

ARISTIZÁBAL Y GRAVINA. UN VIAJE Y UNA VISIÓN DE LA CAPITAL OTOMANA

Rodrigo Lucía Castejón
Centro Superior de Estudios de Oriente Próximo y Egipto

ABSTRACT

Enlightened military men. These are the viewpoints that come to Spain from the Sublime Porte once the political contacts are resumed between both Mediterranean powers. The sailors Aristizabal and Gravina will leave witness of their impressions and experiences acquired in the first trips of contact to Constantinople, having jointly the enlightened sieve that so exciting period left in them. Numerous are the studies on the trips that both prominent figures made, but here we will try to treat them as an only trip, on having had a conductive common thread and to be made in a brief lapse of time.

RESUMEN

Militares ilustrados. Éstos serán puntos de vista que lleguen a España desde la Sublime Puerta una vez se reanuden los contactos políticos entre ambas potencias mediterráneas. Los marinos Aristizabal y Gravina dejarán constancia de sus impresiones y experiencias adquiridas en los primeros viajes de contacto a Constantinopla, teniendo en común el tamiz ilustrado que tan apasionante época dejó en ellos. Numerosos son los estudios sobre los viajes que ambos personajes realizaron, pero aquí se intentará tratarlos como un único viaje, al tener un hilo conductor común y realizarse en un breve espacio de tiempo.

KEYWORDS

Enlightenment, Constantinople, trips, diplomacy, Navy.

PALABRAS CLAVE

Ilustración, Constantinopla, viajes, diplomacia, Armada.

1. EL "HOMBRE ENFERMO DE EUROPA"

A comienzos del siglo XVIII la debilidad del gobierno central turco llevó a la pérdida de control de la mayoría de las provincias a manos de los gobernantes locales, que asumieron un control más o menos permanente de grandes distritos, incluso de provincias enteras, durante largos periodos de tiempo. La falta de recursos militares, así como el beneplácito de unos pueblos sometidos durante años, y con un sentimiento nacionalista en ciernes, permitió mantener la autoridad de los gobernantes locales en vez de los funcionarios otomanos.

Estos jefes locales ejercían un poder casi completo en sus territorios, recaudando los impuestos locales para sí mismos y enviando sólo pagos nominales al gobierno central, por lo que resultaba muy difícil alimentar a la población de las ciudades. La reacción otomana fue enfrentar a los rebeldes locales entre sí y aprovechar la influencia de la ayuda otomana, que lograba que se siguiera reconociendo la autoridad del sultán, mientras que el Tesoro ganaba pagos regulares en moneda o en especies por parte de los jefes locales. Debido a la corrupción, parte de lo recaudado iba a parar a manos de los que controlaban el gobierno central para provecho personal, y el Tesoro seguía sufriendo escasez de fondos,

así como la población de las ciudades escasez de productos de primera necesidad, provocando numerosos altercados violentos hacia las clases dirigentes de las ciudades. Los jefes de palacio no se oponían demasiado a estas ejecuciones, ya que les permitía conseguir ganancias al otorgar el puesto al aspirante con el mejor soborno.

El problema se seguía sosteniendo debido a la “burbuja” en la que vivía la mayor parte de la población turca, al margen de los acontecimientos que ocurrían tanto en su entorno como más allá de sus fronteras. Europa quedaba fuera de la referencia debido a la creencia en la superioridad absoluta de la sociedad otomana sobre el mundo infiel en todos los aspectos. Los avances en todas las materias que se producían en Europa durante la Ilustración fueron totalmente ignorados en el imperio otomano. El único contacto que tuvieron con Europa fue durante las numerosas guerras en las que estaban embarcados, y las derrotas del ejército otomano eran achacadas a un fallo en el empleo de las técnicas antiguas, que habían propiciado tantas victorias, más que al hecho de que se estaban quedando atrás en las técnicas militares con respecto a Europa.

Algunos miembros de la sociedad otomana rompieron, en cierta medida, este aislamiento durante el siglo XVIII a través de cierto número de canales que se establecieron con Occidente. Un reducido número de embajadores otomanos fueron enviados para firmar tratados y participar en lo que les permitió ser permeables a la ola de nuevas ideas y acontecimientos que recorrían Europa. Además, al Imperio Otomano llegaban mercaderes, viajeros y cónsules, por lo que a los otomanos les fue imposible seguir evitando este contacto. Fue poco a poco como las costumbres y saberes europeos empezaron a entrar entre las clases dirigentes.

A partir de entonces, los otomanos descubrieron que su poderío militar (basado en la disciplina de la infantería de jenízaros y la caballería de *spahis*) estaba en franca decadencia, y decidieron abrirse a la diplomacia occidental. De esta manera, los comerciantes cristianos de Constantinopla se abrieron paso en la administración otomana. Este proceso duró todo el siglo XVIII, pero motivó el surgimiento de la idea de reemplazar el Imperio Otomano por un Imperio Griego¹. Los griegos se alzaron en armas a comienzos del siglo XIX y obtuvieron su independencia en 1823, pero jamás llegaron a concretar la Gran Idea. Los otomanos adoptaron posturas religiosas más extremas y se enredaron irremisiblemente en el juego político de las potencias coloniales de Occidente, al tiempo que sobrevivían a las sublevaciones de sus propios jóvenes oficiales, fruto de las modernas ideas occidentales en el arte de la guerra. El Imperio pudo sobrevivir todavía tres cuartos de siglo más, gracias al apoyo de Inglaterra (que necesitaba a los otomanos para contrarrestar las ambiciones de Rusia de alcanzar el Mar Mediterráneo). Esto no impidió que los otomanos perdieran virtualmente la administración de Egipto, al tiempo que los pueblos cristianos de los Balcanes (Serbia, Rumanía, Bulgaria y Albania) se fueron independizando uno detrás de otro. Francia, por su parte, tradicional aliada del Imperio Otomano, se sirvió de ellos para iniciar las hostilidades contra la Rusia de Catalina II, en un intento desesperado de frenar el avance ruso hacia Polonia. La guerra, que tuvo una duración de seis años, terminó con la paz de Koinardji, con el resultado de la pérdida del Mar Negro de manos turcas, el derecho de independencia para Crimea y, la mediadora del tratado, Austria, conseguía por su trabajo realizado la región de Bukovina.

El sueño ruso de dividir el Imperio Otomano comenzó a tomar forma con la anécdota del nacimiento del segundo nieto de Catalina II, a quien bautizó con el nombre de Constantino, destinado a reinar en un nuevo Imperio bizantino bajo la tutela de Rusia y el Sacro Imperio Romano. En 1783 Catalina de Rusia se anexionó el khanato de Crimea, la puerta de Constantinopla para los turcos.

¹ Este sentimiento nacionalista se concretó en la Gran Idea, un estado-nación griego con capital en la propia Constantinopla

Abdul Hamid I (1774-1789), pese a disfrutar de un breve periodo de reinado, instauró las bases sobre las que se debía edificar el nuevo reino otomano, centrándose en el sistema educativo y en la reorganización del aparato militar. Para este último empeño tuvo la colaboración del turco de origen húngaro y protegido del ministro de Asuntos Exteriores francés, barón de Tott. Se ocupó de la modernización de los sistemas defensivos de la ciudad de Constantinopla, reforzando las entradas por los estrechos y dotando a la ciudad de una completa defensa basada en la utilización de baterías de artillería, instalando una fundición para construir los cañones en Häskey. Todas estas leves reformas serían ampliadas al ámbito civil y concluidas por su sucesor Selim III.

El apoyo del gobierno de Luis XVI y se su embajador ante la Sublime Puerta, el conde de Choiseul-Gouffier no se hizo esperar. En 1783 se inauguró la nueva escuela, con profesorado francés, de ingenieros militares. Se potenciaron los tratados sobre arte de la guerra y nuevas maniobras navales. La renovación de la Armada fue obra del almirante Ghazi Hasan Pachá que encargó a varios arsenales construir nuevos barcos bajo la dirección de ingenieros franceses, como Keuffer y Le Chevalier. Así, el 30 de mayo de 1787, sería botado el primero de los barcos que renovarían la Armada otomana. Creó una Escuela de Ingenieros de la Marina y se esforzó en mejorar y aumentar el reclutamiento de marineros.

Las ambiciones de Catalina, alimentadas por la toma de Crimea, la llevaron a pretender ahora conquistar Georgia y crear allí un estado ortodoxo bajo la influencia de Rusia. De nuevo la idea de repartir el territorio del Imperio otomano tenía como principales actores a Rusia y Austria, que se quedaría la zona occidental de los Balcanes, además de Venecia, que recibiría Morea, Creta y Chipre. La oposición del resto de potencias europeas, principalmente Inglaterra y Prusia, frenaría tal intento, hasta que el cada vez más poderoso partido belicista turco incitó a la guerra, que estalló en septiembre de 1788, primero entre Turquía y Rusia, y poco después con Austria. En 1792 se firma la paz con Austria manteniendo el *statu quo* territorial anterior y con Rusia un año después; la Paz de Jassy estableció la frontera entre ambos imperios a lo largo del río Dniester, Rusia se apoderó de Ochakov a cambio de la devolución de los territorios rumanos y se mantuvo la independencia de Crimea y de Georgia.

2. ANTECEDENTES DE LAS RELACIONES ENTRE ESPAÑA Y TURQUÍA

Durante dos siglos, los extremos del Mediterráneo actuaron como defensores de la causa cristiana y musulmana, comenzando con el siglo XVIII un cierto acercamiento hasta que fructificó el definitivo tratado de paz.

Sería el comercio la puerta de acercamiento entre las dos potencias. Un todavía rey de Nápoles, Carlos III, acuciado por la actividad de los piratas berberiscos y turcos, llegó a un acuerdo con Constantinopla asegurando el libre tránsito de barcos por sus aguas. Este podía haber sido firmado también por el entonces monarca español Felipe V, pero todavía eran mayoría los que veían recelosos el papel de la nueva política turca, una potencia musulmana.

Será entonces con la subida al trono español de Carlos III cuando comiencen los verdaderos acercamientos. Utilizando sus ya establecidos contactos napolitanos, se servirá del representante de Nápoles en Constantinopla, Guillermo Ludolf, como punta de lanza de una nueva política internacional, dirigida hacia la pacificación del Mediterráneo. Una política auspiciada por el secretario de estado español, Floridablanca. Pero nada de esto hubiese llegado a buen puerto si por parte otomana no hubiese habido una intención similar, y fue así gracias a la actitud del nuevo sultán Mustafá III, iniciador de las reformas que culminarán años más tarde. Monarca influenciado por las ideas de la Ilustración, se interesó por sacar a Turquía del estancamiento en el que se encontraba, creando Academias

de estudios a la manera de Occidente y buscando nuevos aliados que contrarrestaran la creciente influencia rusa.

Floridablanca, ante el interés de los turcos de firmar la paz, envió a Constantinopla al que sería el embajador español ante la Sublime Puerta, el alicantino Juan de Bouligny. Después de tres años de arduas negociaciones² se conseguiría la paz, firmándose el 14 de septiembre de 1782, tomando como cuerpo el tratado ya existente de Nápoles. El comercio se veía así libre de impedimentos entre ambas potencias, pagando las naves de ambos países los mismos impuestos en los puertos y aduanas. Se intercambiaron cónsules por ambas partes. Se permitió el libre acceso de los súbditos españoles a los santos lugares, adquiriendo el estatus de miembros de potencia amiga, lo que les salvaguardaba en caso de accidente o fallecimiento. Se establecieron acuerdos de extradición de súbditos encausados, entregándose los españoles al cónsul en Constantinopla y siendo remitidos los turcos apresados en España a un procurador especial establecido en la ciudad de Alicante. Igualmente, se establecieron compromisos de amistad entre las naves de ambos países. Ambas potencias se comprometían a mantenerse neutrales en caso de hostilidad por parte de terceros salvo en dos casos. Para Turquía, si España comenzaba acciones contra territorios musulmanes; y para España, si las hostilidades iban dirigidas hacia Nápoles o los dominios franceses.

El intercambio de regalos se convirtió en algo esencial para mantener la idea de amistad entre ambos, y fue idea del ministro español la de enviar una escuadra a la capital otomana demostrando así la riqueza y poder de España. Es por esta razón que ambas fragatas fuesen armadas hasta el límite permitido y enrolado un número más que significativo de marinos (para darse cuenta de la importancia de este dato, la tripulación media de una fragata de 74 cañones era de unas 530 almas, y la *Triunfante* y la *San Pascual* tenían a bordo 657 y 556 hombres respectivamente).

3. LOS VIAJEROS

3.1. Gabriel de Aristizábal y Espinosa

Guardiamarina desde los 17 años, este madrileño, nacido en 1743, destacó de gran manera en sus estudios de la Real Academia Naval de Cádiz³. Su periodo de instrucción tendría lugar durante varios años, entre las Azores y Filipinas, donde varias fueron sus escaramuzas contra los ingleses. Sería en Filipinas, en 1770, donde Aristizábal tuviese noticia de su ascenso a Teniente de fragata. Su periplo filipino no pudo desarrollarse de mejor manera. En el periodo de cuatro que estuvo en las islas, ostentó los cargos de Comandante del arsenal y ribera del puerto de Cavite, y Comandante General de Marina de las Islas Filipinas, un gran honor para un hombre de tan corta edad.

La experiencia adquirida durante su estancia en las Filipinas le valió para que a su regreso a España, en 1774, le fuese encomendada la tarea de redactar posibles modificaciones y mejoras del gobierno del territorio de ultramar. Se fueron sucediendo los años y sus ascensos, hasta llegar a Brigadier de la Armada en 1782, después de tomar Pensacola de manos británicas y el mismo año que se retomaba la isla de Menorca, hasta entonces en manos inglesas.

² Las intenciones de Bouligny eran las de extender las cláusulas del tratado firmado por Carlos III siendo monarca de Nápoles, mientras que los turcos preferían hacer un tratado completamente nuevo. Argel y los territorios musulmanes controlados por Turquía fueron el principal escollo para la firma del tratado, estando éste en peligro en numerosas ocasiones.

³ “destacando de modo especial en el estudio de las matemáticas y de las lenguas antiguas y modernas de las cuales aprendió con perfección el latín, italiano, inglés y francés”. Referencia tomada de la obra de GONZÁLEZ CASTRILLO, 2005: 711. En donde cita la biografía que de Don Gabriel de Aristizábal realizase en 1854 el abogado del colegio de la corte, José María de Antequera.

Después de su misión a Constantinopla en 1783, materia de estudio de este trabajo, sus ascensos y menciones llegaron, si cabe, con más prontitud que hasta entonces, siendo nombrado Jefe de escuadra todavía bajo el reinado de Carlos III y Teniente General con Carlos IV como soberano. Es con este cargo con el que es destinado al Caribe, acosado por el continuo ataque de los corsarios franceses de Santo Domingo, que perjudicaba el transporte de mercancías y fondos a la Península. De nuevo los éxitos acompañarían al Teniente General, tomando la plaza francesa de Fuerte-Delfín en 1794 y La Española para España, ganándose así el beneplácito de la corte. La evacuación de la isla, acordada tras el Tratado de Paz de Basilea, será llevada a cabo por la escuadra de Aristizábal, así como el traslado de los restos de Cristóbal Colón a La Habana.

Morirá el 5 de junio de 1805, cuatro meses antes de la batalla de Trafalgar, siendo Capitán General del Departamento Marítimo de Cádiz.

3.2. Federico Gravina y Nápoli

Nacido en Palermo, el 12 de septiembre de 1756, ingresa en la Real Armada en 1775 con el grado de guardiamarina.

Con el grado de alférez, después de su paso por el navío *San José*, es destinado a la fragata *Clara*. Bajo el mando del marqués de Casa-Tilly se dirigirá hacia el Brasil, donde tomaría la isla de Santa Catalina en una campaña contra las colonias portuguesas. Su vuelta a España se vio frenada por el naufragio de su nave, teniendo que pasar un año en Montevideo hasta su regreso a Cádiz en el navío *San Dámaso*.

Su participación en las campañas contra los corsarios argelinos y en el bloqueo de Gibraltar le valió el ascenso a Teniente de fragata, obteniendo así el mando del apostadero de Algeciras, desde donde participará en las expediciones a Menorca y en un nuevo bloqueo a Gibraltar.

De haber pasado su vida militar luchando frente a las tropas inglesas pasa ahora a verse frente al nuevo gobierno revolucionario francés de la Convención, participando en el sitio de Tolón y la costa norte de Cataluña, por lo que será ascendido al mando de la Escuadra. En 1796 las alianzas cambian de rumbo, y Gravina se enfrentará a la flota inglesa en Cádiz, el Ferrol y Brest. Junto con la escuadra francesa del almirante Villeneuve, Federico Gravina emprenderá las campañas de Martinica, Finisterre y Trafalgar, donde, al mando del *Príncipe de Asturias*, sufrirá la herida que le causará la muerte en Cádiz el 9 de marzo de 1806.

4. EL VIAJE

A Aristizábal le es encomendada la misión el 31 de agosto de 1783, al mando de 4 naves: El *Triunfante*⁴ de 80 cañones, el *San Pascual*⁵ de 70, el bergantín *Infante*⁶ de 18 y la fragata *Santa Clotilde*⁷ de 26 cañones. Todo este despliegue de medios llevó su tiempo prepararlo, pues no sólo había que contratar las tripulaciones y elegir a la oficialidad, sino que el viaje también fue aprovechado para el traslado de parte de la familia imperial marroquí a Constantinopla, así como familiares del embajador español ante el imperio otomano. Finalmente, la escuadra se hizo a la mar el 24 de abril de 1784.

⁴ Con 657 hombres de dotación, bajo el mando de Sebastián Ruiz de Apodaca.

⁵ Al mando de Francisco Javier de Winthuisen y con 556 hombres a bordo.

⁶ 121 hombres a las órdenes de Juan María Villavicencio.

⁷ Esta fragata se unirá al resto de la flota, el 5 de mayo, una vez ya emprendido el viaje, en la isla de Menorca. Mandada por Bartolomé Rivera, al mando de 231 hombres. Sobre sus capacidades náuticas, el propio Aristizábal dudaba de ellas, dejando así constancia de ello en su manuscrito del viaje, lamentándose por el retraso al que sometía al resto de la escuadra.

Las tres naves que iniciaron el viaje desde Cartagena, antes de unirse a la cuarta en Menorca, tuvieron tiempo para tomar nuevas mediciones que mejoraran las cartas marítimas del Mediterráneo. Y aún tendrían tiempo para sumar a sus viajeros a un nuevo miembro de la familia imperial marroquí, el embajador de Marruecos en la isla de Malta, embarcado hasta entonces en un barco procedente de la actual Croacia.

Por su parte, Federico Gravina, cuatro años más tarde, se hará a la mar el 1 de abril de 1788, llevando de regreso a Constantinopla al embajador otomano en la Corte española, Vasif Efendi⁸, al mando de la fragata *Santa Rosa*.

La escala de Aristizábal en Malta resulta de obligado cumplimiento, visitando esta vez, con la plana de su oficialidad, al Gran Maestre de Malta, y recabando información de la situación actual de Constantinopla al ver que se encontraba fondeada la fragata *Santa Magdalena*, recién llegada de Turquía.

Como era costumbre, se contrataban pilotos con experiencia en cada región marítima por la que transcurriera el viaje, y una de las escalas para ello tuvo lugar en la isla de Sicilia. No volverán a largar velas hasta el 7 de junio, con los dos pilotos ya a bordo, y con nuevas mediciones y grabados que se sumarían a su posterior relato. Lo que podía haber sido una travesía tranquila se vio enturbiada por el episodio de la caza de la *San Pascual* a una fragata holandesa⁹, ya en mares griegos. Gracias a este apresamiento tuvieron noticia del avance de la peste por los puertos orientales hacia los que se dirigían, incluida la propia Constantinopla. Es de destacar el dato de que el tratado de paz firmado entre España y la Sublime Puerta era tan reciente que los barcos griegos con los que se cruzó en su travesía la escuadra de Aristizábal (así deja constancia en su manuscrito) temían ser apresados y sus tripulaciones vendidas como esclavos.

La siguiente escala y, posiblemente, la más peligrosa de la travesía, era el paso del estrecho de los Dardanelos. Este capítulo comenzó de manera adversa al encallar la *San Pascual* es uno de los numerosos bancos de arena, cerca de la isla de Lemnos¹⁰. Tanto la nave capitana, el *Triunfante*, como el *Infante*, comenzaron las maniobras de auxilio a la nave accidentada, mientras que la *Santa Clotilde* era enviada en busca de ayuda a Tenedos, una ayuda que no fue necesaria al ser suficiente el trabajo de los dos navíos, perdiendo únicamente un día en toda la maniobra. De toda esta operación, Aristizábal dejaría constancia escrita y gráfica, para así evitar estos mismos contratiempos en el futuro.

Desde los Dardanelos ya era el momento de enviar emisarios a Constantinopla para avisar de la llegada. Llamativa les resulta la actitud de los turcos de saludar utilizando munición real en vez de salvas, alertando así a los emisarios españoles no preparados para esta costumbre¹¹. Las fortalezas del estrecho serán también objeto de especial estudio y representación, dejando constancia de todas las características militares de las mismas.

La misión de Gravina hará su trayecto sin mayores complicaciones, invirtiendo un mes desde su salida de Cartagena en llegar a los Dardanelos¹², donde finalmente fondearon

⁸ En España desde 1787, llegó a bordo de un navío francés al puerto de Barcelona.

⁹ La *Medea*, fragata de 40 cañones, procedente de Esmirna junto con otro bergantín.

¹⁰ De nuevo Aristizábal vuelve a dejar constancia de sus quejas, lamentando el fallo atribuido, además del fuerte oleaje, a la inexperiencia de los prácticos.

¹¹ El enviado español, Juan José García Gómez, tuvo a bien avisar al resto de la escuadra de esta actitud para que no existiera malentendido alguno que pusiera en peligro la misión diplomática. Pero por acción de los elementos, este aviso no pudo llegar a tiempo a manos de Aristizábal, y al pasar los buques entre las fortalezas de los Dardanelos, el *Triunfante* “se encontró cercado de balas, y creyendo se le embarazaba el paso que no venía a forzar, cargo su aparejo para dar fondo, dexando caer el ancla que no agarro con 60 brazas de cable, y llegando el aviso de ser saludo, se contesto, y se pico el cable, porque el Navio caia sobre la costa, y el viento muy recio a la sazón no permitia recogerlo”. Transcripción de GONZÁLEZ CASTRILLO, 1997: 86.

¹² Frente a los tres meses y medio que tardó Gabriel de Aristizábal en su accidentada travesía.

y fueron recibidos por el cónsul de España. Se repetirá el episodio de los saludos por medio de cañonazos, de los que ya tenían constancia, no como Aristizábal, al escribir “tirando según su costumbre con balas de piedra, y de hierro, pasando varias de ellas inmediatas al buque, observamos que alcanzaban de un castillo al otro y las vimos caer sobre la arena de la parte opuesta”. Salvas que durante su estancia en puerto hubiesen podido causar un grave trastorno a las relaciones hispano-turcas debido a la acción de Gravina de disparar sus cañones en la misma Constantinopla al ser informado por medio de Bouligny del nacimiento de una nueva infanta, disparando 21 cañonazos que pusieron en estado de alarma a la totalidad de las fuerzas turcas.

Para Aristizábal, en cambio, lo que parecía ser ya una travesía corta y tranquila se tornó en dificultosa debido a la nueva varadura del *San Pascual*, debido a los fallos de estructura que poseía desde su primer accidente. De nuevo, Aristizábal haría gala de sus experiencias adquiridas en los años previos en España y aprovecharía el incidente para anotar consejos que mejorasen el estado de la totalidad de la Armada española¹³. Mientras la casi totalidad de la flota ancló para comenzar las reparaciones, los viajeros ilustres de la escuadra, recordemos, los familiares del Emperador de Marruecos y del embajador español en Constantinopla, fueron embarcados en el bergantín y enviados ya hacia la capital otomana.

Por fin, tras varios meses de travesía y numerosos contratiempos, el 10 de septiembre hacía su entrada en el puerto de Constantinopla la totalidad de la escuadra española¹⁴. Y empieza aquí la parte más interesante del relato de Don Gabriel de Aristizábal, dejando constancia de sus impresiones de la gran metrópolis otomana que, en el periodo de treinta días antes de tener audiencia ante el Sultán, tuvo oportunidad de conocer.

Antes de permitir el desembarco de las tripulaciones, mandó establecer un hospital de campaña como prevención antes los posibles casos de peste que, afortunadamente, no tuvieron lugar. Gran parte del tiempo tuvo que pasarlo el Comandante en actividades diplomáticas, celebrándose numerosas recepciones y banquetes, hasta llegar al culmen de su misión, la entrevista con el Gran Sultán, de la que no nos queda constancia escrita, no porque se haya perdido, sino porque Aristizábal no quiso dejar nota alguna de ello¹⁵. Y es de este Palacio y del serrallo de lo primero que deja sus impresiones el comandante, resaltando el lujo exuberante que lo rodeaba y dejando constancia de su desaprobación hacia el lugar destinado a las mujeres, el serrallo. Es digno de mención su preferencia por los edificios y monumentos de época bizantina, dejando de lado todo aquello que perteneciese a la arquitectura musulmana, salvo las principales mezquitas¹⁶. Así, da especial relevancia al “Templo de Santa Sophia hoy Mezquita Real de Constantinopla, el Hypodromo y sus Monumentos, Templo de Justiniano convertido en Mezquita, la gran Cisterna de Justiniano, el pilar porphireo que condujo de Roma el Gran Constantino, la Casa del Senado con el Templo de Diana, la Yglesia de los Apóstoles”.

¹³ “Acaecimiento como todos los de esta naturaleza que recomienda mucho la necesidad de aumentar y perfeccionar a bordo las bombas, de modo que aguanten en buen estado y extraigan mucho agua sin emplear demasiada gente ni trabajo”. Transcripción de GONZÁLEZ CASTRILLO, 1997: 87.

¹⁴ La costumbre de saludar mediante salvas fue esta vez suprimida debido al embarazo de la sultana, para no causarle así ningún tipo de problema.

¹⁵ González Castrillo elucubra sobre la posibilidad de que la representación española sintiese rechazo ante la etiqueta oriental de la Corte del Gran Sultán, teniendo que humillarse ante la figura del Sultán como signo de respeto hacia su persona.

¹⁶ “La falta de gusto en la Arquitectura priva a esta Ciudad de nobles Edificios que la hermoseen, porque ni las obras públicas ni las Casas de los Poderosos, aunque grandes, guardan proporción ni concilian el gusto”. Transcripción de GONZÁLEZ CASTRILLO, 1997: 108. Las preferencias del Comandante, tal y como él dice son “Sta. Sophia, Sultan Mahomet, Sultan Achemet, Osmania, Solimania y Sultan Bayaceto”.

Contrasta con la ya primera impresión que deja Gravina de la ciudad otomana una vez llegan a puerto, una metrópolis en la que “se ven a cada paso casas, lugares y arboledas, las vueltas que da el canal y el ángulo que forma en el lado izquierdo de la torre no permiten ver ninguna pequeña parte de él, así parece unida la costa de Asia a la de Europa, cuyo lado también está lleno de casa y entre ellas una y un jardín, del Gran Señor, y toda la costa llena de árboles, todo lo que unido forma un conjunto, el más hermoso que puede verse, y que no tiene igual según la mayor parte de los viajeros afirman, y así a nosotros lo pareció cuando fondeamos¹⁷”

Dejando de lado el aspecto cultural de la ciudad, lo que más llamó la atención de los españoles fue la vida cotidiana, la cantidad de sensaciones, buenas y malas, que tan inmensa y fascinante metrópolis les suponía. El Gran Bazar fue, de forma indudable, uno de los principales puntos de sorpresas debido a la gran cantidad de objetos que allí pudieron observar y comparar, aunque su disposición y edificación no fuera del agrado pleno de Aristizábal¹⁸, algo en lo que coincide en parte con Gravina, al considerar que “las casas generalmente son feas y pequeñas por fuera, unas pegadas a otras, y todas de madera. Las calles también feas, estando mal empedradas y sucias y sólo una hemos visto buena, que atraviesa casi toda la ciudad”.

Sobre el modo de vida, se centra principalmente en las viviendas de las clases acomodadas de la ciudad, con sus grandes miradores, sus jardines “confusamente distribuidos” y su distribución para separar la zona masculina de la femenina, aprovechando este hecho para hacer mención de la figura de los eunucos, “miserables Ministros de la desconfianza, indignos de constarse entre los hombres”¹⁹. De las mujeres hará especial hincapié en su situación, llevado por las impresiones que le provocan los harenes, los baños para mujeres. Hace reflexiones sobre su situación dependiendo de su etnia y religión, observando las diferencias entre las mujeres griegas, las turcas y las armenias. Critica las leyes que mantienen sometidas a las mujeres frente al varón, a excepción de la Sultana. Y si Aristizábal no era proclive a alabar la arquitectura otomana, no hace lo mismo a la hora de describir el físico de las mujeres turcas, que parece son de su entero agrado.

Las descripciones de Gravina están mucho más dirigidas a entender los usos y costumbres de los ciudadanos otomanos. Deja detallada narración de usos y costumbres, dando especial relevancia a la religión, su práctica y a su profeta, Mahometo o Mahoma.

Ya se ha expuesto cual era la situación política, tanto externa como interna, en la que se encontraba Turquía, y estos datos los corrobora el propio Aristizábal al hacer un extenso estudio de las instituciones políticas del Imperio Otomano, en claro retroceso frente a los años anteriores de expansión. Y como pensamiento práctico, más que descriptivo, invita a aprovechar la ocasión para reducir al turco a su mínima expresión²⁰.

Y aunque de una expedición diplomática se trataba, no hay que olvidar los años de hostilidades entre ambas potencias, por lo que la parte dedicada al aspecto militar otomano ocupa gran parte de sus escritos. Hace Aristizábal un amplio resumen de los cuerpos de

¹⁷ Extracto del Diario del capitán de navío D. Federico Gravina, comandante de la fragata Santa Rosa en su viaje a Constantinopla transportando el enviado de la Corte otomana Acmet Guasif Efendi y varias noticias observadas y adquiridas en aquella capital. GRAVINA, 1788.

¹⁸ “Sus calles ni son anchas ni derechas... con calles muy angostas y oscuras”.

¹⁹ Transcripción de GONZÁLEZ CASTRILLO, 1997: 117.

²⁰ “Qualquiera de estas causas produciría por sí sola la pérdida de un Reyno, con que no sería extraño que resultase de la combinación de tantas. Nadie la dudaría si la Europa aprovechase la presente coyuntura de flojedad, desaliento, y humillación, en que se ven los Turcos para estrecharlos a sus primeros confines, proporcion, que no perderían ellos para extenderlos si se presentase à su favor”. Transcripción de GONZÁLEZ CASTRILLO, 1997: 129.

ejército turcos²¹, sus mandos, reclutamiento y armamento. Sobre la marina²², el punto débil turco hasta el reinado de *Barbarroja*²³ en el siglo XVI, observa el mismo grado de decadencia que en el resto de cuerpos del ejército de tierra. Aunque bajo las órdenes de expertos franceses e italianos, los arsenales mostraban con su baja calidad, el estado real de la marina imperial otomana. Como nueva crítica hacia el turco, tacha de grave error el uso de aparejos de distintas clases en varias de las naves que pudo observar, así como el alquiler de numerosas naves a sus principales aliados. Como Egipto y los berberiscos de Trípoli Argel y Túnez, para la vigilancia de los territorios costeros.

Las mismas son las impresiones de Gravina. Punto por punto va corroborando los apuntes de Aristizábal. Del cuerpo de Jenízaros afirma “falta de disciplina, y muy distante de poderse llamar tropa arreglada, no es ya aquel cuerpo terrible a cuyo arbitrio estaba el trono y aun cabeza del Sultán”. De los *spahis*, la caballería, apunta su creación como contrafuerte a los jenízaros, así como la utilización que hacen de las armas de fuego, aún sin olvidar la lanza y la espada, recuerdos de sus primeras instrucciones. Nombra también al que podría identificarse como cuerpo de zapadores, los *araes*, y los *arcanjes*, destinados al asalto de las plazas fuertes. No da la relevancia que Aristizábal atribuye a la artillería, pues solamente cita el número de efectivos que la componen. No así ocurre con los aguadores y con los arqueros, cuerpos a los que presta especial atención.

También reserva espacio para las tropas no regulares, las que los distintos Pachás deben mandar en caso de necesidad, atendiendo especialmente al cuerpo de mamelucos, que “son los mejores y más bravos soldados que tienen los musulmanes”.

La Marina que se encuentra Gravina ha aumentado con respecto a la apuntada por Aristizábal. 29 navíos, uno más en construcción de 74 cañones, 6 fragatas de cuarenta, 16 fragatas de treinta, 4 jabeques y 16 naves de pequeño tamaño. Pero la imagen de decadencia es la misma, “son de mala construcción, muy cortos, muy alterosos y viejos al presente casi todos. Sus arboladuras, cortas y mal puestas, su aparejo muy cargado, y en sus baterías llevan indistintamente mezclados cañones de distintos calibres. Como no acopian ni curan las maderas cortándolas, solamente cuando las necesitan, y no atendiendo a su calidad, son sus navíos de muy poca duración, todo lo que hace poco respetables las fuerzas navales otomanas”.

Los viajes de regreso a España son descritos con menor intensidad que las idas. Ambos tuvieron que realizar la obligada parada en Malta para someterse a la cuarentena. La escuadra de Aristizábal tuvo que esperar, por orden del monarca español, a la finalización de dos galeras y su posterior escolta hasta territorio español²⁴, acto que tendrá lugar el 31 de mayo de 1785, cuando fondee de nuevo en Cartagena, tras haber pasado un año de su periplo turco.

Cuatro meses es el tiempo empleado por Gravina en todo su recorrido, levando anclas en Constantinopla el 12 de junio de 1788 y echándolas en Cádiz el 28 de

²¹ De éstos, especial atención reciben los jenízaros, en clara regresión (debido a su anticuado armamento así como a su falta de disciplina) frente a los nuevos y poderosos ejércitos europeos, aunque no falta el halago al reconocer en la historia militar turca una gran pionera en la utilización de tropas regulares mucho antes que las potencias europeas. Sobre el cuerpo de artillería, destaca sus fundiciones y la composición de sus cañones. Sobre el último de los cuerpos, la caballería, anota la presencia de los famosos *spahis*, o caballería de la derecha, y los *silictar*, o caballería del ala izquierda.

²² 22 navíos, 14 fragatas, 10 jabeques y 9 galeras.

²³ Jayr al-Din.

²⁴ El consejo del propio Aristizábal, permitió la compra de dos galeras ya construidas y no la adquisición de nuevas, “porque ni había en la isla armadores capacitados para construirlas, ni sería barato su coste, dada la corrupción administrativa allí existente”. Su experiencia permitió adquirir las galeras *Generala* y *Magistral*, pero la negativa del Gran Maestre de Malta de deshacerse de la primera, obligó a escoger la *San Luis*, más vieja pero en buen estado. Los mandos los tomaron los capitanes de fragata José de Vargas y Juan José Martínez, con una tripulación escasa.

septiembre. Un viaje algo más largo que el de ida debido al ya citado periodo de cuarentena, en el que tuvieron que recuperarse 53 de sus marinos.

5. CONCLUSIONES

Dos viajes separados por cuatro años pero con el mismo destino y semejante desarrollo. La historia marca las impresiones que expresan los protagonistas. Dos siglos de enfrentamientos entre España y Turquía dejan una huella profunda, que ni el matiz de la Ilustración es capaz de borrar.

Los celos están a la orden del día, y así puede observarse en los escritos de Aristizábal, muy críticos, negativos no sólo con el estado como ente político, sino con sus gentes, sus costumbres, su cultura. Marcado le queda el trato recibido en la audiencia ante el Sultán, de la que no quiere dejar constancia, pero que permite adivinar estar destinado a hacer entender el bajo nivel del que eran objeto de consideración por parte del Imperio Otomano, considerándoles súbditos de una potencia menor. Aunque agasajado de regalos, el Sultán no se privó de mostrar toda la etiqueta de sumisión que existía en su Corte, haciéndoles esperar en los pasillos de las cocinas, haciendo coincidir la visita con la hora del rancho de la tropa turca. Fueron vestidos a la manera turca una vez estaban ya en dependencias reales, y llevados bajo vigilancia férrea ante la presencia del Sultán, quien dejó bien claro las diferencias religiosas entre ambos aliados. No fue éste un buen comienzo de viaje para el marino español, y bien pudo ser un condicionante para sus posteriores anotaciones negativas de su estancia en Constantinopla, no sólo en las anotaciones objetivas (estado del Ejército, corrupción de la Administración) sino en todo aquello que tuviese alama turca, salvándose de su quema particular todo vestigio previo al dominio otomano.

La visión de Gravina, sin las presiones de ser el primer enviado a la corte turca, son más suaves, agradables y comprensivas hacia las costumbres otomanas. No duda en criticar, de igual manera, los aspectos negativos de la Administración civil y militar de Turquía, pero desde un primer momento se le adivina fascinación por aquello que se presenta ante él, desde su llegada a puerto hasta el mismo día en el que él y sus oficiales deben abandonar Constantinopla.

Mayor es su dedicación al día a día de la vida turca, los usos, las casas, las comidas..., así como el crisol de culturas que pudo encontrar en la capital turca, desde los francos, los rayás y los armenios hasta los judíos, alepinos y griegos. De todos ellos hace Gravina descripción sin caer en la crítica a sus costumbres, no como ocurre en el caso de Aristizábal que, llevado por sus convicciones religiosas, hace un verdadero alegato en contra de los griegos ortodoxos, *“nación que, en otro tiempo, era la más cultivada, la más sabia en ciencias y artes, la más humana, la más valerosa, es hoy la más bárbara, cruel, cobarde y pérfida, sin tener ni resignación para sufrir la tiranía con que están dominados, ni aliento para sacudir tan ignominiosa costumbre”*.

La Ilustración no sólo permitió un nuevo modo de entender las cosas que les rodeaban, sino que permitió también abrir nuevos caminos a las personas y los pensamientos, y así queda reflejado en dos marinos españoles enviados a la capital de su archienemigo durante dos siglos, el pérfido turco, pesadilla de los ejércitos españoles, que ahora permitía, cierto que por necesidades estratégicas, una mayor permeabilidad que inundó a la totalidad de las cortes europeas, recorriendo por Europa un espíritu de acercamiento a aquellas culturas orientales que tanto tiempo habían quedado olvidadas.

6. BIBLIOGRAFÍA

CÓRDOBA ZOILO, J. M^a (2006) “Entre la curiosidad y la aventura. Los viajeros españoles y su mundo en la época de la expansión europea, desde comienzos del siglo XVIII a los inicios del XX”. Catálogo de la Exposición *La Aventura Española en Oriente (1166-2006)*, J. M^a Córdoba y M^a C. Pérez Díe (Eds.) Ministerio de Cultura, Madrid.

ESCRIBANO MARTÍN, F. (2006) “Gabriel de Aristizábal (1773-1805). El Viaje a Constantinopla”. Catálogo de la Exposición *La Aventura Española en Oriente (1166-2006)*, J. M^a Córdoba y M^a C. Pérez Díe (Eds.) Ministerio de Cultura, Madrid.

GONZÁLEZ CASTRILLO, R. (1997) *El Viaje de Gabriel de Aristizábal a Constantinopla*. Fundación Universitaria Española, Madrid.

GONZÁLEZ CASTRILLO, R. (2005) “Gabriel de Aristizábal y su viaje a Constantinopla en el año 1784”. *Arbor* n^o 711-712. Pp. 707-726. Tomo CLXXX. Madrid.

GRAVINA, F. (1788): *Extracto del Diario del capitán de navío D. Federico Gravina, comandante de la fragata Santa Rosa en su viaje a Constantinopla transportando el enviando de la Corte otomana Acmet Guasif Efendi y varias noticias observadas y adquiridas en aquella capital*. Museo Naval de Madrid. Mss 2.485.

GRAVINA, F. (2001): *Descripción de Constantinopla*. Ed. de Sánchez Molledo, J.M^a. Ediciones Miraguano, Madrid.

LUCÍA CASTEJÓN, R. (2006) “Federico Gravina y Nápoli (1756-1806): una imagen ilustrada de Constantinopla”. Catálogo de la Exposición *La Aventura Española en Oriente (1166-2006)*, J. M^a Córdoba y M^a C. Pérez Díe (Eds.) Ministerio de Cultura, Madrid.

MANSEL, P. (1998) *Constantinople: City of the World's Desire, 1453-1924*. St. Martin's Griffin, New York.

MARTÍN ASUERO, P. (2006) “Los diplomáticos españoles y el redescubrimiento del Imperio Otomano”. Catálogo de la Exposición *La Aventura Española en Oriente (1166-2006)*, J. M^a Córdoba y M^a C. Pérez Díe (Eds.) Ministerio de Cultura, Madrid.

SÁNCHEZ MOLLEDO, J. M^a. (2005) “El viaje de Federico Gravina a Constantinopla en 1788”. *Arbor* n^o 711-712. Pp. 727-746. Tomo CLXXX. Madrid.

SHAW, S. J. *et. all.* (1977): *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*. Volume 2, *Reform, Revolution and Republic*. Cambridge.



Fig. 1. Fragmento de grabado alemán fechado en 1635 (Mansel, 1998)



Fig. 2. Retrato de don Gabriel de Aristizábal y Espinosa. Óleo sobre lienzo. Museo Naval de Madrid



Fig. 3. Retrato de Federico Gravina y Nápoli. Óleo sobre lienzo. Museo Naval de Madrid

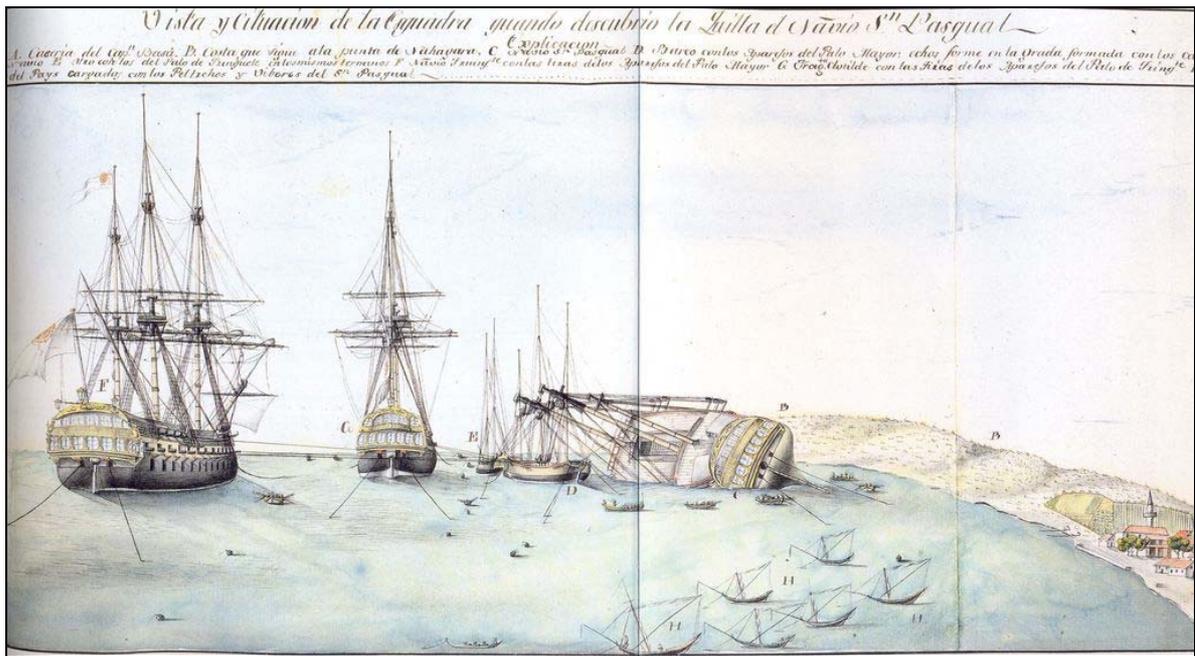


Fig. 4. Varadura del Navío San Pascual. Dibujo del manuscrito de Gabriel de Aristizábal (González Castrillo, 1997)

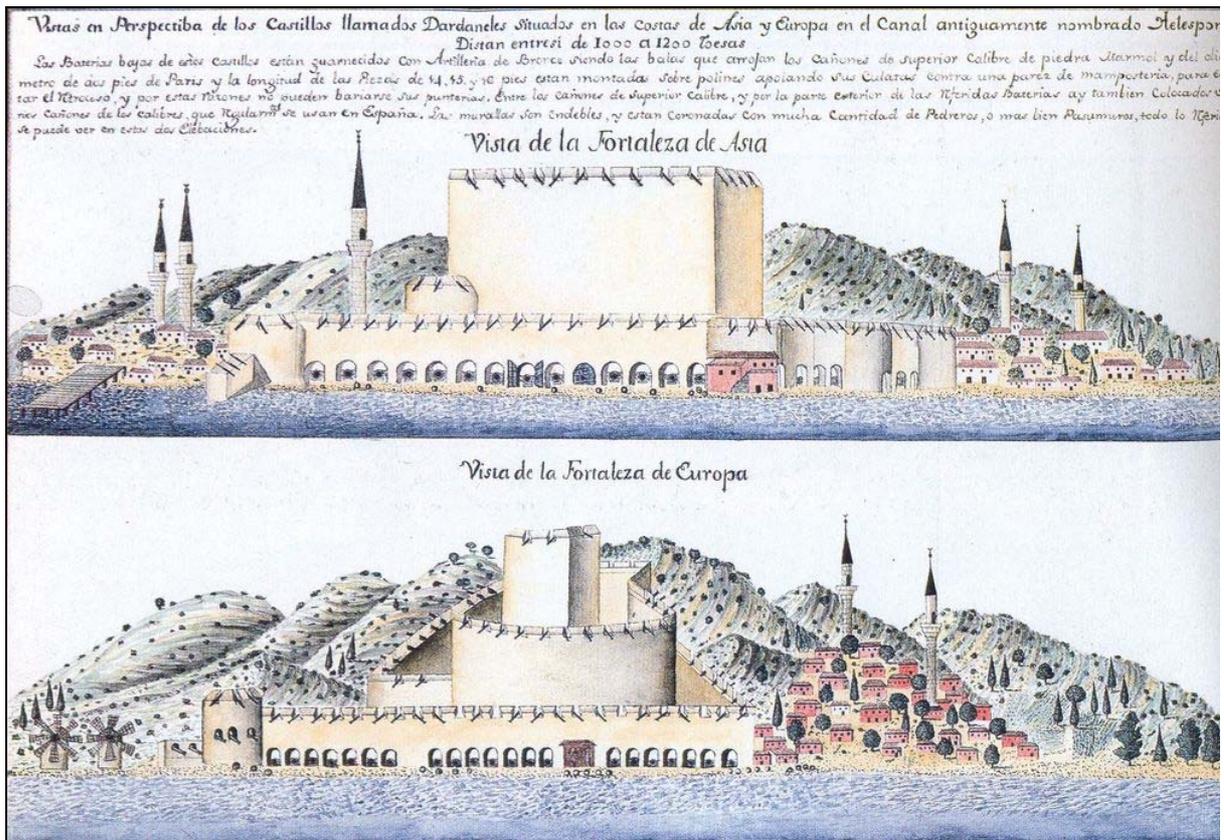


Fig. 5. Fortalezas de los Dardanelos desde donde fueron "saludadas" las naves españolas. Dibujo del manuscrito de Gabriel de Aristizábal (González Castrillo, 1997)



Fig. 6. Vista de Constantinopla desde la torre Gálata. Antoine-Ignace Melling, 1787 (Mansel, 1998).



Fig. 7. Constantinopla desde el monte Escútari. Dibujo del manuscrito de Gabriel de Aristizábal (González Castrillo, 1997)

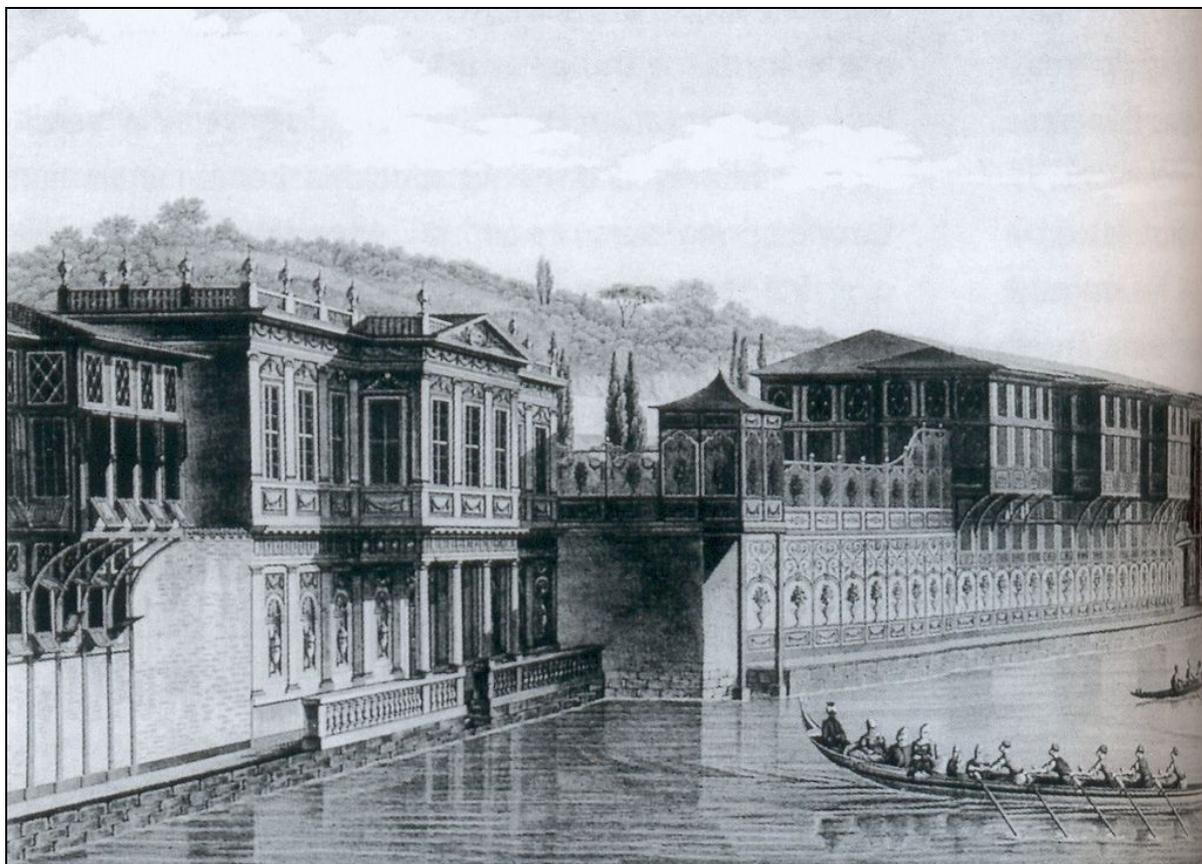


Fig. 8. Palacio de Hatice Sultán, c. 1800 (Mansel, 1998)