



La Armada Nacional y el Atolón de Médanos

El drama de Clipperton

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



La Isla Clipperton fue descubierta por navegantes españoles en el siglo XVI.

A finales del Siglo XIX y durante los primeros años de la centuria que acaba de concluir, en México ocurrieron acontecimientos en los que nuestra Institución naval participó de manera muy activa, pero que a través del tiempo han quedado olvidados, o son poco conocidos.

Uno de ellos se remite a una pequeña porción de tierra localizada en el piélago occidental de nuestro país, el otrora mar del sur; el otro, a la participación del cañonero **Demócrata** –un buque de Guerra de la Armada Nacional, comandado por un puñado de valientes hombres pertenecientes a nuestras Fuerzas Armadas–, que luchó por defender esa pequeña porción de tierra.

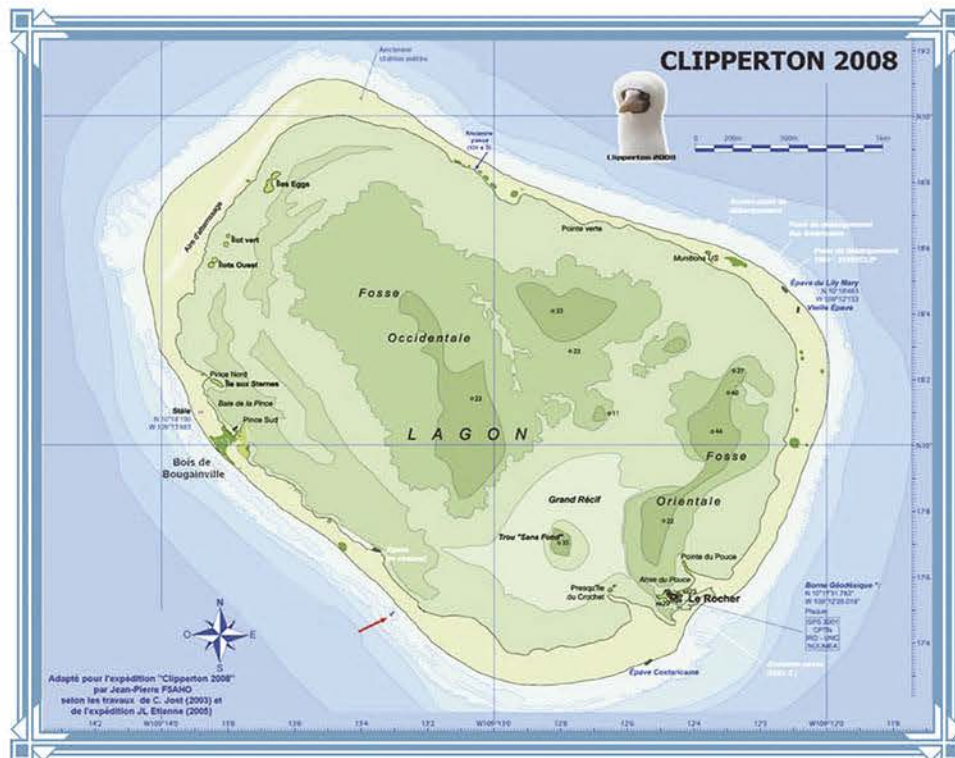
La porción de tierra referida es el Atolón de Médanos, ubicado a 600 millas náuticas de distancia del puerto de Acapulco, con una superficie aproximada de dos hectáreas y media –seis kilómetros de largo por cuatro de ancho–, y coordenadas geográficas de 10°50' latitud norte y 106°30' longitud oeste. En las cartas náuticas, este atolón aparece en la línea recta imaginaria frente a la República de Costa Rica.

Aun cuando se le considera una isla, se trata en realidad de un atolón de forma anular que circunda una laguna en su interior, tiene comunicación directa con el mar y, eventualmente, ofrece cierto resguardo a los buques. De acuerdo con un levantamiento realizado en 1840 por el



capitán inglés E. Bletcher, se sabe que el Atolón de Médanos contaba con dos salidas al mar; hoy, sólo posee una muy reducida. En el Siglo XIX era un depósito de guano, desecho natural de suma importancia para la composición de fertilizante, de ahí el marcado interés que en aquella época manifestaban varios países.

El Atolón de Médanos es conocido también como Isla de la Pasión o Isla de Clipperton, con este último nombre se le identifica en las cartas náuticas recientes. Como parte de su larga historia, se narra que fue descubierto por navegantes españoles en el Siglo XVI, quienes en 1565 lo bautizaron como Médano o Médanos. En 1641, los portugueses lo



La isla tiene una superficie aproximada de dos hectáreas y media, seis kilómetros de largo por cuatro de ancho.

llamaron Farallón Blanco. En 1705, el pirata inglés John Clipperton estableció su base o guarida y, alegando ser su descubridor le impuso su apellido, que ha perdurado hasta la fecha.

En 1711, los franceses lo ubicaron geográficamente y le impusieron el nombre de Isla de la Pasión; empero, en diferentes cartas elaboradas en Europa hacia 1800 se le menciona como *Clipperton Rock*, nombre confirmado por el marino norteamericano Benjamín Morell, quien en 1825 informó haber realizado el primer desembarco "en *Clipperton Rock*".

En ese mismo año –1825- fue publicada por orden del Presidente de México, Don Guadalupe Victoria, la *Carta Al*



El Atolón de Médanos está ubicado a 600 millas náuticas de Acapulco.



General para la navegación a la India Oriental por el Mar del Sur, documento considerado el primer mapa oficial de la República Mexicana y en donde aparece el atolón como parte de nuestro país. No obstante, en las Constituciones (federales) de 1824 y

1857 no se le menciona, aunque en ésta última se afirma de forma muy general que forman parte del país las islas adyacentes en mares –sin especificar cuáles. Es finalmente, en la Constitución de 1917 donde por primera vez se le cita de manera expresa, al establecer en el Artículo 42 lo siguiente: “El territorio nacional comprende el de las partes integrantes de la Federación (los Estados o entidades federativas), y además el de las islas adyacentes en ambos mares. Comprende asimismo la Isla de Guadalupe, las de Revillagigedo y la de la Pasión, situadas en el Océano Pacífico”.

Sin embargo, este precepto legal debió ser modificado en 1934, cuando tuvo que suprimirse del texto constitucional la última de las mencionadas, debido al fallo dictado en contra de México, y por el cual se decretó que dicho lugar pertenecía a Francia.

Arribo de buque mexicano a Clipperton

El 13 de diciembre de 1897, personal de la dotación del cañonero **Demócrata** desembarcó por primera vez en la Isla de Clipperton para su posesión en nombre de México. Allí, se exhortó a los escasos habitantes a reconocer la soberanía de nuestro país sobre el lugar, arriar la bandera estadounidense y abandonar el sitio. Al día siguiente –el 14 de diciembre–, nuestro lábaro patrio ondeaba sobre la Isla de Clipperton; el 15, el buque de guerra retornó a Mazatlán.

Según narraciones del Vicealmirante Lavalle, el **Demócrata** “desempeñó buenos servicios en el



Los franceses la ubicaron geográficamente y le impusieron el nombre de la Isla de la Pasión en 1711.

litoral del Pacífico, hasta que se fue a pique en San Francisco, California, adonde fue llevado para carenarlo y aplicarle un embono de madera”. Entre los diversos servicios que prestó en el Océano Pacífico se encuentra la comunicación establecida con el Atolón de Médanos a partir de 1897, cuando se tomó posesión del lugar.

Al Jefe del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra, el Brigadier Don José María de la Vega, se le había ordenado que el **Demócrata** zarpara el 3 de diciembre de Mazatlán con rumbo a Clipperton para hacer posesión del lugar, vigilarlo y ejercer actos de soberanía en nombre de la República Mexicana.

El cañonero, bajo el mando del Capitán de Fragata Teófilo Genesta, quien se hizo a la mar el 7 de diciembre de 1897, arribó a la isla seis días después –el 13 de diciembre– y Clipperton fue tomada por personal del buque. Después de ese suceso, el **Demócrata** realizó varios viajes para el transporte de personal militar; de esta manera, se efectuaron relevos de los distintos destacamentos allí establecidos.

El drama de Clipperton

Además del resguardo del Atolón de Médanos, el cañonero **Demócrata** se mantuvo sumamente activo los siguientes años: realizó campañas de vigilancia en la frontera de México con Guatemala, debido a la conflictiva situación fronteriza generada a finales del Siglo XIX; transportó a las tropas



participantes en la guerra del Yaqui y condujo prisioneros de esa etnia a Manzanillo. En 1911 participó en la defensa del puerto de Acapulco, durante un ataque perpetrado por grupos revolucionarios, al que defendió desde Pie de la Cuesta e impidió que éstos capturaran el puerto. En 1912 trasladó personal militar a Baja California para afrontar la incursión de un grupo filibustero y, antes de convertirse definitivamente en pontón, fue utilizado para entorpecer las maniobras del cañonero **Tampico**, que se sublevó en contra del gobierno del General Victoriano Huerta para adherirse a la fracción revolucionaria durante los combates navales de Topolobampo, en junio de 1914.

Entre la efervescencia política y social del momento, los hombres que guarecían el atolón se quedaron sin comunicación con el Continente desde el mes de febrero de 1914, con esto comenzaba a gestarse el drama de Clipperton, en virtud de que este destacamento nunca fue relevado. Entre otras causas, porque el batallón destacamentado que participaba en la lucha revolucionaria en el sur del país fue diezmado paulatinamente, y los pocos elementos que permanecían en activo fueron

licenciados al establecerse los tratados de Teoloyucan, el 13 de Agosto de 1914.

Mientras los escasos buques de la Armada eran entregados a los revolucionarios, el cañonero **General Guerrero** y el transporte de **Korrigan III** –únicas naves militares que quedaban en servicio en el Pacífico– fueron llevados a Salina Cruz; las restantes quedaron en Coatzacoalcos y Tlacotalpan, Veracruz. El cañonero **Demócrata**, con su casco de madera sumamente deteriorado, estaba en vías de convertirse definitivamente en pontón.

El hecho de no haber relevado oportunamente al destacamento militar de Clipperton –además de otros acontecimientos implícitos– propiciaron que durante mucho tiempo en México y en otros lugares del orbe se mencionaran tales sucesos como “la tragedia” de la Isla de la Pasión o de Clipperton, de la que se han escrito artículos periodísticos, ensayos literarios y novelas, además de haberse realizado cintas cinematográficas, tesis profesionales sobre el fallo arbitral y hasta un completo y bien documentado estudio jurídico, en el que se analiza la resolución emitida por el gobierno italiano, misma que determinó

que esta porción insular quedara sometida a la soberanía de Francia.

Abandono de la Isla

El día de su arribo, el cañonero **Demócrata** no pudo efectuar un desembarco directo debido a los arrecifes existentes, por lo que fue necesario enviar un bote en el que se embarcaron el Primer Teniente (Teniente de Navío) Rabel Pereyra; el de igual jerarquía, Pedro Molina Izáosla, quien fungía como intérprete; el pagador Eduardo Velasco y quince elementos de marinería, todos debidamente armados. El bote se enfiló a tierra, pero al llegar al círculo de los



El 9 de agosto de 1905, nuestra nación mostró a los demás países que dicho lugar se encontraba bajo soberanía mexicana.



rompientes y después de luchar contra las corrientes, la embarcación zozobró y todos cayeron al agua. Con gran esfuerzo, los Oficiales y Marineros lograron llegar a tierra terriblemente golpeados, exhaustos y sin nada de lo que llevaban, incluyendo las armas y la bandera que iban a izar. Acerca de este trágico incidente, la señora María Teresa Arnaud de Guzmán precisa en su interesante trabajo "La tragedia de Clipperton": "Era ésa la primera experiencia que los mexicanos recibían en la codiciada isla y la hosca bienvenida que les brindaba el suelo patrio que iban a defender".



En 1898, Francia efectuó varias reclamaciones a México.

Al día siguiente del arribo –14 de diciembre–, el personal enviado para tomar posesión del lugar cumplió su cometido: exhortó a las tres personas que allí se encontraban para arriar la bandera estadounidense y abandonar el atolón; luego, el Teniente Pereyra fue quien izó nuestro lábaro patrio. El día 15, el pelotón retornó a su base llevando como pasajeros a dos de las personas que vivían en el atolón y se dedicaban a la recolección y embarque de guano. El **Demócrata** y su tripulación arribó a Mazatlán el 22 de diciembre de 1897.

Ocho años después de haber tomado posesión jurídica y material del atolón -9 de agosto de 1905- nuestro país envió por primera ocasión un destacamento militar para mostrar a los demás países del orbe que dicho lugar le pertenecía y se encontraba bajo la soberanía mexicana. El encargado de llevar a efecto tal acción fue el Coronel de Ingenieros Abelardo Ávalos, designado previamente prefecto político (cargo similar al del actual delegado federal) e inspector encargado de vigilar el cumplimiento del contrato suscrito entre el gobierno nacional y la empresa inglesa *The Phosphate Pacific Co., Ltd.*, cuyo propósito era la explotación del guano, mediante un documento firmado en abril de 1905. El coronel Ávalos fue acompañado por un destacamento de once elementos del 11 Batallón de Infantería de

Acapulco, sus esposas e hijos. El atolón era habitado por veinte trabajadores italianos, además del señor Arthur J. Brander, representante de la empresa contratista. El traslado del personal militar y de sus familias se efectuó a bordo del **Demócrata**.

En marzo de 1906, el **Demócrata** arribó nuevamente a Médanos con el personal que iba a relevar al destacamento establecido siete meses antes. En esta ocasión, el nuevo grupo estaba a las órdenes del Subteniente de Infantería Ramón Arnaud Vignon, quien sustituyó al de igual grado y arma José Estrada, Oficial al que le correspondía desempeñar originalmente dicha comisión, pero quien se declaró indispuesto para cumplirla. El traslado respectivo lo realizó nuevamente el cañonero **Demócrata**, ahora bajo el mando del Teniente Mayor (equivalente hoy a Capitán de Corbeta) Rafael Pereyra, quien izó por primera vez nuestro lábaro patrio en 1897, siendo aún Oficial.

El Subteniente Arnaud se trasladó en varias ocasiones a Acapulco y retornó al atolón para atender los asuntos militares y hacer cumplir el contrato existente con la empresa que explotaba el guano. En el ínter, fue ascendido a Capitán. Para el cumplimiento de esta comisión, la orden recibida por el ya Capitán Arnaud en 1914 fue permanecer un año en el atolón, posteriormente sería relevado por otro personal del Batallón de Acapulco, acto que no



pudo llevarse a cabo a consecuencia de la derrota del ejército federal, del consiguiente licenciamiento de su personal y al hecho de haber atracado los buques de la Armada en distintos puertos del Pacífico y del Golfo.

En distintas fechas de 1914, dos buques estadounidenses arribaron al lugar para ofrecerle al Comandante del destacamento trasladarlo al Continente, advirtiéndole del conflicto bélico entre ambos países y que por lo mismo no serían recogidos por ninguna nave mexicana. Arnaud declinó el ofrecimiento. Al transcurrir ese año y no ser reemplazados por nuevo personal, comenzaron a escasear los víveres y a manifestarse enfermedades.

De las veintisiete personas que habitaban el atolón en abril de 1915, quedaban solamente diecisiete –que se sostenían básicamente de la pesca. Así, el 4 de mayo de ese año, al avistar un barco en el horizonte, decidieron pedir auxilio; en un pequeño bote se embarcaron el Capitán Arnaud, el Teniente Secundino Ángel Cardona, el Sargento Agustín Irra y el Cabo Felipe Lara.



El Capitán Ramón Arnaud Vignon fue quien estuvo a cargo de la comisión de permanecer en el atolón.

Desafortunadamente, el buque se alejó sin percatarse de la pequeña embarcación, por lo que sus cuatro tripulantes perecieron.

En la isla se quedaron siete menores, cinco mujeres y el soldado ordenanza Victoriano Álvarez quien, con el paso del tiempo –siendo el único hombre en el lugar y además aprovechando su fortaleza física- se convirtió en el terror de las mujeres. Este hombre asesinó a una de ellas; a las demás las hizo víctimas de abusos sexuales y múltiples vejaciones, incluyendo a un adolescente y a una menor de edad. Cansadas de aquella terrible situación, las mujeres adultas decidieron darle muerte.

El litigio

En Julio de 1917, el buque **USS Yorktown** arribó al atolón para efectuar una visita de rutina y localizar naves de las potencias centrales europeas –Alemania, Austria y Hungría- que se encontraban en guerra con los Estados Unidos de América. Fue así como se rescató a los sobrevivientes, mujeres y niños, con un estado de salud deprimente. La mayoría, desnutrida y famélica, fue trasladada a Salina Cruz.

En 1898, Francia efectuó varias reclamaciones a México sobre los derechos de propiedad y posesión sobre el lugar, gestiones que se prolongaron hasta 1906, cuando el gobierno francés seguía insistiendo en su solicitud para que le fueran reconocidos los mismos, argumentando que el atolón se encontraba bajo la soberanía del gobierno galo. Ese mismo año, el Secretario de Relaciones Exteriores de México, Licenciado Ignacio Mariscal respondió a la nota anterior ratificando nuestros derechos sobre la isla, por lo que solicitó a Francia dar respuesta a los alegatos mexicanos formulados con anterioridad. En respuesta a nuestro pedimento, el gobierno de Francia –a través de su legación- propuso someter el asunto a un arbitraje internacional para resolver, en definitiva, el diferendo existente.

En 1909 se verificaron los trámites relacionados con el sometimiento del negocio a un



En enero de 1931 se determinó que Clipperton finalmente le correspondía a Francia.

arbitraje internacional; así, en marzo de ese año, los Secretarios de Relaciones Exteriores de México y Francia convinieron someter el diferendo sobre la cuestión de Clipperton a la resolución del Rey Víctor Manuel III de Italia, por lo que en junio de ese año le enviaron la petición correspondiente –suscrita por el Presidente Don Porfirio Díaz– para que aceptara fungir como árbitro. En agosto, el Secretario de Estado de Negocios Extranjeros de Francia (Relaciones Exteriores) comunicó a nuestro gobierno la aceptación del monarca italiano para realizar el arbitraje. Por parte de México, las autoridades diplomáticas designaron al Licenciado Francisco León de la Barra, con la encomienda de negociar los procedimientos respectivos en el juicio arbitral correspondiente.

En esa misma época –noviembre de 1910– estallaba en México la Revolución, motivo por el que el Ministro Plenipotenciario de nuestro país en Italia, Carlos Puig Casauranc, solicitó al árbitro designado resolver el litigio pendiente; este último dictó el laudo (sentencia o resolución) respectivo en enero de 1931, determinando que la soberanía sobre Clipperton, finalmente, correspondía a Francia.

Resulta conmovedor el sacrificio de un grupo de mexicanos por defender una porción de nuestro territorio insular, e irónico el que, por avatares del

destino, fueran olvidados. El lugar en donde se desarrolló este episodio de la historia –narrado brevemente en estas páginas– es una porción de tierra de apenas veinticuatro mil metros cuadrados, casi perdida en la inmensidad del Océano Pacífico y cuyo verdadero nombre, Médanos, fue cambiado por el de Clipperton, como consecuencia de la audacia de un filibustero.

De acuerdo con el Vicealmirante Lavalle Argudín, el cañonero **Demócrata**, nave que por sí misma puede ser motivo de un interesante ensayo literario debido a sus múltiples viajes al atolón y porque los marinos de su tripulación fueron los primeros mexicanos en arribar a

Clipperton e izar el lábaro patrio, “vino a menos y concluyó su vida útil como un simple pontón en el puerto de Guaymas”. Por otra parte, los miembros de la Armada que participaron en el primer arribo de Médanos son escasamente conocidos y por ello, apenas se les menciona en lo que conforma nuestra Historia Naval.

Bibliografía

ARNAUD DE GUZMÁN, María Teresa, *La tragedia de Clipperton (La isla de la Pasión)*, Arguz, México, 1982.

GONZÁLEZ AVELAR, Miguel, *Clipperton, isla mexicana*. Fondo de Cultura Económica, México, 1982.

GÓMEZ ROBLEDO, Antonio, *México y el arbitraje internacional*, Biblioteca Porrúa, No. 28, Editorial Porrúa, S.A., México, 1965.

LAVALLE ARGUDÍN, Mario, *Memorias de Marina. Buques de la Armada de México*, Tomo II, Secretaría de Marina, México, 1992.

MORALES CRUZ, Flor de Alba, “Ceremonia de botadura de la corbeta clase Centenario *Demócrata*” (Artículo), Revista Secretaría de Marina, Año 17/ Época VI/ Num.116, Octubre, México, 1997.

RESTREPO, Laura, *La Isla de la Pasión*, Editorial Planeta, Bogotá, 1989.

ZORRILLA, Luis G., *Los casos de México en el arbitraje internacional 2*, Editorial Porrúa, S.A., México, 1981.