



Navío de Guerra “Congreso Mejicano”¹ (Su Odisea 1825-1832)

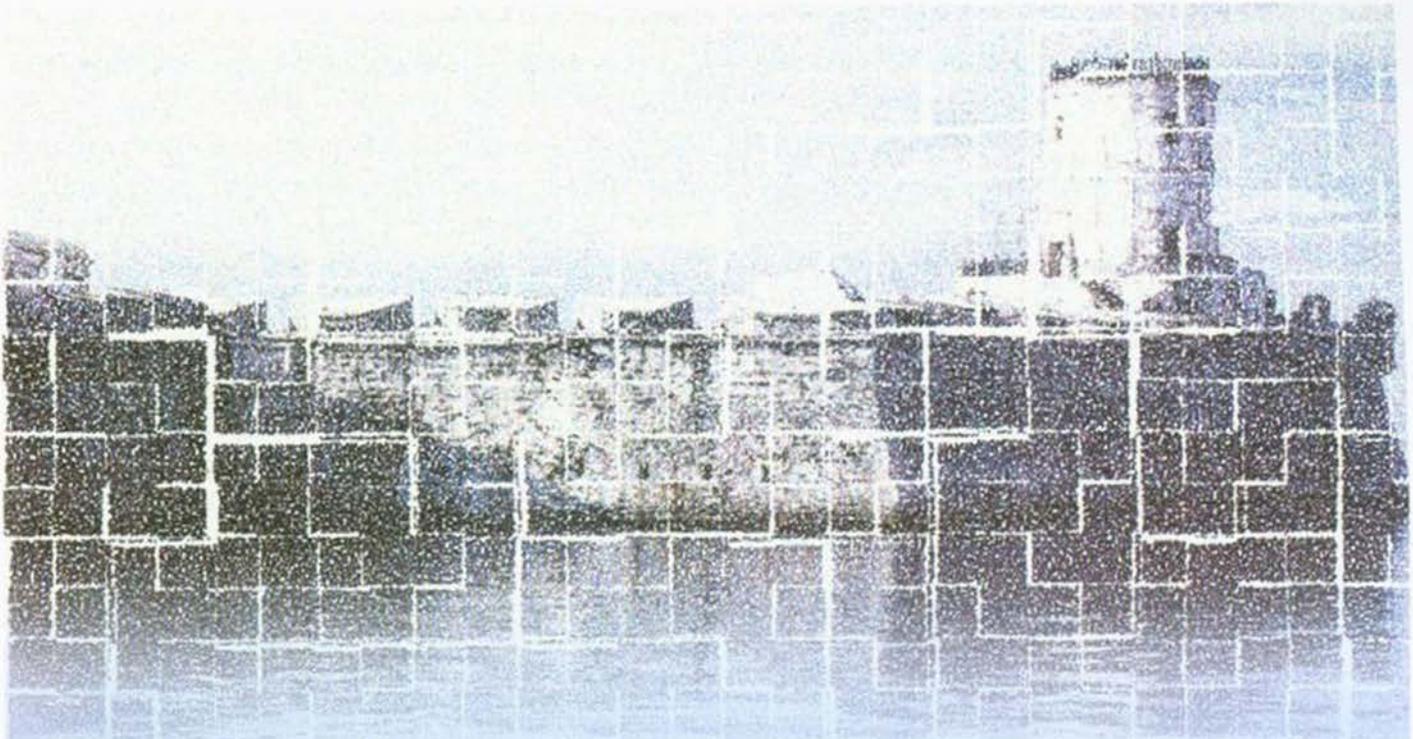
Por: Vicealmirante S.J.N. Ret.
Renato de J. BERMUDEZ F.
Diseño: 1er. Mtre. SIA. Dib.
Marco Antonio VEGA HERRERA



Dentro de las innumerables páginas olvidadas de nuestra historia naval encontramos que, apenas México se emancipó de la corona hispana se procedió a la adquisición de un navío de guerra español: el *Asia*, al cual en nuestra Armada se le denominó *Congreso Mejicano*. Tal acontecimiento tuvo verificativo en el año de 1825, cuando el gobierno pretendió constituir una Marina de Guerra que sirviese para proteger nuestros extensos litorales, los cuales en aquellos tiempos y específicamente en el Océano

Pacífico, abarcaban desde la frontera con Guatemala, hasta el paralelo 42 latitud Norte, límite entre la Alta o Nueva California y el territorio de Oregón, hoy estados de Idaho y Oregón en la unión Americana, límite que se estableció originalmente por medio del tratado suscrito entre España y los Estados Unidos de América en 1819, y ratificado posteriormente mediante el convenio celebrado entre nuestro país y el estado norteamericano, en 1832 (Historia de las Divisiones Territoriales de México p.214-215).

¹ Durante las primeras décadas del Siglo XIX la grafía imperante era escribir Méjico, aún cuando en algunas ocasiones también se utilizó escribirlo con “G”. Posteriormente se comenzó a utilizar la “X”.



En la historia general de nuestra patria y en relación a los acontecimientos relevantes del siglo XIX, sobre el buque que mencionamos aparece el siguiente y breve comentario, mismo que transcribimos literalmente: "Antes que tantas complicaciones se presentasen (la posible reconquista española y la escisión de las entidades federativas), el gobierno había pensado formar su Marina de Guerra, no tanto para proteger el comercio, que casi no existía, sino para ocurrir con ella a los puntos en que apareciese alguna expedición española pretendiendo la reconquista de México, o bien para hacer efectivo el bloqueo del Castillo de Ulúa, que tantos daños causaba a Veracruz, que siendo el último atrincheramiento de los españoles, urgía ocuparlo para no dejar vestigio de la antigua dominación.

A favor de las intenciones del gobierno, en junio de 1825, presentáronse en el litoral del Pacífico el bergantín *Constante* y el navío *Asia*, pertenecientes a la Marina española cuyas tripulaciones se sublevaron, y abandonando a sus acompañantes en las islas Filipinas, vinieron a entregarse, mediante alguna recompensa, al gobierno mexicano. Tal acontecimiento llamó la atención y se consideró provechoso; el gobierno, constante en su propósito de defender las costas del

Golfo, donde se creían más probables los peligros contra la independencia, ordenó que ambos buques se recibiesen en Acapulco, y que el *Asia* pasase a las aguas del Golfo, para lo cual fue preciso doblar el Cabo de Hornos.

En tan larga travesía gastó más de trescientos mil pesos, fuera de doscientos mil que causó el gasto del mismo navío en Valparaíso. No fue lo malo en aquellas circunstancias pretender que la República tuviese una Marina de Guerra, para cuya adquisición se llegó al despilfarro invirtiéndose inútilmente quinientos mil pesos en el navío *Asia*. El *Asia*, tras haber ocasionado los gastos referidos y además los de tripulación, gratificaciones y sueldos de retiro a quienes lo entregaron, quedó abandonado en Veracruz sirviendo de pontón hasta que el casco se inutilizó completamente" (México a través de los Siglos. Tomo IV. p. 146-147).

Como complemento a tales anotaciones, resulta conveniente mencionar algunas opiniones vertidas por los autores contemporáneos a la época en que se efectuó la compra que venimos narrando. El Teniente Arturo López de Nava en su trabajo "Aportación para un Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana", transcribe los comentarios vertidos por el historiador y político Don Lorenzo de



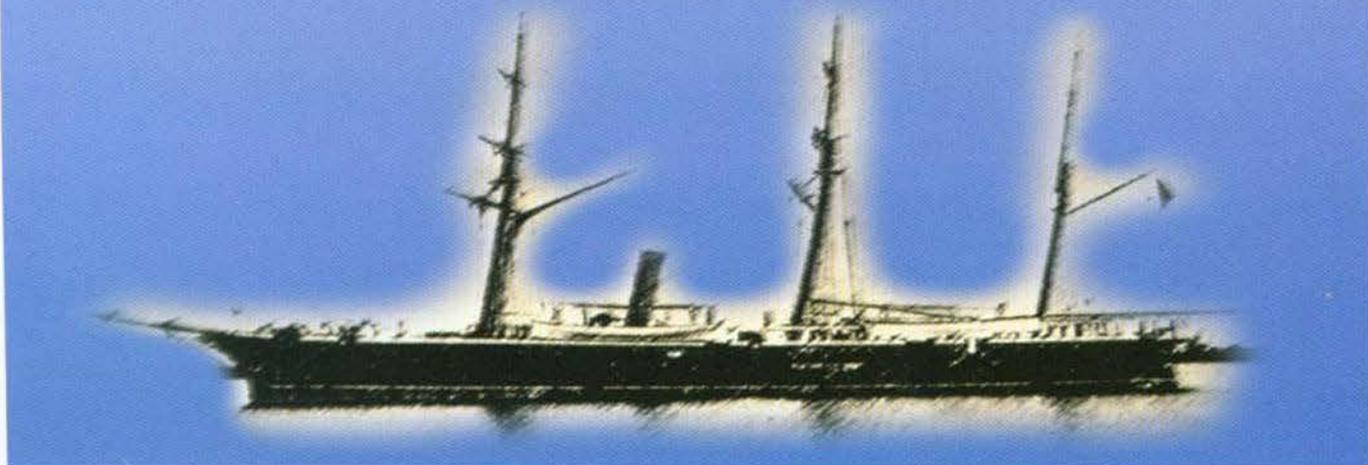
Zavala quien sobre tal acontecimiento anota: “La adquisición, no era de mucha importancia, aunque el suceso debía de llamar la atención por su singularidad. Los buques pasaron a Acapulco y el Gobierno cometió la torpeza de habilitar y hacer carenar el navío para dirigirlo al Golfo mejicano, remontando el Cabo de Hornos, gastando en esta inútil expedición más de trescientos mil pesos, fuera de los doscientos mil pesos que costó en Valparaíso el mismo navío y que pagó después el gobierno a los que hicieron los suplementos en aquel puerto. El navío **Asia** después de los gastos referidos, fuera de los de tripulación, gratificaciones y sueldos de retiros a los que lo entregaron, fue abandonado en el puerto de Veracruz”, y agrega líneas adelante: “Quizá una vanidad ridícula y perjudicial de tener un navío de línea en la Armada Mejicana, tuvo parte en estas absurdas providencias” (Op.cit. p.21).

Consideramos necesario conocer cuales fueron los motivos por los que se adquirió la mencionada embarcación, empero, previamente resulta conveniente recordar algunas de las características principales de tal nave. El término navío es la denominación genérica de una embarcación, nave o buque, pero a partir del Siglo XVIII, también significaba un tipo determinado de un buque de guerra – es el mismo que las naos – que estaba dotado de tres palos y velas cuadradas, con dos o tres cubiertas o puentes y varias baterías de cañones. La diferencia no se establecía precisamente por el aparejo redondo de los tres palos en el modelo que se consagró como definitivo, sino por el armamento, de unos sesenta cañones en

adelante, y el número de puentes o baterías que también sirvió para efectuar una subdivisión de ellos.

Así, el **Asia**, que originalmente se denominó en la armada hispana **San Gerónimo** y posteriormente entre nosotros **Congreso Mejicano**, estaba artillado con setenta y cuatro cañones, dos puentes y una dotación de cuatrocientos cuarenta y cuatro individuos, entre Oficiales, Marineros, Tropa de Infantería de Marina, Tropa de Artillería, Guardiamarinas y Grumetes; buque que había sido construido hacia el año de 1750, aproximadamente, época en la cual España contaba con varias embarcaciones de estas características.

El navío que nos ocupa arribó a puerto mexicano el 27 de abril de 1825, después que los peruanos en su guerra de Independencia derrotaron a las tropas españolas, y los buques de este último país que se encontraban fondeados en el puerto de Callao partieron hacia Filipinas. Fue durante tal navegación que se sublevó la tripulación del navío **Asia** habiendo sido secundado dicho movimiento por la gente del bergantín **Constante**, ya que manifestaron su intención de adherirse a una de las nuevas repúblicas recién independizadas y para tal fin se dirigieron al puerto de Monterey, en la Alta o Nueva California en donde entregaron las naves a las autoridades mexicanas. Durante la travesía del Callao a las Filipinas, los infidentes dejaron en la Isla de Guam a los Oficiales hispanos, entre otras razones, por los malos tratos que habían recibido de ellos y porque se les adeudaban los haberes y gastos de campaña.





Al arribar a Monterey el Teniente de Fragata José Martínez, que comandaba el navío y como representante del personal que se rendía, puso a disposición de las autoridades mexicanas las embarcaciones antes mencionadas a cambio de que se les pagase el adeudo existente, lo cual fue aceptado por el gobernador y comandante militar del territorio californiano (que en ese entonces era presidio), Capitán de Caballería Luís Antonio Argüello, quien el 22 de mayo de 1825 suscribió el tratado de capitulación correspondiente a nombre del gobierno de nuestro país. En el Artículo Quinto del Tratado se convino: “El supremo gobierno de los Estados Unidos Mexicanos satisfará a la tripulación de ambos buques lo que les adeudaba el gobierno español por razón de las pagas desde su salida de España a esta campaña, según las cuentas que presente el contador del navío, tanto más cuanto voluntariamente se han prometido a hacer esta entrega a los Estados Unidos Mexicanos”; y en el Artículo Sexto se estableció: “A los capitulados que quieran quedarse en este reino, o pasar a cualquier otra parte independiente de América, se les dará una carta de seguridad expresando en ella ser tal individuo uno de los capitulados del navío *Asia*, para que puedan transitar con seguridad” (Tratado de Capitulación en Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario Tomo II. P. 109.)

Para estar en aptitud de cumplir con lo pactado, se ordenó que las dos embarcaciones fuesen llevadas a Acapulco a efecto de que nuestras autoridades gubernamentales dispusiesen de ellas y pagasen el precio correspondiente, así, el 11 de

octubre de 1825 arribaron al citado puerto. Cabe señalar que estas embarcaciones, en la navegación entre Monterey y Acapulco, lo hicieron con una bandera que llevaba el color azul en lugar del verde de nuestro pabellón, situación que expresamente anotó el Capitán Argüello en el parte de zarpe que rindió y en donde textualmente señala: “Advierto a usted, para que no le caiga de sorpresa al arribo a ese puerto del navío y el bergantín citados, que el pabellón nacional mexicano en lugar del campo verde en las tres franjas se le ha puesto azul respecto a no haber ni en el navío ni aquí, género (tela) verde alguno, y también le aviso a usted que el prenotado navío llevaba el escudo nuestro, menos el bergantín, por no haber otro en ese punto, pero sí la bandera trigarante sin el escudo dicho” (Expediente: Capitulación del bergantín *Asia* al gobierno de Monterey, llamado después navío *Nacional Congreso* p.1).

Con respecto al precio que se pagó por dichas embarcaciones, tenemos el dato contenido en el informe que rindió Don Manuel Gómez Pedraza al Congreso de nuestro país como Ministro (Secretario) del despacho de Guerra y Marina el 20 de noviembre de 1825, en donde se asienta: “En esta memoria enumero, aparte del navío Congreso *Mejicano* de 74 cañones (anteriormente llamado *Asia*), al bergantín *Constante* de 14 cañones. Estos buques se separaron de una escuadra española con ruta Callao–Manila; tras haber llegado a Monterey, California, capitularon y se abanderaron como mejicanos, siendo derivados hacia el puerto de Veracruz, vía Cabo de Hornos, y el *Constante*





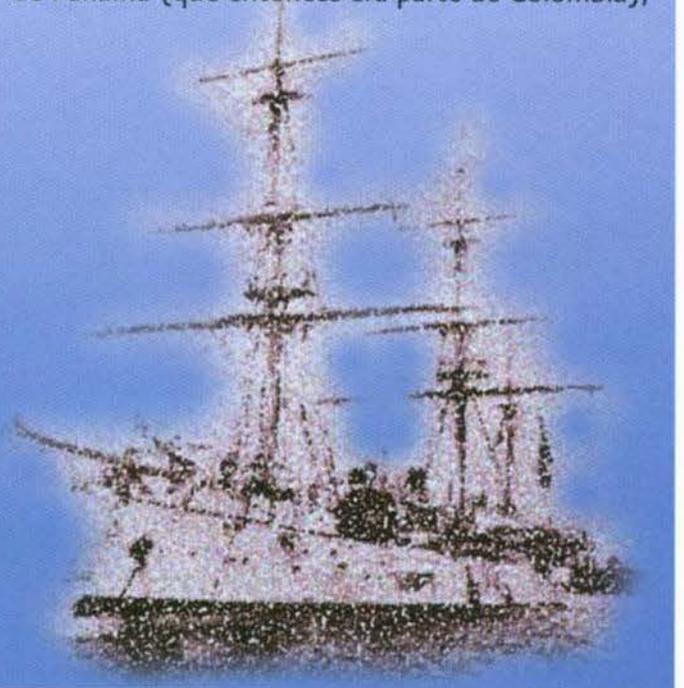
permanecería en el Pacífico. Por el primero se pagaron cerca de \$90,000.00 (exactamente fueron ochenta y dos mil trescientos pesos reales y nueve centavos) que reclamaba la gente de su dotación y cuya suma les fue satisfecha. Al pasar este buque (el Congreso) al Golfo fue con el propósito de que junto con los buques de la escuadrilla y la de Colombia, con arreglo a los tratados de alianza concertados con ese país, se procediera activamente en contra del enemigo común (España), hasta obligarlo a aprobar un convenio de paz con el reconocimiento natural de la Independencia. Ciertas consideraciones políticas de suma trascendencia impidieron la concertada combinación de fuerzas. En esas circunstancias pensó el gobierno mejicano disponer las suyas sobre una base defensiva competente y económicamente arreglada" (Memoria [informe] rendida el 20 de noviembre de 1825 en Memorias de Marina. Tomo I. p.43).

Con respecto a la adquisición del navío español, existe información en el sentido que el general Pedro Celestino Negrete, quien de origen era marino militar hispano y en donde ostentó la jerarquía del Alférez de Navío antes de incorporarse al ejército virreinal y después al mexicano, consultado que fue en relación a la compra del *Asia* manifestó que la misma era inadecuada, por tratarse de una nave con muchas carencias y además ser muy antigua, toda vez que en ese momento las embarcaciones ligeras eran las convenientes para la guerra marítima. El tiempo le dio la razón, en efecto durante su estadía de casi nueve meses en Acapulco hubo necesidad de trasladar desde el puerto de San Blas, en donde se encontraba el apostadero naval, diversos efectos que deberían ser utilizados en la habilitación del *Congreso*, tales como clavos de bronce, planchas de fierro, una bomba contra incendio y otros objetos, toda vez que en Acapulco no los había. Por otra parte el velamen se encontraba en pésimo estado y posteriormente durante su navegación hacia América del Sur, ocasionó severos trastornos que retrasaron su arribo a Valparaíso.

Ya como embarcación nacional, nuestro buque estuvo al mando de diferentes comandantes,

sobresaliendo el Capitán de Fragata Mateo Plowes y el Capitán de Navío graduado José María Tosta. El primero tuvo a su cargo recibirlo del Teniente Martínez y licenciar a varios de los elementos españoles que venían a bordo, cuando desertaron y quienes no deseaban continuar sirviendo en nuestra Armada; en tanto el segundo, fue a quien le correspondió trasladarlo del Océano Pacífico al Golfo de México (*Seno mejicano*) por la vía del Cabo de Hornos. Entre los Oficiales que se encontraron comisionados a bordo y realizaron el viaje, estuvieron algunos de los Cadetes, ya como aspirantes de primera, egresados de las academias que se establecieron en Tlacotalpan y Córdoba, primeras escuelas de enseñanza naval en el país; entre otros: Francisco Anaya, José María Anaya, Juan Heredia, Mariano Torreblanca, José María Ximénez, José Francisco Rivera y José María Espino. Iba también, pero como Teniente, Blas Godínez (Educación Naval en México, p.15).

Finalmente, el *Congreso* zarpa de Acapulco el 12 de junio de 1826, según anotan Cárdenas de la Peña y el Vicealmirante Lavalle Argudín, sin poder confirmar tal dato por no haberlo localizado en el expediente respectivo; empero, el día 21 de junio de ese mismo año, lo encontramos navegando en ocho grados latitud Norte y longitud 89 Oeste, a la altura de Panamá (que entonces era parte de Colombia),





en donde se celebró una junta a bordo a efecto de resolver los problemas que se venían suscitando durante la navegación, entre otros, la provisión del agua que empezaba a escasear y la que se había perdido por el mal estado de los toneles. En dicha reunión se concluyó que por las condiciones del navío éste tardaría en arribar a Valparaíso "en los próximos sesenta días", motivo por el cual decidieron dirigirse primero a Guayaquil (Intendencia colombiana en aquella época) para aprovisionarse del líquido y adquirir pipería (toneles) y otros productos necesarios para continuar el viaje. Arribaron a dicho puerto (fluvial) el 20 de agosto de ese mismo año (expediente citado pp.91 y 100). En cuanto a la mercadería adquirida por el Comandante Tosta, además de la pipería, se compró arroz, botadores, cobre, remos y madera; quejándose que en dicho lugar no había encontrado: "ni una hilacha de jarcia, lona, ni motonería" y menos aún había podido contratar algunos individuos para completar la tripulación.

Nuestro buque zarpó con rumbo hacia Valparaíso con fecha 20 de agosto, habiéndose estimado una navegación aproximada de veinticinco días para arribar al puerto chileno, lo cual no aconteció, toda vez que tal acto se verificó hasta fines del mes de octubre, fechas en las cuales aparecen diversas cartas enviadas por el Comandante de la embarcación al señor José Vicente Iñiguez, en donde le consultaba la

posibilidad de hacer efectivas las letras de cambio que había recibido como parte de los viáticos para el viaje. Estos documentos eran a cargo de la casa Barclay, Herrings Richardson y Cía. de Londres, los cuales formaban parte del empréstito que el gobierno inglés le hizo al mexicano en la compra de diferentes naves adquiridas para constituir nuestra flota de guerra, cuando se sitió la fortaleza de Úlua.

Sobre el arribo al puerto chileno y su estadía en el mismo, el Vicealmirante Lavalle anota: "El capitán Tosta empezó a tener dificultades tanto económicas como de moral. A su llegada a Valparaíso en Chile, su presupuesto iba muy mermado y las letras giradas contra la casa Barclay, Herrings, Richardson y Cía. de Londres fueron recusadas. Hubo una urgente carena, la dotación manifestó inconformidades y aunque estaban en zona de buen clima, se aflojaba la disciplina, obligando a reprensiones y castigos" (Memorias de Marina. Tomo II. p. 39).

En efecto, los documentos ingleses no fueron bien aceptados y se pretendió por parte del comercio pagarlos muy castigados, además de haber mostrado una gran desconfianza hacia nuestro país, argumentando la inexistencia de relaciones mercantiles entre ambos Estados (Exp. cit. pp. 116 a 122). Con objeto de obtener fondos para los gastos del navío y su tripulación, se publicó en el periódico local del puerto "Telégrafo Mercantil y





Político" el siguiente anuncio: "Valparaíso, diciembre 2 de 1826. El Comandante del navío **Congreso mejicano** José María Tosta, avisa a los señores del comercio de Chile, que teniendo en su poder una gruesa cantidad de letras del gobierno supremo de Méjico contra la casa Barclay, Herrings Richardson y Compañía de Londres, a cuenta del empréstito que ha hecho esta casa a dicho gobierno, desea cambiarlas por efectos navales, como jarcia, lonas, vestuario de marineros y provisiones compuestas de galletas, carnes saladas y aguardiente, dando una parte del importe de dichas libranzas en efectivo numerario para los pagos en metálico que hay que hacer a la gente de dicho buque. Los señores que quieran contratar en los términos expresados o bajo cualquier otro, tendrán la bondad de pasar sus avisos o acudir personalmente en Valparaíso a la casa de dicho Comandante, Plazuela de la Iglesia Mayor, o a casa de Don José Vicente Iñiguez, en Santiago (Exp. cit. p. 6).

Ante esta apremiante situación, el Capitán Tosta se ve obligado a dirigirse al Ministro de Estado posiblemente de Guerra y Marina chileno, pidiéndole su intervención a efecto de lograr fueran avaladas las letras libradas tanto por nuestro gobierno como por el Comandante del navío, y que era un requisito que exigían los comerciantes del puerto para negociar dichos documentos; ello finalmente se logra y se adquieren diversos efectos

a través del señor José Luís Aycinema y Cia., quien acepta respaldar al Comandante del buque quedando un adeudo de doscientos cuarenta y un mil ochocientos cincuenta y nueve pesos, que posteriormente pagaría nuestro gobierno.

El estado de salud era bueno en tanto el comportamiento de la tripulación fue deficiente, originando algunas deserciones entre las cuales el comandante menciona ocho desertores de la gente de leva de México y seis de los capitulados; precisando que tales acciones se originaron por el rigor con el cual se efectúan las guardias en las tres fragatas que se tomaron para depositar en ellas a toda la gente del navío en tanto duraba la carena. Por otra parte, al momento de zarpar la embarcación, se quedan en tierra hospitalizados varios individuos de marinería e infantería, así como personal de la oficialidad entre los cuales se mencionan a los aspirantes Francisco Anaya, Juan Heredia y José María Anaya, y el Teniente Blas Godínez, motivo por el que el capitán Tosta posteriormente habrá de comparecer ante la justicia.

Ante la inexperiencia de nuestra oficialidad, el Comandante del navío debió contratar los servicios de varios extranjeros, entre los cuales se citan al Primer teniente Guillermo Cochran y Segundos Tenientes William Williams y John Unsworth. Y así, con fecha 24 de agosto de 1827, el buque zarpa de





Valparaíso habiendo dejado una mala impresión por los adeudos pendientes. Se dirige a la Isla de Margarita, Cumaná y a la Guayra, ya en el Mar Caribe, evitando siempre enfrentarse a la flota hispana.

En la travesía hacia Yucatán, capturan al bergantín San Buena Ventura que conducía doscientos catorce reemplazos para la guarnición de la Habana, y se dirigen hacia Veracruz, puerto al cual arriban el 9 de enero de 1828, en medio de la indiferencia de sus pobladores. Ahí queda asignado permanentemente y "no volverá a escribir en su bitácora singladuras de combate", según asienta el Vicealmirante Lavalle.

La Comandancia de Marina del Golfo durante un tiempo utilizó el navío como Cuartel, después fue pontón, y luego se le convirtió en prisión; hasta que en 1832, por estar haciendo agua, se le remolcó unas seiscientas varas del cabezo Este del bajo del Pastelillo de Úlua, en donde fue hundiéndose lentamente.

Los acontecimientos anteriormente narrados permitieron al novelista francés Julio Verne, escribir su trabajo: "Los primeros navíos mexicanos", cuyo argumento muy sintetizado fue publicado en el año 2000, por esta misma revista.

BIBLIOGRAFÍA.

Bermúdez F. Renato de J.- Los primeros navíos mexicanos. Semblanza histórica del Navío Asia y el Bergantín La Constante.- Revista Secretaría de Marina, abril 2000. Año 19 Época VI Núm. 138.

Bonilla, Juan de Dios -Historia Marítima de México. Editorial Litorales. México, 1962.

Cárdenas de la Peña, Enrique -Educación Naval en México. Vol. I Secretaría de Marina. México. 1967.

Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario Vol. II. Secretaría de Marina. México. 1970.

Expediente relacionado con la capitulación del navío "Asia" y bergantín "Constante" en Monterey de la Alta California en Mayo de 1825. Registrado en el archivo histórico naval como "Capitulación del bergantín "Asia" al gobierno de Monterey, llamado después "Nacional Congreso". Secretaría de Marina. Unidad de Historia y Cultura Naval. México. S.f.p.

Lavalle Argudín, Mario. -La Armada en el México Independiente. Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana. México, 1985.

Memorias de Marina. Buques de la Armada de México. Acaecimientos notables. Dos tomos. Secretaría de Marina. Unidad de Historia y Cultura Naval. México. 1992.

López de Nava. Arturo. -Aportación para un Ensayo histórico de la Marina de Guerra Mexicana. Escuela Naval Militar. Veracruz, 1934.

Sariego del Castillo, J.L.- Historia de la Marina española en la América Septentrional y Pacífico. Edición del autor. Sevilla, 1975.

Olavarría y Ferrari, Enrique y Juan de Dios Arias. México independiente, México a través de los siglos. Tomo cuarto. Editorial Cumbre. México, 1970.

O' Gorman, Edmundo.- Historia de las divisiones territoriales de México. Editorial Porrúa, S.A. México, 1979.

