

Locomotora diésel-eléctrica 1615 “Marilyn”



Locomotora diésel-eléctrica RENFE 316-015-7 (Ex 1615)
 Tipo rodaje: Co'Co'
 Fabricación: Montreal Locomotive Works (mayo 1953)
 Transformación: American Locomotive Co. (mayo 1954)
 Parte eléctrica: General Electric Company (GE)
 N° fábrica: 79169 / 80961
 Pieza IG: 00091
 Vía III. Museo del Ferrocarril de Madrid

A principios de los cincuenta Renfe decidió la incorporación de material de tracción diésel para iniciar la sustitución del vapor en España. Este proceso comenzó con el prototipo desarrollado por American Locomotive Company (ALCO), una

locomotora tipo FD-3 para la exportación, denominada 1953E bajo el nombre comercial “World Locomotive”.

Fabricada en mayo de 1953 por su filial canadiense Montreal Locomotive Works (MLW), con la parte eléctrica desarrollada por General Electric Company (GE), estuvo realizando ensayos por Estados Unidos y Canadá antes de ser ofrecida a Renfe en marzo de 1954, en régimen de pruebas a bajo coste. En mayo de ese mismo año, la factoría de ALCO en Schenectady terminó su adaptación a nuestra red, cambiándole la nomenclatura 1953E por DL500 (Diesel Locomotive 500), se le aplicó el anagrama "Alco" en el frontal y se le dio un nuevo número de fábrica, manteniendo los colores azul, crema y rojo propios de las locomotoras “demostradoras” americanas.



El 10 de junio de 1954, procedente de Montreal, fue desembarcada del vapor Wendover en el puerto de Santurce e inmediatamente se trasladó hasta los talleres de Euskalduna para su puesta a punto por el personal técnico de ALCO. Pronto sería bautizada en el argot ferroviario como “la Marilyn”, por su origen norteamericano, su prominente cabina aerodinámica y su característico balanceo en ralentí que evocaban a la famosa actriz.

Desde que llegó estuvo en fase de pruebas por distintas líneas del sur español, traccionando pesados trenes de mercancías en Despeñaperros. A la vista de los satisfactorios resultados, Renfe convocó un concurso con cargo a la “Ayuda Americana” para la compra de otras catorce locomotoras de este tipo, que ganó ALCO, y que cuando llegaron en septiembre de 1955 fueron numeradas como 1601 a 1614. En mayo de 1956, Renfe compró esta máquina a ALCO por 6,5 millones de pesetas, recibiendo la numeración 1615 y livery de color plata con sendas franjas verdes como el resto de la serie. Más tarde, en octubre de 1956 fueron adquiridas dos nuevas locomotoras por Corbetta-Coviles, que incorporadas a Renfe completarían la serie con un total de 17 unidades.

Esta máquina como diferencia al resto de la serie 1600, contaba con una única cabina de conducción y bomba de vacío accionada por motor eléctrico independiente, debiendo hacer recorridos en cuyos extremos hubiera triángulos o rotondas donde cambiar el sentido de la marcha. Disponía de un motor diésel de 1.600 CV y su transmisión era eléctrica, lo que suponía que a través de un generador eléctrico acoplado al eje del cigüeñal, se llevaba la energía a los seis motores eléctricos que se ubicaban en los respectivos ejes.

La Marilyn a partir de agosto de 1956 remolcó trenes de piedra para la construcción de la Base Aeronaval de Rota, y a comienzos de 1960, al igual que al resto de la serie, se le cambió la decoración para pintarla en verde con franjas amarillas. Desde 1966 remolcó trenes entre Córdoba, Sevilla, Cádiz y Huelva, alcanzando en noviembre de 1971, con nueva numeración 316-015-7, dos millones de kilómetros recorridos.

El 25 de enero de 1978 causó baja y desde Sevilla-Santa Justa pasó a formar parte de la colección del Museo, quedando temporalmente apartada en Príncipe Pío antes de llegar a Delicias, para luego participar en mayo de 1984 en una exposición en Madrid-Chamartín. En el Museo se la retornó a sus colores originales de Renfe en plata y franjas verdes, tal y como se puede ver ahora. En 1996 fue incluida en la incoación de expediente de declaración de Bien de Interés Cultural.