



Modelo de locomotora de vapor 241F-2390

Modelo de locomotora de vapor
241F-2390
Constructor: Julio Viñas Álvarez
Datación: 1944-1994
Donación: Dionisio Viñas Arribas (2022)
Escala: 1:20
Piezas IG: 07794 y 07795
Museo del Ferrocarril de Madrid

Este modelo de locomotora fue construido con toda dedicación y detalle durante casi cincuenta años -con algunas interrupciones- por Julio Viñas Álvarez, maquinista principal en Zamora. Para fabricar sus piezas empleó todo tipo de objetos cotidianos, que reciclaba y adaptaba para su nuevo fin.

Comenzó por el cuerpo de la caldera, utilizando un trozo de tubería en desuso de la Azucarera de Toro (Zamora). Para tornejar las piezas en casa, construyó un torno y un taladro manual. El banco del torno era un trozo de carril y para hacer girar el plato tenía un conjunto/sistema de poleas hechas con dos trozos de madera de encina, conectadas con correas de cuero (cinturones viejos), que según cómo estuvieran combinadas daban mayor velocidad o más potencia de corte. Junto a la manivela y para accionarlo, colocó un volante de inercia con una rueda dentada de una aventadora agrícola, que compró en una chatarrería.

Para hacer las ruedas motrices, construyó un horno en el patio de su casa con ladrillos refractarios. Hizo los crisoles con arcilla, y para avivar la llama e incrementar la potencia calórica, construyó un ventilador con una lata grande de escabeche en conserva, en cuyo interior colocó unas aspas montadas en un eje que se accionaban por una manivela. Introdujo trozos de bronce en el crisol y cuando estuvo fundido, fue haciendo una a una las diferentes ruedas de las que había hecho un molde. Las ruedas del carro portador delantero y trasero están construidas con tirafondos viejos de la renovación de la vía de Zamora a Medina del Campo.

Para las ballestas de la suspensión utilizó las ballenas de las fajas de señoras. En el interior de las válvulas de retención de la bomba de engrase, hay bolas de bolígrafos. Muchas de las brocas que utilizó para hacer los orificios de algunas piezas no existían en el mercado, y fabricó algunas con agujas de máquina de coser. Las cuchillas de corte del torno también las diseñó él para poder hacer las piezas más diminutas.

En 1959 ya tenía terminado el bastidor, con la suspensión primaria. Por esta época hizo los dos sistemas de bielas, una de las curiosidades más destacadas de este modelo, ya que las de un lado son del tipo “Mikado”, y las del otro, tipo “Confederación”. Para la parte tubular de la caldera, un taller de radiadores para coches le proporcionó los tubos del grosor adecuado. Las ruedas del tender y del eje portador trasero están fabricadas con tirafondos viejos de la renovación de la vía de Zamora a Medina del Campo. En 1973 se montó la caldera sobre el bastidor, pero el forro exterior no lo instaló hasta cinco años después, utilizando la hojalata de los botes de leche en polvo. La caja de fuegos la recubrió con arcilla para que pareciera que estaba construida con los ladrillos refractarios.

El día 19 de marzo de 1994 colocó las últimas piezas y la pintó, dando por finalizada la locomotora. Decidió entonces colocarla sobre un tramo de puente metálico de la línea Zamora-Salamanca, que fabricó con flejes de embalar. En 2022, su hijo Dionisio quiso donar la obra de su padre al Museo del Ferrocarril de Madrid para disfrute de sus visitantes.

