

Linterna o farol de mano con alumbrado de carburo



Recién iniciado el siglo XX, el acetileno contaba con múltiples aplicaciones debido a la fijeza y claridad de su luz, por su potencia calorífica, así como por su facilidad de obtención y su bajo costo. Permitiendo obtener una luz muy luminosa, producida con la ignición del gas acetileno que se genera por la reacción química del carburo de calcio y el agua.

Linterna de mano de carburo
H. Mozo / Constructor / Valladolid
Año: década de 1950
Piezas IG: 01480
Museo del Ferrocarril de Madrid

Ante las cualidades y posibilidades del nuevo gas, sería profusamente empleado en explotaciones mineras, usado por espeleólogos, presente en hogares e industrias. Se idearon y fabricaron una amplia variedad de aparatos de alumbrado para ferrocarriles, tranvías, carruajes, automóviles, bicicletas, cinematógrafos, boyas marinas o faros de costa.

El uso del acetileno sustituiría a los faroles de aceite y petróleo, siendo reemplazado progresivamente por la electricidad, hasta su desuso a principios de la década de 1950.

Con la denominación de linterna o farol de mano, este modelo de alumbrado de carburo o de acetileno es un dispositivo de iluminación a gas, que pertenece a la última época en la que se utilizó la iluminación de tipo llama. El farol consta de un depósito rectangular para el agua, en la parte posterior y otro, en la base circular para albergar el carburo de calcio. En la parte superior del depósito de agua dispone de un tapón de rosca para su llenado y junto a él, un pequeño elemento de regulación, una llave o grifo, que permite mediante una varilla aportar controladamente gotas de agua sobre el carburo de calcio en forma de sólido, consiguiendo ajustar la producción de gas acetileno y, por lo tanto, la intensidad de la llama. Se recomendaba que los trozos de carburo debieran ser de tamaño inferior a una nuez, siendo su consumo aproximado de unos 25 gramos por hora. El gas acetileno se quema en la boquilla y el reflector parabólico de alpaca, que está tras ella, consigue mayor difusión de la luz. Completa el farol una gran asa superior, con empuñadura de madera y en la parte posterior, dos asas metálicas abatibles para cogerlo con una mano. Ciertamente fue una linterna muy corriente en España y similar a las utilizadas en los ferrocarriles de otros países, como Francia o Bélgica.



En concreto este modelo, fabricado en latón, era usado por los visitantes o personal de recorrido, encargados del reconocimiento y la inspección del estado del material remolcado. Junto con su inseparable martillo para golpear las llantas de las ruedas y poder detectar fisuras o roturas, el farol era necesario para alumbrar los bajos de los vehículos o las zonas oscuras de las entrevías. Sus tres cristales transparentes permitían mayor iluminación y su depósito de carburo le daban una autonomía de hasta cuatro horas de luz. Terminado su servicio los visitantes depositaban su linterna en la lampistería de la estación, quedando ésta bajo la supervisión del lamparero, que se cercioraba de su buen estado, su limpieza y en caso de ser necesaria realizar alguna reparación, era remitida al vigilante de Pequeño Material.

Fabricada por el taller de lampistería de Hermenegildo Mozo, con actividad desde 1921 hasta 1987 en Valladolid. Llegó a ser una casa de alumbrado y artículos de hojalatería de relativa importancia a nivel nacional, con la fabricación de discos de señales, faroles, lámparas, quinqués, linternas de ferrocarril, zafras para aceite, aceiteras, caloríferos, etc.

