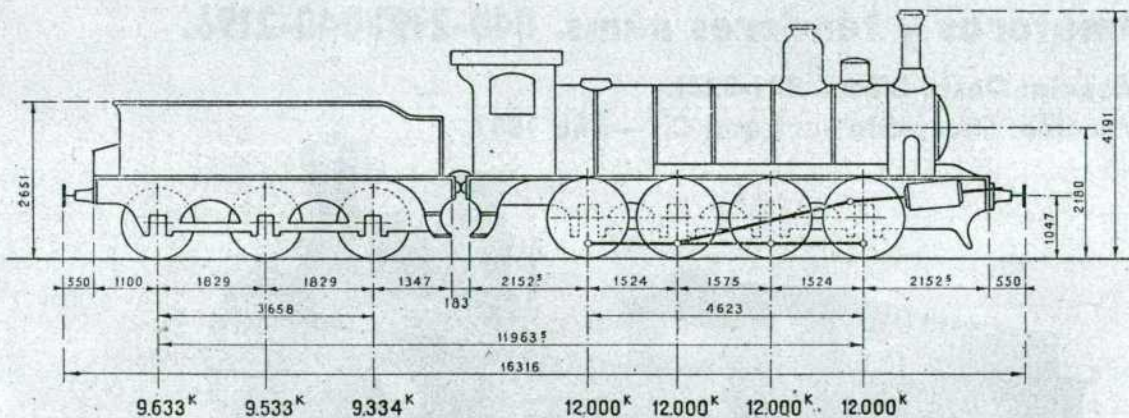
Peso:

Locomotora vacía ... 42.882 kgs.
 Locomotora en servicio ... 47.688 kgs.
 Adherente ... 47.688 kgs.
 Por metro lineal de locomotora ... 5.155 kgs.

$$\text{Esfuerzo de tracción } F = \frac{0,65 p d^2 L}{D} \dots 6.536 \text{ kgs.}$$

Potencia normal indicada ... 835 CV.
 Freno de husillo y de vacío.
 Alumbrado de petróleo.

PARQUE MOTOR



CARACTERISTICAS

Cilindros:

Diámetro interior ... d = 508 mm.
 Carrera del émbolo ... L = 660 mm.
 Distribución plana Stephenson.

Ruedas:

Diámetro de las motoras ... D = 1.387 mm.

Caldera:

Timbre ... p = 10 kgs/cm²
 Diámetro interior del cuerpo cilíndrico ... 1.395 mm.
 Longitud entre placas tubulares ... 3.835 mm.

Tubos:

Diámetro exterior ... 51 mm.
 Número ... 200

Superficie de calefacción:

Hogar ... 10,80 m²
 Tubos ... 125,50 m²
 Total ... 136,30 m²
 Superficie de la rejilla ... 2,40 m²

Peso:

Locomotora vacía ... 43.000 kgs.
 Idem en servicio ... 48.000 kgs.
 Adherente ... 48.000 kgs.
 Por metro lineal de locomotora ... 5.010 kgs.

$$\text{Esfuerzo de tracción } F = \frac{0,65 p d^2 L}{D} \dots 7.983 \text{ kgs.}$$

Potencia normal indicada ... 768 CV.
 Freno de husillo.
 Alumbrado por aceite.