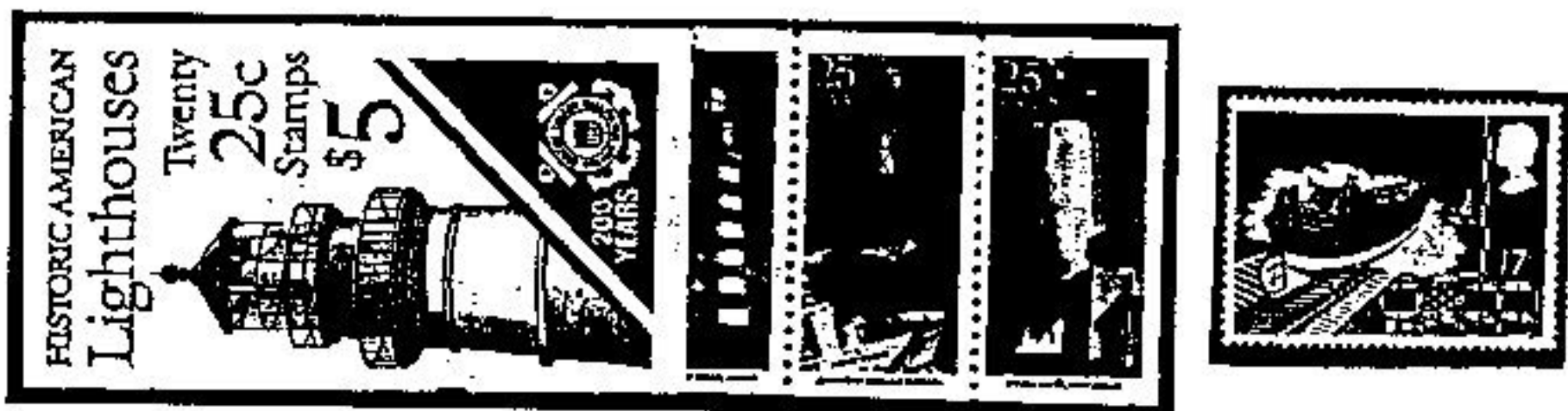


TELEGRAFIA OPTICA

Joseán Arbizu

Aprovechando la última emisión filatélica dedicada al día del sello, y más en concreto a línea de telegrafía óptica entre Madrid e Irún, cuyo trazado pasaba por nuestra provincia, quiero dar a conocer un poco por encima, algunos datos sobre este peculiar, poco conocido, y ampliamente utilizado sistema de telecomunicaciones.

Los orígenes de este sistema se pueden remontar a otros primitivos sistemas de señales visuales a distancia algunos de los cuales, y por diversos motivos se siguen utilizando hoy día (faros, espejos, señales de humo, señales con banderas, etc.). Sistemas más o menos rudimentarios, pero sin lugar a dudas eficaces, pues aún siguen utilizándose.



El inconveniente de estos sistemas de transmisión, es que transmiten las señales entre dos puntos, más o menos lejanos. El verdadero logro está en establecer una cadena, y así aumentar la distancia de transmisión del mensaje.

Esto se consiguió con los diversos sistemas de telegrafía óptica (unos sistemas con más éxito que otros), que se desarrollaron por los diferentes países. Algunos sistemas tuvieron una duración efímera (por ser muy complicados, caros, lentos, etc), pero otros alcanzaron un notable desarrollo, y tuvieron una gran importancia en el desarrollo de sus países (por ejemplo en Francia).

Como hablar de todos los sistemas que se desarrollaron nos ocuparía un libro entero, sólo quiero dar a conocer algunos datos del sistema que mayor difusión alcanzó, el utilizado en Francia, así como conocer algunas cosas del sistema que pasaba por nuestra provincia.

El desarrollo de la telegrafía óptica en Francia, fue debido a Claude Chappe,

que tras muchos avatares y pruebas, consiguió la aprobación de su proyecto (en 1793).



El funcionamiento del sistema consistía en transmitir las señales desde una estación de telégrafo, a la siguiente (situada a una distancia variable, según la orografía del terreno), allí un operador con telescopio (este aparato permitía aumentar la distancia entre las estaciones) anotaba las señales, y otro las transmitía a la siguiente estación, y así se repetía el proceso, una y otra vez hasta llegar a la estación de destino. El mecanismo de transmisión de las señales, consistía en unos postes de madera, en forma de T, en la que los palos de la T podían adoptar distintas posiciones, y así formar combinaciones de signos, con distintos significados.

Tras las primeras pruebas, y vista la eficacia del sistema, se dió un gran impulso a la construcción de estaciones y líneas. Por ejemplo París-Lille, París-Metz y Estrasburgo, París-Brest, París-Burdeos-Behobia, Cheburgo-Nantes, Lille-Calais-Eu, etc., etc., llegando a alcanzar en su momento máximo una longitud de 5.000 km. y un total de 534 estaciones. También se extendieron algunas líneas por los dominios de Argelia.



La aparición de otros sistemas más eficaces y menos costosos de mantener (como el telégrafo eléctrico) llevó a una paulatina desaparición de líneas y estaciones, siendo la última cerrada en 1856.

Hoy día quedan algunas estaciones en pie, muchas restauradas como recuerdo de una época en la historia que llena de orgullo a muchos vecinos de localidades por dónde pasaba alguna línea.

En España, la adopción de estos sistemas fue más tardía, y breve (por la llegada de la telegrafía eléctrica). Las primeras noticias que se tienen, se refieren a un telégrafo militar instalado por el Teniente Coronel Francisco Hurtado en Cádiz en 1805.

En 1831, el teniente de marina Juan José Larena, estableció una línea entre el palacio real de Madrid, Aranjuez y San Ildefonso, servicio clausurado en 1837, por los deseos de establecer un sistema nacional unificado.

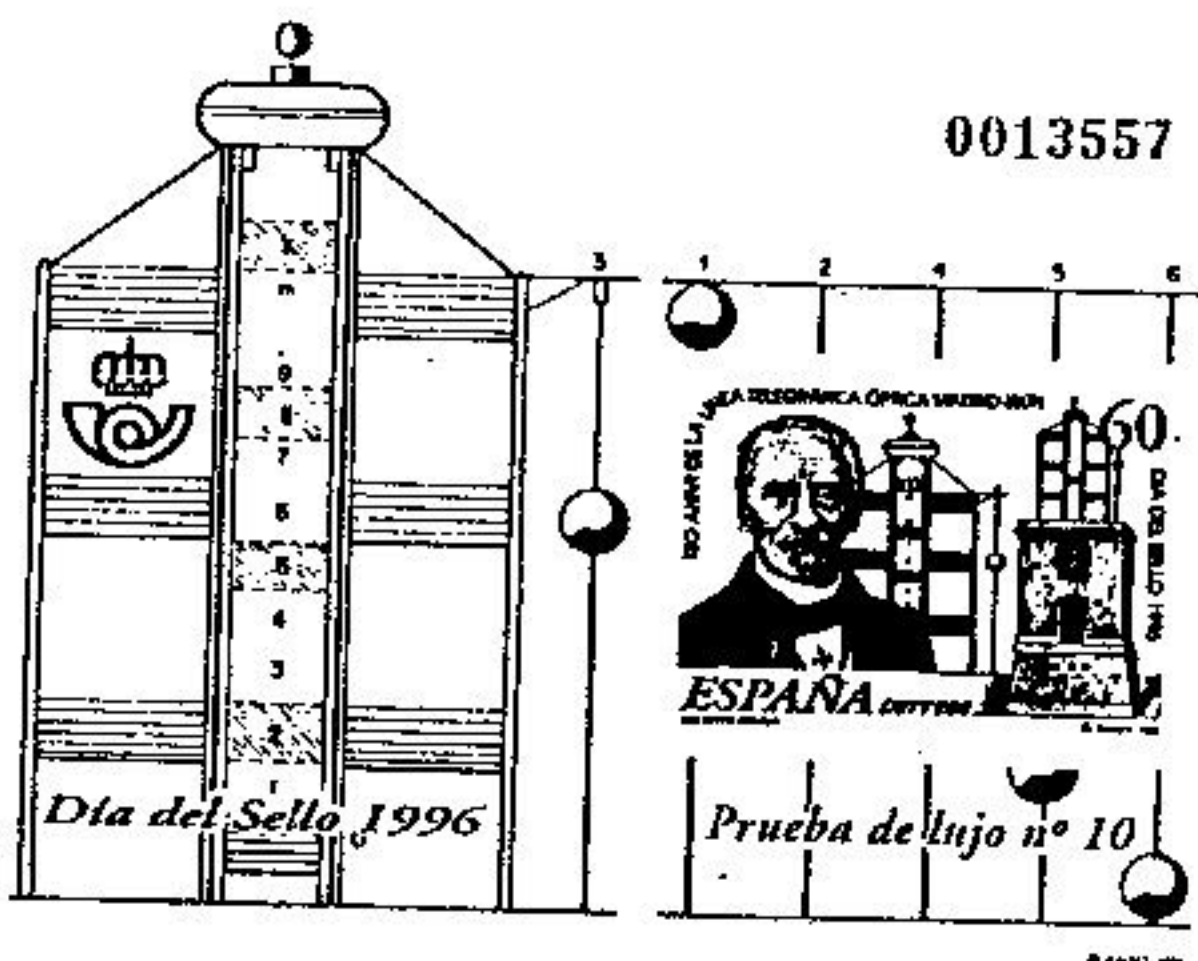
Hasta 1844 no se publica la real orden, con los detalles de financiación del proyecto de construcción de estaciones. De todos los sistemas presentados, se seleccionó el proyecto del coronel José M. Mathé.

Una Real Orden del 16-6-1845 aprobó la primera línea, la de Madrid a Irún. El primer mensaje transmitido por esta línea fue el 2 de octubre de 1846, anunciando la entrada en España del duque de Montpensier, para preparar la boda de la hermana de la reina Isabel II.

Con un funcionamiento normal, los mensajes enviados desde París, a través de la línea Chappe París-Burdeos-Behobia, desde esta última hasta Irún se llevaban por escrito, y de Irún a Madrid por el sistema de Mathé, llegaban en unas seis horas, todo un récord para la época.

Posteriormente se crearon más líneas, Madrid a Zaragoza y Pamplona, a Valencia con desviación a Tarancón y Cuenca. La línea de Valencia se extendió a Barcelona y desde ahí hasta la Junquera, para conectar con el sistema francés, Línea Madrid-Cádiz, con desviación a Badajoz (y seguramente hasta Portugal).

El funcionamiento del sistema se puede observar fácilmente mirando el sello,



constaba de un cuadro dividido en tres partes, en las laterales había tres travesaños fijos en cada una. En el centro había otro travesaño y un oval móvil, que podía moverse arriba y abajo adoptando distintas posiciones para aumentar la capacidad, en el lateral existía una bola que podía también moverse arriba y abajo. Las partes móviles se accionaban desde dentro por medio de poleas y engranajes.

A pesar de su buen funcionamiento, fue introducido demasiado tarde para tener un éxito notable y competir con el telégrafo eléctrico.

Actualmente es difícil conocer dónde se encontraban las estaciones intermedias, aunque seguramente algunas quedarán en pie, o al menos restos de ellas. Quizás algún socio pueda decirnos dónde estaba situada la estación de Irún y otras que hubiera por la provincia.

Por último señalar una línea telegráfica para uso naval construida en 1848 entre Bilbao y Portugalete, ¿Puede alguien darnos más información al respecto?

Antes de finalizar estas breves notas, no dejar de citar que diferentes sistemas de telégrafos existieron por muchos países.

En Inglaterra, varios sistemas diferentes, algunos sólo de uso militar, Londres-Deal, Londres-Portsmouth, Londres-Plymouth, línea a Yarmouth, a Liverpool, etc., etc.

En los Países bajos, se utilizó la línea París-Lille hasta Amsterdam, destruída después de la derrota de Napoleón. Se creó un sistema nacional (LIPKEN) entre El Hague y Hertogenbosch, posteriormente se crearon más líneas. En Italia y Suiza se utilizó el sistema Chappe, en Irlanda el Edgeworth, en Alemania el Schmidt y el Pistor, en Suecia el Edelcartz, en Dinamarca el Fisker, en Noruega el Ohlsen, en Finlandia el Ramstedtt, en Rusia el Chateau.

En muchos otros países se utilizaron otros sistemas, como en Egipto, Sudáfrica, Santa Helena, India, Australia, Canadá y Estados Unidos, sería muy complicado y extenso dar detalles precisos del funcionamiento de cada uno de ellos, así que esto queda para otra ocasión, cuando la filatelia nos de alguna sorpresa más sobre este tema, que ya está presente en numerosos sellos y matasellos.

