

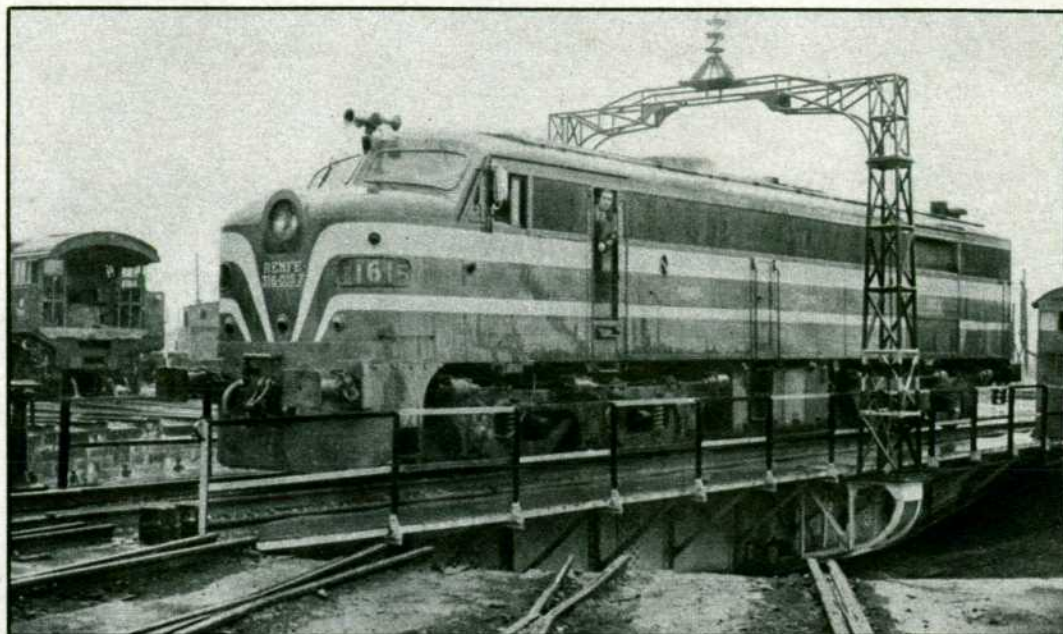
# HACE DIECISIETE AÑOS LLEGO LA AMERICANA "MARILYN"

RECORRIDO POR LA HISTORIA ESPAÑOLA DE LAS DIECISIETE LOCOMOTORAS DE COLOR CAMBIANTE

**E**N el mes de mayo de 1955 comenzó a circular por las vías andaluzas de la RENFE la primera locomotora Diesel de gran potencia. Venía pintada en color hueso con franjas azules y en su frente aparecía iluminada la denominación DL-500. Por su procedencia americana y característico movimiento cuando estaba estacionada con el motor al ralentí, los ferroviarios la conocían por «La Marilyn».

Esta locomotora de seis ejes, 1.600 CV, que producía la corriente eléctrica para la alimentación de los motores de tracción, fue traída por los americanos como prototipo y empleada en el transporte de materiales para la construcción de la base naval de Rota.

Durante tres años hizo diariamente dos recorridos de ida y vuelta entre Gedula y el apartadero de El Salado, en el kilómetro 8 de la línea del Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda. El tren se componía normalmente de treinta plataformas, que con la carga de piedra o maquinaria que transportaban, formaban una composición de 1.500 toneladas.



La 1615 es invertida al final de cada viaje, como se hacía antes con las locomotoras de vapor.

## ■ LAS LOCOMOTORAS DIESEL «ALCO 1600» HAN RECORRIDO MAS DE 30 MILLONES DE KILOMETROS.

## ■ VAN A SER MODERNIZADAS TRAS UN RESULTADO DURO Y UN SERVICIO EXCELENTE.

Al no tener nada más que una cabina de conducción, cuando la locomotora circulaba invertida, un maquinista auxiliar provisto de un teléfono le iba comunicando al maquinista que conducía las incidencias que se iban produciendo en la vía. Como medida de seguridad disponía de una válvula de acción inmediata sobre el circuito de frenado.

### POR DESPEÑAPERROS

Las primeras parejas de la nueva tracción fueron Gualterio Bellamy-José Rodríguez, Antonio Jimena-Casildo Simarro y como auxiliares en el teléfono del extremo posterior de la locomotora, Francisco González-Esteban Gijón.

El satisfactorio funcionamiento de la locomotora Diesel impulsa a la RENFE a adquirir catorce unidades del mismo tipo con cargo a la Ayuda Americana. Son del mismo modelo, pero con dos cabinas de conducción, transición automática en la conexión de los motores eléctricos de tracción y acoplamiento directo de la bomba de vacío al motor Diesel, en lugar del accionamiento independiente por medio de motor eléctrico alimentado por la batería. También traen mando múltiple para el acoplamiento en doble tracción.

El rápido 201/401 arrastrado por una locomotora Diesel.



Fotos: M. CANO

En septiembre de 1955 llegan a Bilbao las primeras unidades de la serie encargadas por la RENFE. Vienen pintadas en blanco plata, con franjas y numeración en verde, según las normas que entonces estaban establecidas para los automotores de combustión interna.

En pocos meses se completa la serie. Pasan todas a cubrir el servicio por Despeñaperros en el trayecto más duro, entre Baeza y Santa Cruz de Mudela, sin necesidad de doble tracción que con el vapor era obligado.

En 1958, con motivo de celebrarse en Madrid el Congreso Internacional de Ferrocarriles, la 1601 fue la primera locomotora en penetrar por el túnel Chamartín-Atocha hasta Nuevos Ministerios, donde se había montado una exposición de material ferroviario.

### CAMBIO DE COLOR

Terminado el transporte con destino a la base de Rota, la DL-500 pasa a la RENFE y se la pinta con el mismo color y características que las locomotoras recibidas. Toma el número 1615 por el orden que le corresponde.

El transporte efectuado por la 1615 es abonado a la RENFE por medio de la entrega de la 1616 y 1617, motivo por el cual no llevan en sus costados los emblemas de la Ayuda Americana. Son idénticas a las que llegaron anteriormente a España, pasando a prestar servicio en la línea de Andalucía.

Cuando llegaron estas locomotoras, los trenes

## BASE EN SEVILLA Y CAMBIO DE COLOR

A medida que la electrificación avanza hacia el Sur, los servicios con locomotoras Diesel se van acercando a Sevilla hasta quedar en el nuevo depósito de Santa Justa la base de mantenimiento y reparación de las diecisiete locomotoras de la serie.

En 1960 se cambia el color de las carrocerías, adoptándose el verde de la tracción eléctrica, con franjas y numeración en amarillo. Cada locomotora tiene una pareja titular, siguiendo las normas anteriores de la tracción vapor y premiándose la conservación de las mismas. Es de justicia señalar a la 1612, cuya pareja de conducción formada por Ramón Lasala y Manolo García Merino fue premiada en varias ocasiones. El interior de la sala de máquinas siempre estaba limpio y, por iniciativa propia, todas las tuberías de conducción fueron pintadas con los colores correspondientes a los circuitos de agua, aire y gas-oil.

Ya establecidas en Sevilla se les asignan a todas las locomotoras los servicios de viajeros y algún recorrido con mercancías para cerrar turnos de trabajo. Recorren las líneas principales de Córdoba a Sevilla, Málaga y Cádiz.

La 1615, por tener una sola cabina de conducción, debe ser invertida al final de cada viaje, por lo que su utilización origina inconvenientes en la explotación. Por esta circunstancia se le coloca un turno fijo con el rápido entre Córdoba y Cádiz, recorrido que hace a diario en ambos sentidos. Durante algún tiempo, a la llegada de las 2100 hizo servicio entre Sevilla y Huelva, pero, al desaparecer el vapor de la 3.ª Zona e inutilizarse las placas giratorias, vuelve al turno anterior, siendo la única de la serie que circula por la línea principal. Todas las demás cubren las líneas de Huelva y Extremadura.

En el mes de noviembre de 1971 alcanza los dos millones de kilómetros, siendo la primera de la serie 316 —nueva matriculación de las 1600 desde el mes de septiembre— en recorrer dicho kilometraje.

## FUTURA MODERNIZACION


En la actualidad, el suministro de repuestos para estas locomotoras está sujeto a muchos inconvenientes. A la antigüedad del modelo americano ha venido a sumarse la quiebra de la ALCO, posteriormente absorbida por Withe, que ha instalado todos los equipos de fabricación en Canadá.

Dado que los modelos han sufrido una lógica evolución, parece que el cambio se orientará hacia la unificación con la 2100, con lo que, además de mejorar la potencia, se homogenizan los repuestos para una explotación más económica y eficaz.

En estos momentos solamente hay fuera de servicio una locomotora, la 1606, tras un importante incendio. Otras ocho se reparan de diversas averías.

Todos los maquinistas que las han conducido coinciden en señalar que son duras y han prestado un servicio excelente durante más de dieciséis años.

**TORRES DE ROCAVERTI**



*En Córdoba, las Diesel son relevadas en la tracción por las eléctricas. Pronto, este relevo se hará también en Sevilla.*

de mercancías todavía se frenaban a mano, por lo que no es de extrañar que al principio la conjunción de la nueva tracción con el material móvil anticuado diera lugar a serias incidencias en la circulación.

Dos accidentes fueron especialmente graves. La 1608 con un tren de cisternas no pudo ser detenida bajando Despeñaperros y ante la proximidad de un expreso que subía fue conducida a un estrelladero, donde se incendió la cabina auxiliar, muriendo el maquinista y resultando herido el ayudante. Se comprobó que el incen-

dio se originó en el furgón al volcarse un hornillo.

El segundo accidente fue con la 1613, que se escapó bajando a la estación de Vadollano con otro tren de mercancías, alcanzando más de 150 kilómetros por hora. No llegó a producirse choque, pero al descarrilar algunos vagones en la curva que hace la estación, murió un guardafrenos.

Estos desgraciados accidentes aceleraron la instalación de los equipos de regulación automática de frenado en los vagones.