

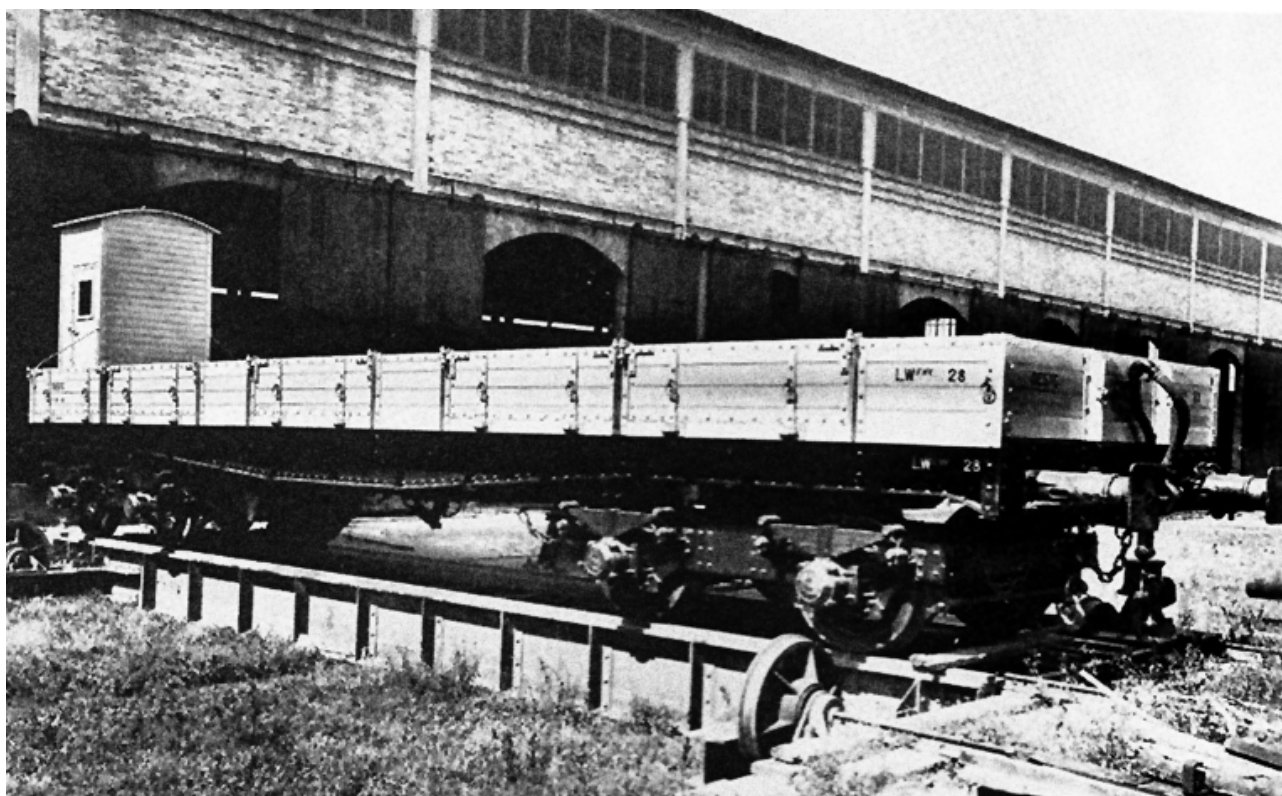


Edición de: 04-2013
Sustituye a:

1. Historia

Se trata de vagones Plataforma¹ Polivalentes de bordes bajos. La Gaceta de los Caminos de Hierro de 20 de enero del año 1928 publicó un concurso para la adquisición de 20 plataformas de bordes bajos para la Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo (M.Z.O.V.). Se pedían ocho vagones plataformas provistos de freno automático por el vacío; ocho provistos de tubo de comunicación para freno por el vacío y cuatro con garita provistos de freno automático por el vacío y freno de husillo combinados. Los 20 vagones debían ser de cuatro ejes en carretones (bogies), con balderas de 45 centímetros de altura y aptos para 40 toneladas de carga máxima (OESTE les autorizó para 35 toneladas, con una velocidad máxima de 100 km/h). El 25 de enero de dicho año se procedió a la apertura de pliegos y se adjudicaron a la empresa Devis de Valencia.

Un Real Decreto Ley de 8 de septiembre de 1928 disponía la creación de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (OESTE) que absorbía, entre otras, a la M.Z.O.V.; por tal motivo los vagones, que se acabaron de fabricar en 1929, se entregaron ya a OESTE, de modo que salieron de fábrica con su librea (gris claro) y numeración propia, no llegando a lucir nunca la numeración prevista originalmente por M.Z.O.V. Todos pasaron a RENFE, con la particularidad de que el LW^{FV}-21 había sido modificado (desconociéndose cuando y porqué), dotándole de freno de husillo y ensanchándole la caja, razón que motivó que se le asignase en RENFE numeración y serie distinta a la de los compañeros de origen; concretamente: MM^{FV}-52313.



Vagón OESTE LW^{FV}-28 en la factoría de Devis en Valencia, 1929. Foto: © Devis.



Edición de: 04-2013
Sustituye a:

Notas:

1. El *Diccionario de Tecnología Ferroviaria* de Mario León, Madrid, 2005, Babel 2000 S.A. ISBN 84-7978-696-5 define **vagón plataforma** como: "vagón cuya estructura está formada únicamente por un bastidor que se apoya sobre ejes o bogies y va equipado con unos puntos de anclaje que permiten fijar la carga a la que se destina; puede ser *sin bordes, de bordes bajos, de bordes fijos o de bordes abatibles*."

2. Servicios

Inicialmente, como no podía ser de otro modo, se destinaron a las líneas de OESTE, lo que no implica que no circularan por líneas de otras Compañías, dado que en la época se transitaba en régimen de intercambio por casi la totalidad de la red.

RENFE inicialmente los mantuvo asignados con la distribución realizada por la Compañía primigenia, pero pronto los esparció por toda la red, con profusión de empleos y cargas.

Empezaron a ser dados de baja en 1972 y a desguazarse poco después, lo que se intensificó a partir de 1973, sin conocerse la fecha de desaparición total.



Vagón RENFE MM^V-52258 en la factoría de General Electric (Zamudio, Vizcaya), cargado con seis motores TA-630 para locomotoras, 6 de marzo de 1958. Foto: © General Electric.



Foro Fichas Ferroviarias
Vagones bordes bajos MM-100/102

FFF
MM-100
Página 3 de 11

Edición de: 04-2013
Sustituye a:

3. Matriculación

Las matrículas de los vagones previstas por **M.Z.O.V.** (que nunca llegaron a llevar) fueron:

MM^{TV} 601 a 608 para los vagones sin freno, con tubería de paso de vacío.

MM^{FV} 621 a 628 para los vagones con freno de vacío.

MM^{FHV} 651 a 654 para los vagones con freno de husillo y de vacío.

Las matrículas **OESTE** de los vagones fueron:

LW^{TV} 11 a 18 para los vagones sin freno, con tubería de paso de vacío.

LW^{FV} 19 a 26 para los vagones con freno de vacío.

LW^{FHV} 27 a 30 para los vagones con freno husillo y de vacío.

Las matrículas **RENFE** de los vagones fueron:

MM^{FV} 25249 a 52256 para los vagones sin freno, con tubería de paso de vacío.

MM^{FV} 52257 a 52263 para los vagones con freno de vacío.

MM^{FHV} 52284 a 52287 para los vagones con freno de husillo y de vacío.

Las matrículas **UIC** de los vagones fueron:

26 71 388 9 000-4 a 26 71 388 9 014-5 para los vagones sin freno, con tubería de paso de vacío; o con freno de vacío.

26 71 325 9 000-6 a 26 71 325 9 003-0 para los vagones con freno de husillo y de vacío.

RENFE, además, los asignó a la clase MM-100 (Rklmmo en tipología UIC) y; para los cuatro últimos, que llevaron garita de guarda-frenos y luego balconcillo, a la MM-102 (Rkmm). Estas designaciones a título de inventario, pues nunca las lucieron en su rotulación, salvo la MM. Sí que llevaron las siglas R.N. (Red Nacional), como se aprecia en la fotografía *ut supra* (aproximadamente debajo del segundo motor por la izquierda).



Edición de: 04-2013
Sustituye a:

4. Libreas

La librea de los vagones fue muy uniforme, gris muy claro en OESTE, con la rotulación y bajos en negro. Gris medio en RENFE, con la rotulación en blanco y bajos en negro. No se ha llegado a comprobar que luciesen la librea *óxido* dada por RENFE a partir de 1973 a los vagones mercantes, por lo que esta información está sujeta a nuevas averiguaciones.

5. Datos técnicos

Disposición de ejes:	Dos bogies de dos ejes RN-59
Velocidad máxima:	100 km/h
Tipo de tracción:	Extrema.
Esfuerzo:	30 t.
Freno:	De vacío, de husillo y de vacío. Sin freno.
Cilindro de freno:	2 de 21" combinados.
Caja de grasa:	18 ^R Rodillos SKF
Muelle de suspensión:	Especial
Flexibilidad:	6 m.m.t.
Nº de zapatas por rueda:	2
Zapata:	Unificada RENFE
Triángulo de freno:	Unificado RENFE
Regulador:	DA 2/600
Intercomunicación calefacción:	No

Medidas y pesos

Longitud:	14.000 mm
Distancia entre ejes extremos:	8.500 mm
Altura (de carga máxima):	1.870 mm (2.150 mm)
Ø ruedas:	920 mm
Tara:	21,1 - 24,5 T
Carga:	35 T
Peso por eje:	15 T

Capacidad

Volumen útil (con/sin garita):	16,980 - 17,980 m ³
Superficie útil (con/sin garita):	33,96 - 35,96 m ²

Construcción

Fabricante:	Devis (Valencia)
Año:	1929



Foro Fichas Ferroviarias

Vagones bordes bajos MM-100/102

FFF
MM-100
Página 5 de 11

Edición de: 04-2013
Sustituye a:

6. Modelos a escala

6.A Primera referencia

Fabricante: Mabar

Escala: H0 (1:87)

Longitud: 161 mm

Matrículas: MM^{FV}-52249, MM^{FHV}-52284 y MM^{FHV}-52286

Fecha lanzamiento: 19 de abril de 2013.

Catálogos:

2012	2013	?
------	------	---



81400

RENFE





Foro Fichas Ferroviarias
Vagones bordes bajos MM-100/102

FFF
MM-100
Página 6 de 11

Edición de: 04-2013
Sustituye a:



Foto: © José L. Martos, abril de 2013.

6.B Segunda referencia

Fabricante: Mabar (el bis para Cavall de Ferro)

Escala: H0 (1:87)

Longitud: 161 mm

Matrícula: MM^{FHV}-52260

Fecha lanzamiento: 19 de abril de 2013.

Catálogos:

2012

2013

?



81401A

RENFE



81401A bis

RENFE



Cargado con
2 Biscuter



Foto: © José L. Martos, abril de 2013.



Foro Fichas Ferroviarias
Vagones bordes bajos MM-100/102

FFF
MM-100
Página 7 de 11

Edición de: 04-2013
Sustituye a:



Foto: © José L. Martos, abril de 2013.

6.C Tercera referencia

Fabricante: Mabar (el bis para Cavall de Ferro)

Escala: H0 (1:87)

Longitud: 161 mm

Matrícula: MM^{FV}-52254

Fecha lanzamiento: 19 de abril de 2013.

Catálogos:

2012	2013	?

81401B

RENFE



81401B bis

RENFE



Cargado con
2 Biscuter



Foto: © José L. Martos, abril de 2013.



Foro Fichas Ferroviarias
Vagones bordes bajos MM-100/102

FFF
MM-100
Página 8 de 11

Edición de: 04-2013
Sustituye a:



Foto: © José L. Martos, abril de 2013.

6.D Cuarta referencia

Fabricante: Mabar

Escala: H0 (1:87)

Longitud: 161 mm

Matrículas: MM^{FV}-52263, MM^{FHV}-52285 y MM^{FHV}-52287

Fecha lanzamiento: 19 de abril de 2013.

Catálogos:

2012	2013	?

81402 **RENFE** **III** **=** Con cargas



Cargado con seis ejes

Foto: © José L. Martos, abril de 2013.



Foro Fichas Ferroviarias
Vagones bordes bajos MM-100/102

FFF
MM-100
Página 9 de 11

Edición de: 04-2013
Sustituye a:



Cargado con carriles



Detalle de uno de los bogies



Cargado con planchas de acero



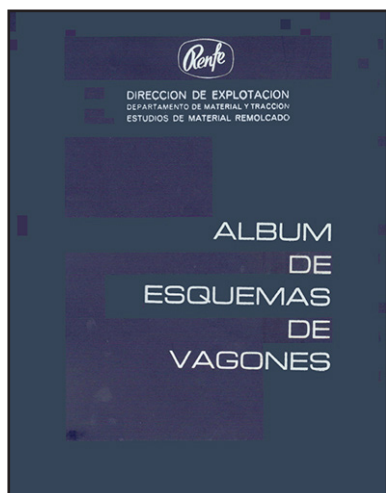
Foro Fichas Ferroviarias

Vagones bordes bajos MM-100/102

FFF
MM-100
Página 10 de 11

Edición de: 04-2013
Sustituye a:

7. Bibliografía



Sin autor:

Álbum de esquemas de vagones.

Madrid, Dirección de Explotación, Departamento de Material y Tracción, Estudios de Material Remolcado. RENFE, enero de 1972, 62 pp. il. n.



Gaceta de los Caminos de Hierro¹.

Año LXXIII. Núm. 3.537. Madrid, 20 de enero de 1928, pp. 29-30.

Notas: 1.- Fundada y dirigida por Gustavo Hubbard, autor de varias obras sobre demografía española y con intereses ferroviarios en el noroeste del país, comienza a publicarse el 27 de abril de 1856, siguiendo el modelo francés del *Journal des chemins de fer*, siendo uno de los periódicos pioneros especializados sobre el sector y fuente hemerográfica desde los inicios del trazado ferroviario en la península ibérica hasta el final de su existencia, en 1936. Pero no sólo se dedica a ofrecer contenidos del sector ferroviario, sino de los de la "industria, minas, seguros y sociedades de crédito", tal como indica su subtítulo, que irá variando a lo largo de los años.

Con un grabado que representa un convoy ferroviario acompañando a su cabecera, es un semanario que aparece los domingos en números de dieciséis páginas (en algunas ocasiones tendrá doce), y que mantiene una estructura similar de contenidos divididos en secciones prácticamente inalterables en su larga vida. Tras el sumario, comienza con un artículo editorial sobre temas de actualidad y a continuación ofrece documentos oficiales (leyes, decretos, reglamentos, avisos, etc.). Publica asimismo noticias de actualidad ferroviaria tanto de España y sus regiones y provincias como del extranjero; una crónica



Edición de: 04-2013
Sustituye a:

general o miscelánea, con artículos de carácter técnico; novedades bibliográficas; subastas y concursos; guías de accionistas de empresas; cotizaciones en bolsa, y anuncios comerciales. Asimismo da cabida a revistas de prensa, especialmente extranjera, resúmenes de memorias anuales y estatutos de sociedades mercantiles y crónicas de los debates parlamentarios sobre asuntos ferroviarios, económicos, industriales, etc. Aporta abundante información sobre las juntas de accionistas de las compañías, tramitación de asuntos, inauguraciones, estadísticas, horarios, tasas, circulación, avances técnicos y materiales, y también sobre asuntos sociales e históricos.

En la década de los sesenta se refunden en ella otras publicaciones del mismo carácter: *Revista peninsular-ultramarina de caminos de hierro...* (1857-1866), *El siglo industrial* (1863-1865) y *Revista de los ferro-carriles españoles* (1867). En esta época adquiere su propiedad y toma su dirección Francisco Javier de Bona, y después, y hasta 1921, Juan Eloy de Bona, y contará con algunos corresponsales en provincias y en el extranjero.

A partir de 1858 acompaña también al subtítulo el sector del gas; el siete de marzo de 1868, suprime industria y añade navegación y bancos; un año después agrega telégrafos; el 21 de agosto de 1871 incluye canales; el 19 de julio de 1883 modifica su título a: *Gaceta de los caminos de hierro de España y Portugal*, y el 10 de enero de 1886, añade a su cabecera el sector de comercio. También modificó su tamaño en 1862 y 1891, y no sólo se dedica a contenidos sobre los ferrocarriles de vía ancha y estrecha, sino también a los mineros y los militares y a los tranvías locales. Fue defensor de los intereses del lobby de las grandes compañías ferroviarias españolas y actuó como portavoz de la Compañía General de Crédito. Tras dirigirlo Juan F. de Bona, finalmente lo hará el abogado Antonio de Cachavera, titulándose al final como "revista técnica y profesional".

8. Páginas web

