



## **Locomotora eléctrica RENFE 289-015-0**

Locomotora eléctrica  
RENFE 289-015-0 (Ex 8915)  
Tipo B'B'

Año 1969. Compañía Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) y Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica (CENEMESA), bajo licencia Mitsubishi

Pieza IG: 05110

Museo del Ferrocarril de Madrid

El pasado mes de diciembre finalizó la gran intervención a la que ha sido sometida la locomotora 289-015-0 en la Base de Mantenimiento Integral de trenes de Renfe-Integria en Villaverde Bajo. Regresa totalmente operativa para ser la locomotora eléctrica titular del Museo, luciendo espléndidamente sus colores originales.

Esta máquina forma parte del parque de locomotoras bitensión de RENFE, capaces de circular por vías electrificadas a 1.500 y 3.000 voltios en corriente continua. Inicialmente las locomotoras de esta serie fueron asignadas a la línea Madrid-Bilbao-Hendaya, donde durante décadas convivieron ambos tipos de tensión, haciendo posible el tránsito de una a otra sin necesidad cambiar de locomotora.

Las primeras bitensión que circularon en España fueron las cuatro locomotoras de la serie 10000 (luego serie 280, según normativa UIC), adquiridas a la firma francesa Alsthom en 1963, con una potencia 2.200 kW y que tras una utilización relativamente baja fueron retiradas en 1982. La experiencia sirvió para la adquisición de las 16 locomotoras de la serie 7900 (279), recibidas entre 1967 y 1968, con una potencia de 2.700 kW. Ante los buenos resultados obtenidos por estas máquinas, entre 1969 y 1972 se entregaron las 40 unidades de la nueva serie 8900 (289), prácticamente idéntica a su predecesora, pero con una mayor una potencia (3.100 kW). De acuerdo con el contrato de suministro, las dos primeras locomotoras de las series 7900 y 8900 fueron construidas íntegramente en Japón por Mitsubishi Electric Corporation (MELCO), de ahí su apodo de “japonesas”. El resto se construyeron en España por CAF y CENEMESA, bajo licencia Mitsubishi.

Las locomotoras 8900, como sus antecesoras, comparten la disposición de ejes tipo B'B', y los bogies monomotor birreductor, lo que las permite transportar mercancías a 80 km/h o viajeros a una velocidad máxima de 140 km/h. La versatilidad que les otorgaba esta característica, junto con la de ser bitensión, hizo que también se las denominase locomotoras “universales”. Poseen un freno dinámico eléctrico de tipo reostático y una estructura de la caja similar a las 7900, diferenciándose en los testeros, en el acabado de la cabina, en las luces de señalización -que de tres, pasan a portar cuatro- y en el equipamiento de una cuña quitapiedras.

La 289-015-0 fue retirada del servicio en Miranda de Ebro en diciembre de 2004 y en 2005 la UN de Mercancías de RENFE la cedió al Museo, donde realizó, entre otros servicios, las campañas del Tren de la Fresa y de la Navidad de 2007, 2008 y 2009. Tras su regreso al Museo el pasado mes de diciembre, ha sido la locomotora eléctrica encargada de remolcar el Tren de la Navidad 2013-14.