



Fent Història

Associació Catalana d'Estudis Històrics

19
Dossier:
Històries
de l'ex-Iugoslàvia

Butlletí número 19 · 1r semestre 2011 · Especial 10è aniversari

Sumari

... ¡¡¡Y que cumplas muchos más!!! 2

Editorial 3

El café de las luces y las luces del café 4

La firma convidada:
La expedición de Sir John Franklin.
La gran tragedia de la exploración ártica 6

Ana Comneno 9

Centenari del primer vol d'una dona a Barcelona 10

La desintegració de Iugoslàvia 14

L'Entrevista:
Meri Ilic.
Presidenta de l'Associació Casa Eslava 18

Yugoslavos.
El documental 22

Dubrovnic.
1991-2011 23

Macedonia en Iugoslavia 24

Què hem fet 26

10 anys!

2001 · 2011



La firma convidada

Francesc Bailón Trueba
Antropólogo y viajero ártico

Francesc Bailón (2006)



Estrecho de Lancaster.

26 de julio de 1845

Los balleneros Prince of Wales y Enterprise son los últimos en contactar con los barcos HMS Erebus y HMS Terror, cuando éstos se encontraban frente al estrecho de Lancaster, la entrada que daba acceso al Paso del Noroeste. Sir John Franklin, comandante de la expedición, se despidió del mundo con unas palabras que quedarían para siempre grabadas en los anales de la historia de la exploración ártica: «*Lo que de mi quede, no tiene porque ser solo mi persona*». Y esa fue la última vez que se vio con vida a los 129 hombres que conformaban la expedición y que penetraron en el estrecho de Lancaster, para enterrar allí sus almas.

1 de mayo de 2006

Esta fecha quedaría para siempre grabada en mi memoria. Fue el día que encontrándome en la bahía Erebus & Terror (isla Beechey), me sentí más cerca que nunca de Sir John Franklin y su tripulación, una historia trágica que había leído de niño y que ahora revivía en un día soleado, a -20° C y frente a las tumbas de John Torrington, William Braine y John Hartnell.

Relato de una tragedia

En 1845 Sir John Barrow, segundo secretario del Almirantazgo Británico y a las puertas de su jubilación, tras haberse convertido en el padre de la exploración mundial y ser el máximo responsable de la supremacía de la

La expedición de Sir John Franklin

La gran tragedia de la exploración ártica

«...desde sus inicios la exploración Ártica ha constituido una serie de victoriosas derrotas.» Mirsky, 1958: 21

Marina Británica durante las primeras décadas del siglo XIX, decidió realizar un último cometido que sería recordado en los anales de la historia, más por un fracaso que por una victoria. Tras casi cuatro siglos de búsqueda infructuosa por encontrar el anhelado Paso del Noroeste, un camino marítimo que debía unir Europa con el continente asiático a través del Ártico americano, John Barrow decidió encargar esta misión al único explorador polar con experiencia que en aquellos momentos estaba dispuesto a realizar tal hazaña: Sir John Franklin, «el hombre que se comió sus botas».¹

Tanto James Clark Ross como William Edward Parry, los dos exploradores polares más importantes de la primera mitad del siglo XIX, habían declinado dicha oferta por motivos personales. Ahora le tocaba a un hombre de 59 años llevar la gloria a Inglaterra. Sin embargo, Franklin hacía 20 años que no había pisado el Ártico y quizá esta misión había llegado demasiado tarde en su carrera como explorador polar. Pero nada de esto se tuvo en cuenta, y así fue como el 19 de mayo de 1845, salieron del Támesis, los barcos Erebus y Terror, en busca de una victoria que luego se convertiría en una terrible y trágica derrota.²

Los preparativos de esta expedición habían sido muy meticulosos y se trataba de la flota ártica mejor equipada que jamás hubiera salido de Inglaterra. Ambos barcos habían prestado servicio en el Antártico, tenían los cascos reforzados e iban equipados con motores de vapor para impulsarlos a través del hielo, gracias a unas hélices retráctiles. Llevaban provisiones para 3 años, una biblioteca con 1700 volúmenes, vestuario para obras de teatro, comida enlatada, instrumentos musicales, todas las herramientas que pudieran necesitar para abrirse paso entre los hielos y, en definitiva, todo lo mejor que les pudiera ofrecer la tecnología moderna de aquellos tiempos. La tripulación estaba compuesta por 134 hombres. Además, llevaban a los mejores oficiales de la Marina Británica que estarían bajo el mando del comandante Sir John Franklin, como Francis Crozier, capitán del Terror y James Fitzjames, capitán del Erebus. Sin embargo, la mayoría de los tripulantes no había estado jamás en el Ártico.

En la bahía de Disko (costa occidental de Groenlandia), fueron reabastecidos y enviaron las últimas cartas a Inglaterra, junto con 5 hombres que estaban imposibilitados para continuar la expedición. Levaron anclas y

¹ Franklin se ganó este apodo como consecuencia de una desastrosa expedición que comandó entre 1819-1822 por los Territorios del Noroeste de Canadá y a lo largo del río Coppermine. Murieron 11 de los 20 expedicionarios y los supervivientes tuvieron que alimentarse de grasa quemada con líquenes y de sus botas de cuero para poder sobrevivir.

² Unos días antes de la partida, Lady Franklin, tras haber bordado una bandera de seda inglesa que su marido debía plantar en el lugar donde se abría el Paso del Noroeste, la colocó sobre el cuerpo dormido del comandante. Éste le recriminó tal acción ya que era lo mismo que hacía la Marina Británica con los muertos.

zarparon el 12 de julio de 1845³. Se dirigieron hacia el oeste, atravesaron la bahía de Baffin y desaparecieron por el estrecho de Lancaster.

En busca de la expedición de Franklin

Tres años después de su desaparición, la expedición de Franklin se convirtió en una prioridad nacional para la Inglaterra Victoriana. Sir John Barrow se había jubilado y la decisión de buscar a Franklin y sus hombres recayó en el Consejo Ártico por deseo expreso del Almirantazgo⁴.

Se estableció una recompensa de 20.000 £ para el que rescatara a los expedicionarios; 10.000 £ para quien encontrara sus barcos y 10.000 £ para el primero que lograra cruzar el Paso del Noroeste. La búsqueda de Franklin y sus hombres se inició en 1848. En los siguientes 30 años, se enviaron casi 40 barcos al Ártico y el coste fue el equivalente a 45 millones de euros actuales. Se cubrieron más de 64.000 Km. en trineo y casi 13.000 Km. de litoral ártico se cartografiaron minuciosamente. En definitiva se convirtió en la misión de búsqueda más grande y mejor preparada de la historia.

En agosto de 1850 se encontraron en la isla Beechey las tumbas de John Torrington, William Braine y John Hartnell, todos ellos miembros de la expedición de Franklin. También se localizó un taller y un almacén, pruebas irrefutables de que habían pasado allí su primer invierno. Pero no hallaron ninguna pista más que indicara lo que en ese lugar había pasado⁵. Entre 1852 y 1854, el Almirantazgo envió la última expedición de rescate en busca de Franklin. En 1854 el doctor John Rae, por encargo de la Hudson Bay Company llegó hasta la península de Boothia, donde se encontró con un grupo inuit que llevaba consigo objetos y efectos personales que pertene-

cieron a los miembros de la expedición de Franklin y que le comunicaron el fatal destino de los exploradores. El 2 de octubre de 1854, Rae presentó al Almirantazgo el resumen de sus investigaciones y recibió por ello una recompensa de 10.000 £. Al día siguiente en *The Times*, se publicó el informe de Rae en el que se decía lo siguiente:

«Por el hecho de que algunos cuerpos estuviesen mutilados y por los contenidos de las cacerolas, es evidente que nuestros desgraciados compatriotas se vieron forzados a aprovechar el último recurso, el canibalismo, para intentar subsistir.» Lainema & Nurminen, 2010: 234.

En mayo de 1859 y gracias a un documento encontrado en un mojón en Victory Point (isla King William), por el teniente William Robert Hobson, miembro de una expedición privada comandada por Francis Leopold McClintock y patrocinada por Lady Franklin, se confirmó la pérdida total de los barcos *Erebus* y *Terror*. El escrito contenía una primera anotación del teniente Graham Gore y databa del 28 de mayo de 1847. En ella se explicaba que todo iba bien y que la expedición comandada por Sir John Franklin había invernado en el hielo a latitud 70° 5' N, 98° 23' O (frente a la costa de la isla King William). Asimismo, decía que habían pasado el invierno de 1846-1847 [este dato es erróneo ya que en realidad la fecha era 1845-1846] en isla Beechey, latitud 74° 43' 28" N, longitud 91° 39' 15" O, tras haber remontado el Canal de Wellington hasta la latitud 77° N y regresado por el lado oeste de la isla de Cornwallis. Finalmente, en el documento se explicaba que el grupo que había llegado hasta el mojón lo formaban 2 oficiales y



Mapa de la probable ruta seguida por la expedición de Franklin.

De la bahía de Disko (5) a isla Beechey, a través del estrecho de Lancaster en 1845.

Alrededor de isla Cornwallis (1), en 1845. Invernada en bahía Erebus & Terror (isla Beechey).

Desde isla Beechey descienden por el estrecho de Peel, entre la isla Prince of Wales (2) e isla Somerset (3) y la península de Boothia (4) en 1846.

Los barcos quedan atrapados finalmente entre los hielos, frente a las costas de la isla King William el 12 de septiembre de 1846.

Finetooth, Kennov, U.S. Central Intelligence Agency

6 marineros que habían dejado el barco, el lunes 24 de mayo de 1847.

El segundo mensaje que contenía el documento, escrito por los capitanes Crozier y Fitzjames el 25 de abril de 1848, relataba que los barcos llevaban atrapados entre los hielos desde el 12 de septiembre de 1846. También informaba de que el 22 de abril de 1848, los 105 supervivientes habían abandonado los navíos y desembarcado aquí en la latitud 69° 37' 42" N, longitud 98° 41' O, y que el 26 de abril se dirigirían hacia el sur, en dirección al río Back's Fish en la costa continental del Canadá, siguiendo las órdenes del capitán al mando, Francis Crozier. Asimismo se notificaba que 24 miembros de la tripulación (9 oficiales y 15 marineros) habían muerto y que entre ellos se encontraba Sir John Franklin, fallecido el 11 de junio de 1847.

El grupo de McClintock encontró también un bote con dos esqueletos⁶ y una gran cantidad de objetos muchos de ellos innecesarios en una huida desesperada: libros, piezas de plata, pañuelos de seda, relojes, toallas, peines... Los únicos alimentos que se pudieron hallar fueron un poco de té y casi 20 Kg de chocolate. Sin embargo, los restos de la expedición que se encontraron en

³ Las temperaturas durante aquel verano fueron las más suaves que se hubieran registrado jamás en el Ártico y el estado del hielo, era el más óptimo para la navegación por aquellas aguas.

⁴ En aquella época, no era extraño que los exploradores del Ártico perdieran el contacto durante mucho tiempo. Pero, la búsqueda se inició gracias a las presiones de Lady Franklin por iniciar una misión de rescate.

⁵ No se encontró ningún mojón, ni un documento donde se informará de lo que Franklin pretendía hacer o de hacia adónde se dirigía.

⁶ Uno de los cadáveres correspondía al teniente Graham Gore. El bote montado sobre un trineo estaba colocado hacia el norte, eso significaba que se disponían a regresar a los barcos.

Victory Point, todavía fueron más asombrosos y misteriosos. Entre otras cosas, había una gran cantidad de ropa de abrigo, un botiquín completo y un equipo de navegación; curiosamente no había alimentos. También se han localizado restos de la expedición en otros lugares de la isla King William y algunos cuerpos más en Starvation Cove (Península de Adelaide)⁷.

En 1869, el explorador norteamericano Charles Francis Hall viajó a la isla King William. Allí encontró nuevos restos de la expedición y gracias a las informaciones aportadas por los propios inuit de la zona, se confirmó definitivamente que ningún hombre de Franklin quedaba con vida. Los nativos le hablaron a Hall de cráneos encontrados, manos serradas, cuerpos mutilados. Le describieron calderos de carne humana, botas de marineros con carne cocinada en su interior y hombres que se comieron a sus compañeros muertos⁸.

La búsqueda de los restos de la expedición de Franklin ha continuado hasta la actualidad. Entre 1981-1982, en unas prospecciones arqueológicas realizadas en la isla King William, antropólogos de la Universidad de Alberta localizaron restos de al menos siete miembros de la expedición de Franklin. Entre los años 1992 y 1994 se hallaron más restos óseos humanos de 11 o más hombres en la costa oeste de la isla.

Causas de la tragedia

Existen diferentes hipótesis que intentan explicar cual fue el motivo de la muerte de todos los expedicionarios. En 1984, el antropólogo Owen Beattie exhumó los cuerpos encontrados en la isla de Beechey. Una de las conclusiones a las que se llegó tras las autopsias, es que una parte de la expedición pudo morir como consecuencia del envenenamiento por plomo (saturnismo) en la comida enlatada y que además ésta se encontraba en mal estado, lo que motivó que la tripulación también se viera afectada por intoxicación alimentaria (botulismo). Asimismo se han hallado pruebas de que muchos murieron como consecuencia del



escorbuto y de la hipotermia. En 1993 la antropóloga Anne Keenleyside, analizó unos restos óseos encontrados en la bahía Erebus en la isla King William y llegó a la conclusión de que la única explicación posible de los cortes que existían en los huesos era la práctica del canibalismo, confirmando así las informaciones de los inuit, John Rae y el propio Beattie. A estas hipótesis hay que añadir, una mala planificación en la huida hacia el sur y unas condiciones climáticas extremas que se alargaron durante casi 3 años.

El descubrimiento del Paso del Noroeste

En 1866, en la plaza Waterloo de Londres, el gobierno británico levantó una estatua en memoria de Sir John Franklin y sus hombres con una inscripción que decía: «A Franklin el gran navegante ártico y a sus valerosos compañeros que sacrificaron sus vidas para completar el descubrimiento del Paso del Noroeste». Pero la realidad es que se quedaron a tan solo 120 Km. de lograrlo.

Quienes sí lo hicieron fueron una expedición comandada por Roald Amundsen que entre 1903 y 1906 consiguió realizarlo en su totalidad con el barco Gjøa, entrando

Bibliografía

- BEATTIE, Owen & GEIGER, John (1992) *Atrapados en el hielo. El misterio de una expedición perdida en el Ártico*. Barcelona, Plaza & Janés.
- COOKMAN, Scott (2000) *Ice Blink. The Tragic Fate of Sir John Franklin's Lost Polar Expedition*. New York, John Wiley & Sons.
- FLEMING, Fergus (2005) *Barrow y sus hombres*. Barcelona, Editorial RBA Libros.
- LAINEMA, Matti & NURMINEN, Juha (2010) *El Ártico*. Barcelona, Art Blume.
- MIRSKY, Jeannette (1958) *La ruta del Ártico. Historia de las exploraciones nórdicas desde la antigüedad hasta los tiempos actuales*. Barcelona, Editorial Labor.
- WOODMAN, David C. (1992) *Unravelling the Franklin Mystery: Inuit Testimony (McGill-Queen's Native and Northern Series)* McGill-Queen's University Press

por el Océano Atlántico y saliendo por el Pacífico. La ruta fue la misma que hicieron Franklin y sus hombres, la gran diferencia es que una vez llegaron frente a las costas de la isla King William, no prosiguieron por el estrecho Victoria como habían hecho los primeros sino que viraron hacia el este y rodearon la isla por los estrechos de Wellington y Rae.

Un misterio sin resolver

Han pasado 166 años de la desaparición de la expedición de Franklin por el estrecho de Lancaster y todavía hoy quedan muchas preguntas por responder. ¿Por qué Franklin no dejó un mensaje en un mojón, durante su primera internada en la isla de Beechey, cuando ésto era lo habitual entre los exploradores que se adentraban en el Ártico? ¿Por qué en 1848 el índice de mortalidad proporcionalmente era más elevado entre los oficiales que entre el resto de la tripulación? ¿Por qué Franklin navegó por el estrecho Victoria, cuando sabía que podía ser una trampa mortal

Continúa en la página 13...

⁷ Los restos humanos más al sur que hasta el momento se han encontrado.

⁸ Gracias a la tradición oral y a la información aportada por los propios inuit a los exploradores, se cree que la mayor parte de los cadáveres se encuentra en la bahía Erebus, ya que según los indígenas, los expedicionarios regresaron, tras su huida hacia el sur en 1848, de nuevo a sus barcos. También, afirmaron que cinco hombres habían vivido en uno de los navíos que en 1849 todavía se mantenía a flote. Parece ser que el otro barco fue a la deriva hacia el estrecho de Simpson para luego hundirse en la costa este de la isla King William. Según todos estos datos, los últimos supervivientes pudieron alcanzar el río Back's Fish y murieron como muy tarde en otoño de 1850.

després cap a Madrid per a complir amb els vols contractats.

Els dies 18 i 23, Beaud i Hélène Dutrieu fan una sèrie de vols a l'aeròdrom de la *Ciudad Lineal*³, a Madrid.

Qui era Hélène Dutrieu?

Belga, neix el 10 de juliol de 1887.

Després de veure un vol dels germans Wright, el 1908, decidí fer-se pilot i el mateix any s'envolà amb un avió *Demoiselle*, estavellant-se, doncs no havia fet cap aprenentatge previ.

L'abril de 1910 va convèncer René Sommer que li deixés pilotar el seu aparell, fent un vol amb viratge i aterratge correcte, però en prendre part el mes següent en el festival d'Odesa s'estavellà, trencant l'apell. Sommer veié que no sabia pilotar i rescindí el contracte.

Finalment feu el curs de pilot, aprovà l'examen, però a

conseqüència d'una sèrie de queixes sense fonament, l'Aero Club de França decidí que devia repetir la prova.

El 3 de setembre de 1910 participà en les proves organitzades pel Balneari de Blankerberger. S'envolà de la platja del balneari amb un passatger, volant fins a Bruges i retornant fins el punt de sortida. Amb aquest vol, sense saber-ho, va batre varis rècords: Va ser la primera dona que volava sobre camp obert; va fer el primer viatge d'anada i tornada entre ciutats, sense escales, realitzat per una dona amb passatger; Va ser la primera dona a volar amb passatger; va ser la primera dona belga en pilotar un avió; va fer el rècord oficiós d'alçada amb 400 metres; va fer el rècord oficiós de permanència, amb un vol d'entre 35 i 40 minuts; va fer el rècord oficiós de distància amb 45 Km i, finalment, l'Aero Club de Bèlgica li concedí el títol de pilot N° 27.

El 5 de desembre del mateix any guanyà la Copa Fèmina en recórrer 60 Km i 800 metres en 1 hora i 9 minuts.

Després dels vols fets a Espanya el 1911, durant el mes de maig s'adjudicà la copa del Rei d'Itàlia, guanyant a tots els seus competidors masculins. El mes d'octubre, a Nova York, inscriu el seu nom en rècords nord-americans amb un vol d'1 hora, 5 minuts i 5 segons. El desembre del mateix any guanyà la II Copa Fèmina al recórrer 254 Km. i 800 metres en 2 hores i 58 minuts.

El 9 de febrer de 1913 el govern francès li concedeix la Legió d'Honor.

Va morir el 26 de juny de 1961.

Abans que la Dutrieu, obtingueren el seu títol de pilot la francesa Baronesa Raymonde de Laroche, el 8 de març de 1910. El mateix any, el 16 de setembre, la nord-americana Besica Raiche volà per primer cop sola el 16 de setembre de 1910.

Recordem que el primer vol es va fer a Europa el 1906.

³ Diari *ABC* del 19, 24 i 25 de març de 1911.

Continuació... Expedició Sir John Franklin

ya que allí se concentran los témpanos procedentes de los mares árticos? ¿Por qué Crozier se dirigió hacia el sur, en dirección al río Back's Fish, cuando sabía que el primer puesto de ayuda de la Hudson Bay Company estaba a 1.500 Km. de distancia, mientras que si se hubieran dirigido hacia el norte, a la isla de Beechey situada a unos 600 Km., donde tenían un almacén con comida y provisiones, se hubieran podido encontrar con barcos que habrían ido en su rescate? ¿Por qué cargaron con materiales innecesarios en su huida hacia el sur y no se llevaron consigo ropa de abrigo, instrumentos de navegación y medicamentos?

Sin duda, el misterio que rodea esta tragedia ártica ha ido más allá de los anales históricos y de canciones marineras como *Lady Franklin's Lament*. En la actualidad Franklin y sus hombres, son

protagonistas en numerosos libros de ficción, relatos históricos y ensayos científicos que tratan de desgranar los enigmas que todavía quedan por resolver y que de momento continuarán enterrados en el Ártico, un lugar donde el simple desaliento puede convertirse en una muerte segura.

Franklin, el cambio climático y el interés estratégico en el Ártico

En 2008 el gobierno canadiense inició un programa de búsqueda de los barcos *Erebus* y *Terror* bajo la dirección del arqueólogo marino Robert Grenier. Según John Baird, ministro de Medio Ambiente, «El hallazgo de estos restos revelaría información inédita sobre la exploración del norte canadiense y del pasaje del Noroeste, una parte importante de nuestra historia colectiva y de

gran importancia para las generaciones actuales y futuras»⁹. Sin embargo, detrás de estas palabras se encuentra el interés por la soberanía canadiense en el Ártico, ahora que el cambio climático permitirá dentro de pocos años, navegar en verano por un mar libre de hielos a través del Paso del Noroeste. Es más, Canadá afirma que la localización de estos barcos supondrá la prueba definitiva para que sean reconocidos sus derechos en el marco de la Convención de la ONU sobre el derecho del mar, que en el caso del Océano Ártico se cree que alberga enormes reservas de petróleo y gas natural. Con la nueva tecnología, la ayuda de la tradición oral y los conocimientos del medio de los inuit y el deshielo estival, se espera que en los próximos años se produzcan nuevos hallazgos que permitan descifrar de una vez por todas, el misterio que rodea la expedición de Franklin.

La búsqueda continúa...

⁹ Periódico *El Universo*. Guayaquil, Ecuador. 15 de agosto de 2008.