

# EL SUCESO DE LA FRAGATA *ERTUĞRUL* EN LOS INICIOS DE LAS RELACIONES DIPLOMÁTICAS ENTRE TURQUÍA Y JAPÓN (1)

Fernando CID LUCAS  
AEO. Universidad Autónoma de Madrid

*Al alba tenue  
en bahía de Akashi  
y entre la bruma  
un barco de nostalgias  
tras las islas se pierde.*

Anónimo. Recogido en el *Kokinshū* (2).

## Resumen



N el presente artículo se analizará —siquiera de manera somera— el triste suceso que tuvo como protagonista el hundimiento de la fragata otomana *Ertuğrul* (3) frente las costas japonesas (en 1890), y las consecuencias inmediatas que esto produjo, al resultar ser un fortuito refuerzo de la sincera amistad que había nacido apenas unos pocos años antes entre el pueblo japonés y la patria de aquellos intrépidos marinos que dejaron sus vidas en el rocoso litoral de Wakayama.

Palabras clave: diplomacia, *Ertuğrul*, Estambul, Restauración Meiji, puerto de Yokohama.

---

(1) El autor quiere agradecer profundamente a Jesús Gil Fuensanta y a la Asociación Española de Orientalistas de la Universidad Autónoma de Madrid sus esfuerzos y su buen hacer en la organización de su último congreso, celebrado en Estambul, al cual fui invitado para pronunciar una ponencia sobre este mismo asunto.

(2) RUBIO, Carlos (trad. y ed.), *Kokinshū. Colección de poemas japoneses antiguos y modernos*. Madrid, Hiperión, 2005, p. 173.

(3) La fragata tomó su nombre del padre de Osman I, Ertuğrul Gazi (1198-1281), quien fuese fundador del Imperio Otomano. Fue construida en los astilleros del Cuerno de Oro en

## Introducción: el cambio social en Japón tras la Restauración Meiji

Muchos y muy interesantes estudios se han dedicado ya al cambio radical que sufrió el país del Sol Naciente tras la denominada Restauración Meiji (4) (*Meiji ishin* o, empleando los *kanji* pertinentes, 明治維新). Un periodo relativamente efímero que se extendió desde 1866 hasta 1869, el cual ocupó los estertores del periodo Tokugawa (1600-1868) y los inicios de la era Meiji (1868-1912). Además de su brevedad, resultó ser un lapso absolutamente convulso, en donde el orden político y social establecido por los shogunes Tokugawa durante más de doscientos cincuenta años cambió tras la ascensión al poder del emperador, que en todo ese tiempo había sido relegado a un segundo plano sin poderes fácticos de ningún tipo y privado de la vida pública, salvo en contadas ocasiones, casi siempre ligadas a ceremonias religiosas o conmemorativas.

Una serie de brechas abiertas en diferentes frentes, junto a la imposibilidad de sostener por más tiempo el férreo sistema feudal, hizo que, con «ayuda» de la cada vez más notable presencia de las potencias extranjeras, el país abriese sus fronteras y diese la bienvenida a todo motivo extranjero que llegase hasta Japón: la etiqueta, la moda, el estudio de idiomas, la industria, las artes, etc. Consecuentemente, para estrechar estos nuevos lazos de amistad entre el país asiático y el resto de naciones, se puso en marcha una pesada maquinaria diplomática, consistente no solo en enviar legados que representasen al emperador Meiji, sino en la creación de un complejo entramado de embajadas, consulados, ministerios u oficinas de naciones europeas o asiáticas que vieron en Japón un excelente socio con quien entablar contactos comerciales y diplomáticos.

Consecuencia directa de este cambio fue que clases como la de los samurái o gran parte del sistema burocrático anterior quedasen ahora obsoletas. Debido a esto, el Ejército se modernizó a imagen y semejanza del de los Estados Unidos de América (5), a la par que la Administración tomó influencias de la francesa y de la británica. Japón había entrado en la modernidad por manos híbridas, tomando elementos de unos y de otros, pero sin olvidar ni un momento su origen y la naturaleza de su alma (6).

---

1854 por mandato del sultán Abdülaziz (cuyo gobierno se extendió desde 1830 a 1876). Fue botada el 19 de octubre de 1863 y tuvo unas medidas de 79 metros de eslora, 15,5 de manga y ocho de calado. En su larga trayectoria viajó a Inglaterra, Francia y España; además, tomó parte en la Gran Revolución Cretense (1866-1869).

(4) Véanse, por ejemplo, BEASLEY, W. G.: *La Restauración Meiji*. Gijón, Satori, 2007; TAKAHASHI, Kohachiro: *Del feudalismo al capitalismo*. Barcelona, Crítica, 1986.

(5) Aunque el escalafón de mandos copiaba por completo el del Ejército francés.

(6) Véase el libro de RANDOM, Michael: *Japón: la estrategia de lo invisible*. Madrid, Eyra, 1988.

## Las primeras relaciones diplomáticas entre Turquía y Japón

Como decíamos en el epígrafe precedente, la Restauración Meiji supuso una total apertura del país al resto de las naciones del orbe. Llegaron hasta él la filosofía, el arte, la literatura de Occidente; autores como William Shakespeare arraigaron muy pronto entre los japoneses, llegó la pintura al óleo, la levita o el bombín; todo cuanto arribaba desde más allá de los puertos japoneses era bienvenido, lo mismo que las nuevas amistades y los tratados con potencias como los Estados Unidos de América, Reino Unido, Francia o Alemania (7).

Con las citadas potencias la emergente nación japonesa establecerá pronto sustanciosos tratados económicos, con los que se pretendía trasladar la industria occidental a Japón; del mismo modo, moviéndonos en otro ámbito, muchos fueron los estudiantes y profesionales nipones que marcharon becados por el gobierno a estudiar y aprender a países europeos o a los Estados Unidos.

Sin embargo, el caso que nos ocupa en este artículo, el de las relaciones entre Turquía y Japón, se nos muestra teñido con unas trazas de sutil encanto poético, mucho más que el de las frías transacciones económicas o diplomáticas; y con esto me estoy refiriendo al suceso del hundimiento de la fragata *Ertuğrul* en las abruptas costas de Wakayama.

Pero, para no adelantar acontecimientos, permítame el lector que introduzcamos ahora el fondeo del navío otomano en aguas japonesas con las primeras relaciones que se instauraron entre ambos países.

Tras unos tímidos contactos ejercidos por legados japoneses (como Genichiro Fukuchi, que en 1873 fue enviado a Estambul junto al reputado monje budista Morukai Shimaji), el primer establecimiento serio de estas relaciones tiene que ver con la visita que realizaron los príncipes Komatsu a varios países europeos. En su largo periplo, el sobrino del emperador Meiji, Komatsu Akihito (1846-1903) —junto a su esposa Yorico— pudo asistir a la coronación de Edward VII como soberano del Reino Unido y emperador de la India en 1902. Aunque fue años antes, en 1886, cuando comenzó un viaje que le llevaría por Rusia, Francia o Alemania como representante de la Casa Imperial Japonesa.

Los príncipes llegaron a Estambul en el otoño de 1887, y sabemos que la belleza de la ciudad turca causó una gran emoción en un hombre que había conocido muchas ciudades del mundo. Sabemos también que pronto nació en

---

(7) Países como España o Portugal, que fueron durante el siglo xvi los pioneros en establecer contactos con el País del Sol Naciente, quedarían a finales del siglo xix en un marcado segundo plano, limitándose dichos intercambios al envío de unos pocos profesores de lengua destacados en la capital y a una muy poco perturbada legación diplomática.

él la idea de impulsar los contactos y las relaciones diplomáticas, industriales y culturales entre ambos países, aunque, lamentablemente, dichos proyectos no hubieron de cristalizar en tiempos posteriores.

Recibido por el emperador turco Abdul Hamid II (1842-1918), miembro de la Casa de Osmán, se encontraron en la bella ciudad del Bósforo dos personalidades aristocráticas un tanto anómalas para los países a los que representaban: nobles viajeros, amantes de las artes (8), que veían el uno en el otro la marca del exotismo, de lo desconocido. Más que de proyectos comerciales o de materias primas que exportar, los dos nobles pudieron hablar de viajes, de los paisajes que recordaban sus retinas o de los logros artísticos y culturales de sus respectivos países. Huelga decir que, yendo ahora más allá de la entrevista entre Hamid y Komatsu, los encuentros emocionados, impregnados de lirismo y del amor hacia las artes suelen ser, por lo general, poco productivos y, aunque con dicha visita no se cerró ningún acuerdo comercial, sí significaba una base firme sobre la que edificar el establecimiento de futuras relaciones.

### **El triste suceso de la fragata *Ertuğrul***

Nacida al calor de la visita del noble japonés a Estambul surge el envío de la respuesta de fraternidad del emperador otomano a Japón. En esos años Japón era visto entre los políticos y los hombre de negocios turcos como una interesante nación emergente y con ganas de despuntar entre sus vecinas en el continente, por lo que no había que perder la oportunidad de devolver la cortesía ofrecida por los príncipes Komatsu (y, por ende, del mismo emperador Meiji) y remitir hasta allá una carta con la que continuar estas tomas de contacto. Para tal viaje se eligió como portador de la misiva de amistad, que enviaba el sultán Abdul Hamid II al emperador Meiji, al comandante Ali Osman Bey, a quien se le otorgaron poderes diplomáticos plenipotenciarios y la capacidad de hablar en nombre del propio emperador turco.

Con una tripulación de 609 (9) hombres, el barco encargado de llevarlos hasta el país del Sol Naciente fue la fragata *Ertuğrul*, la cual zarpó en julio de 1889. Hemos de indicar aquí que la fragata, construida en gran parte en madera, era para la época una nave un tanto desfasada, lenta y poco dotada de recursos para casos de emergencia, aunque algunas piezas del navío se renovaron con ocasión del viaje a Japón. Sin embargo, incluso un asesor técnico británico que trabajaba entonces en la Armada otomana declaró antes de que

---

(8) No olvidemos que el sultán Hamid fue un consumado ebanista —cuyas piezas se conservan a día de hoy—, excelsa poeta, traductor al turco de algunas óperas europeas y autor de varias piezas musicales que se estrenaron en el fastuoso Teatro de la Ópera del Palacio de Yıldız.

(9) En otras fuentes encontramos que el número de hombres a bordo era de 607.



*La fragata Ertuğrul en su viaje a Japón*, óleo de Mirliva Nuri (1839-1906).

la nave partiese que no era la más adecuada para tan larga navegación —como luego se comprobó— aunque, por desgracia, sus consejos no fueron tomados en cuenta.

No exageramos si decimos que prácticamente desde su salida del puerto su camino fue una sucesión de desgracias: problemas con los instrumentos, con los vientos, violentas tormentas que encarar, etc., todo lo cual causó que el viaje se extendiese durante algo más de un año. En consecuencia, su ruta resultó ser casi una odisea. Su primer lugar de atraque fue Marmaris, para continuar hasta el concurrido acceso a Port Said, punto geográfico inmediato al canal de Suez. Al poco de realizar este paso tuvieron que cambiar el timón y casi toda la popa del barco, que habían resultado dañados. El tránsito por el continente africano llevó al barco turco por Adén, en Yemen, y por la costa de Somalia, realizando una parada en la ciudad portuaria que está considerada la puerta natural hacia La Meca, Port Jeddah, en la actual Arabia Saudí. Debido a más contratiempos —esta vez ocasionados por los vientos estacionales— la fragata hubo de realizar sendas paradas técnicas en Port Pondicherry y en Calcuta.

La última etapa del viaje llevó a la tripulación por la ruta de Port Akabod, Singapur (donde recibieron ayuda de marinos asiáticos para reparar

la proa) (10), Malaca, Saigón y, más tarde, por varios puertos chinos (11), tras lo cual llegaron a tierras japonesas. El primer contacto se realizó en Nagasaki (cuya bahía había vivido siglos antes intensos contactos con españoles y portugueses). Tras una breve estancia en dicha ciudad arribaron al puerto de Yokohama el 7 de junio de 1890, lugar que desde el inicio de la Restauración Meiji acogía y acomodaba a los buques venidos desde el extranjero (12).

La estancia de la tripulación turca en Japón fue verdaderamente interesante; tras unos días de descanso, Osman Bey y sus oficiales fueron recibidos por el propio emperador Meiji y algunos de sus consejeros más próximos. En dicha entrevista se intercambiaron varias condecoraciones, recibiendo el emperador nipón una medalla en señal de amistad. El comandante turco, por su parte, obtuvo uno de los más altos galardones que otorga el país asiático: la Orden del Sol Naciente, y el patrón del barco, Ali Ben, la condecoración de tercera clase de la misma orden.

Solo un día después, Osman y sus hombres fueron recibidos por el jovencísimo príncipe Yoshihito Haru (1879-1926), quien fuese el futuro emperador Taishō. Otras tantas personalidades niponas llegaron para recibir a los turcos, e incluso les hicieron partícipes de alguna ceremonia religiosa para celebrar su llegada hasta Japón. Sin embargo, no todo iban a ser parabienes; del mismo modo, se tiene constancia de que nada más atracar se extendió entre los marinos una epidemia que acabó con la vida de doce de ellos.

Tras estas entrevistas de cortesía, con las que se pretendía instaurar los pilares de la amistad entre el pueblo japonés y el turco, la fragata inició su viaje de regreso el 15 de septiembre de 1890, algo más de tres meses después de que anclaran en Yokohama. Pero, a pesar de que el viaje de ida fue una sucesión de calamidades, el de vuelta no habría de ser menos. Tras un primer día de navegación en el que las aguas estuvieron en calma, todo cambiaría la mañana del día siguiente, cuando se levantó una terrible tormenta, con fuerte viento y oleaje, que se prolongó durante la tarde y la noche. A pesar de los esfuerzos de la tripulación y de las diferentes maniobras que ejecutaron, el barco se desintegró ante las afiladas costas de Wakayama, llevándose consigo las vidas de 533 turcos, incluyendo la del comandante Osman.

La crónica del desastre de la fragata *Ertuğrul* conmovió profundamente los corazones de los japoneses, un pueblo que honra y respeta a aquellos que entregan sus vidas en el desempeño de su trabajo. Tan pronto como se difundió la noticia, los periódicos dieron testimonio de ella y el gobierno ordenó

---

(10) Restablecieron su viaje hacia Japón desde Singapur el 22 de marzo de 1890.

(11) Hong Kong, Port Amoy (la actual Xiamén, en Taiwán) y Shanghai.

(12) Amén de ser la ciudad pionera en proporcionar alojamiento a las legaciones diplomáticas y el lugar en donde comenzaron a manufacturarse productos eminentemente occidentales, tales como la cerveza o el helado.



Costas de Kushimoto, lugar donde pereció la fragata *Ertuğrul*.  
(Fuente: [picasaweb.google.com](http://picasaweb.google.com)).

repatriar a los pocos supervivientes (sesenta y tres, entre marineros y oficiales) en las corbetas *Hiei* y *Kongō*, llevando con ellos las más sinceras condolencias del emperador, de su familia y de su cámara. Las dos naves zarparon desde Shinagawa, en Tokio, en octubre de 1890, para arribar en Estambul el día 5 de enero del año siguiente.

Por los testimonios que conocemos, sabemos que la fatídica noticia causó gran conmoción en Abdul Hamid, que volvió a reconocer la valía y la honorabilidad del pueblo japonés, condecorando a los comandantes al mando de las dos corbetas niponas.

### **Resultas del incidente de la *Ertuğrul* y el transcurso de las relaciones entre Turquía y Japón**

Ni que decir tiene que ni Turquía ni Japón esperaban que la visita de la fragata se truncase de forma tan terrible. Como decía en el apartado precedente, los marineros turcos fueron vistos como héroes que dejaron sus vidas luchando contra ese enemigo descomunal que es el mar, un enemigo común en Turquía y en Japón, ya que más de una y más de mil han sido las vidas que el líquido elemento se ha cobrado en un lugar y otro del orbe. Conocemos también que entre los japoneses de la zona próxima al hundimiento surgió

rápido el respeto hacia los turcos, ya que se les comenzó a ver como aguerridos hombres de mar, algo con lo que ellos mismos se identificaban. Por todo esto no parecerá fortuito que al poco tiempo, en febrero de 1891 para ser más concretos, se crease —algo inusitado hasta la fecha— un cementerio en donde poder albergar los restos mortales de los ciento cincuenta marinos turcos que pudieron ser rescatados del mar. El lugar elegido para erigir tal espacio fue Kushimoto (13), en la prefectura de Wakayama, muy cerca de su faro, donde se levantó un monumento que recordase a la fragata otomana y a su tripulación. Dicho memorial fue visitado por el emperador Hirohito el 3 de junio de 1929, fecha en la que se inauguraba una ampliación del mismo. Diez años después fue el Gobierno turco quien se encargó de su restauración, y en 1974 se abrió en el mismo lugar el denominado Museo Turco, donde se recogían piezas y documentos relativos a la visita de la nave otomana a Japón, incluyéndose una detallada copia a escala de la fragata *Ertuğrul*.

La historia —o tal vez sea mejor decir la leyenda— de la fragata *Ertuğrul* sigue estando muy presente en los corazones de muchos turcos y japoneses. Cada cinco años, sin ir más lejos, se sigue conmemorando su naufragio, con la asistencia de personalidades otomanas y niponas. En junio de 2008 fue el presidente turco Abdullah Gül quien visitó el memorial y quien rindió honores a la tripulación junto a varios políticos japoneses.

En 2010 se celebró el año de amistad entre ambos pueblos, y a día de hoy existe un hermoso proyecto para rescatar del mar los restos del naufragio —en el que colabora personal turco, japonés y español—, el cual ha dado sus primeros frutos, ya que se han podido sacar a la superficie varios cañones, rifles de tipo Winchester y otras piezas que se han repartido entre suelo otomano y nipón.

Finalizo este pequeño homenaje personal a la hermandad entre pueblos tan distantes señalando que todo parece indicar que estas no serán las últimas noticias que recibamos de la valiente y tenaz fragata *Ertuğrul*. Quedamos, pues, a la espera de nuevas.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR, Adolfo, WARD, Robert E.: *Political modernization in Japan and the Turkey*, México D. F. El Colegio de México, 1974.
- BURUMA, Ian: *La creación de Japón, 1853-1964*. Barcelona, Mondadori, 2003.
- CIAPPARONI, Teresa: «La cultura del periodo Meiji origine del rinnovamento culturale», *Italia-Giappone Oggi*, núm. 46, 1994.
- FINDLEY, Carter Vaughn: *The Turks in World History*. Oxford University Press, 2004.
- GEORGEON, François: *Abdülhamid II. Le sultan calife*. Paris, Fayard, 2003.
- KUBLIN, H.: «The modern army of early Meiji Japan», *The Far East Quarterly*, núm. 9, vol. 1, 1949, pp. 20-41.
- MISAWA, Nobuo: «The influence of the Ottoman Print Media in Japan: the linkage of intellectuals in the Eurasian World», *Kyoto Bulletin of Islamic Area Studies*, núm. 2, vol. 2, 2009, pp. 36-42.

---

(13) Población hermanada con las ciudades turcas de Yakakent y de Mersin.