

EL EPISODIO DEL *INFERNAL*

Andrés GONZÁLEZ VALENCIA
Censor de la Sociedad de Historia y Geografía de Chile

Introducción



L denominado «episodio del *Infernal*» relata un breve acontecimiento histórico que marcó la biografía del héroe chileno Arturo Prat Chacón, en el que —siendo apenas un guardia marina— actuó con gran valentía en el combate del incendio del buque de guerra francés *Infernal*, uno de los accidentes más espectaculares del siglo XIX.

El incendio y la explosión del *Infernal* acaecieron el 1 de octubre de 1861, en plena rada de Valparaíso, frente al conjunto de Almacenes Fiscales ubicado cerca de la punta Duprat, en el mismo lugar que ocupan actualmente los naves del Centro de Abastecimiento (V) de la Armada de Chile.

Información de contexto

El domingo 29 de septiembre de 1861 (1) —después de un largo viaje desde el puerto de Lorient, Francia (2)— arribaba a Valparaíso el buque francés *Infernal*, perteneciente a la escuadra de Napoleón III de Francia (3).

Esta embarcación, construida como corbeta de guerra en 1843, fue modificada en el año 1855 para el transporte de tropas y armamento. Desde entonces, cumpliendo la labor de transporte de armamento de guerra recaló en varias ocasiones en el puerto de Valparaíso, rindiendo en 1861 su último viaje (4).

(1) *Zugschwerdt: Der Grenzbote*. Tomo XXI, núm. 47, 24 de noviembre de 1861, p. 373.

(2) *La Gazette de Savoie*. Año 11, núm. 2.786, 23 de noviembre de 1861.

(3) *Dossiers Marine* (www.dossiersmarine.free.fr). «La Flotte de Napoléon III». Consultado el 7 de abril de 2016.

(4) Ídem.



Fondeadero frente a los Almacenes Fiscales, ubicación exacta del *Infernal* en 1861. (Archivo fotográfico de la Sociedad de Historia y Geografía de Chile. Fotografía tomada por William Oliver en 1862).

En uno de estos periplos el *Infernal* protagonizó un breve pasaje de la Revolución de 1859 rescatando al sargento mayor de Artillería José Miguel Faez, quien fue violentamente hostigado por una turba revolucionaria que disparaba un nutrido fuego contra él mientras trataba de huir por mar hacia playa Ancha; tras volcar su pequeña embarcación y comprobar que seguía sometido al ataque, el *Infernal* fue en su auxilio, obligando a los atacantes a detener el fuego (5).

En algunos pasajes de la historia se le ha llamado transporte, fragata, buque de guerra, incluso pontón; en cualquier caso, todas las versiones coinciden en que este día arribó a Valparaíso lleno de una gran cantidad de carbón, pólvora, armamento de guerra, pertrechos navales y provisiones para la escuadra francesa de visita en Valparaíso (6). Se trataba, sin lugar a dudas, de un polvorín flotante.

Fue una arribada tranquila; gran cantidad de buques se encontraban anclados en la rada de Valparaíso; nada hacía prever el desastre que se gestaría tan

(5) «Chile. Memoria de Guerra», en *Discursos de Apertura en las Sesiones del Congreso, Memorias Ministeriales Correspondientes al Segundo Quinquenio de la Administración Montt (1859)*. Imprenta del Ferrocarril. Santiago, 1859, p. 208.

(6) *The New York Times*, 4 de noviembre de 1861.

solo dos días más tarde. El *Infernal* fondeó muy cerca de los Almacenes Fiscales, por entonces solo un conjunto de tres largos edificios de depósito de mercaderías proporcionado por el Estado de Chile para el acopio aduanero de Valparaíso (7).

El buque francés, de 63,85 m de eslora, permaneció inactivo hasta el martes 1 de octubre de 1861, día en que el destino quiso unir a miles de personas en torno a un gran desastre.

Incendio y explosión del *Infernal*

Eran las 12:30 del mediodía (8) cuando un denso humo negro comienza a brotar desde la bahía; inmediatamente se activa la alarma y el gentío se agrupa frente a los Almacenes Fiscales para ver lo que acontece. La humareda provenía de la proa del *Infernal* (9), producto de un incendio de combustión espontánea que se había desatado bajo la cubierta (10).

En estos breves instantes, las llamas saltaron a través del puente (11) e inmediatamente los botes de la corbeta *Esmeralda* y del vapor *Maipo* acudieron en socorro de la nave, llevando varias bombas de agua, que no tardaron en poner en acción (12).

Inmediatamente todo el mundo se reúne en la bahía, esparcidos desde el sector de Barón hasta la playa de San Mateo y, sobre todo, en la explanada de los Almacenes Fiscales. Nadie trabajó aquella mañana en Valparaíso.

La cubierta del buque fue invadida por marinos nacionales, que con baldes arrojaban agua por cada escotilla y aberturas del buque (13). Entre estos se encontraba el guardia marina Arturo Prat Chacón, quien con tan solo 14 años combatió heroicamente las llamas de cubierta (14). En este trabajo, que duró alrededor de dos horas, los marinos de la escuadra francesa se dedicaron a sacar las armas de guerra que pudieron desde el interior del buque. Se registra que al menos un centenar fueron rescatadas del desastre (15). Mástiles y velas caían sobre la cubierta, o simplemente se precipitaban al agua junto con un enjambre de cordajes y aparejos retorcidos. Los marinos

(7) GONZÁLEZ V., Andrés; ALCOTA G., Ariany; FUENTES O., Carén: *Almacenes Fiscales de Valparaíso, historia y evolución*. Editorial Altazor, II Edición, 2015, p. 20.

(8) VIDAL GORMAZ, Francisco: *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días*. Imprenta Elzeviriana, 1901, p. 316.

(9) Ídem.

(10) *Zugschwerdt: Der Grenzbote: op. cit.*, p. 373.

(11) *L'Illustration Journal Universel*. Vol. 38, núm. 979, 30 de noviembre de 1861, p. 343.

(12) VIDAL GORMAZ, Francisco: *op. cit.*, p. 316.

(13) Ídem.

(14) Liga Marítima de Chile. *Revista Mar*, números 185-188, p. 24, 1999.

(15) *L'Illustration Journal Universel: op. cit.*, p. 343.

sobre la cubierta resbalaban a consecuencia del agua que era lanzada por las bombas (16).

Pero pese a todos estos esfuerzos, el fuego cobró nueva fuerza, haciendo imposible la permanencia a bordo, razón por la cual el equipo de control de las llamas tuvo que abandonar el buque para dar paso a una nueva estrategia.

Ya era muy tarde para sacarlo desde su fondeadero, pues el fuego en cubierta no permitía realizar las maniobras necesarias. Se dice, además, que por más intentos que se hicieron no fue posible abrir las válvulas del depósito de pólvora, lo que habría permitido inundarlo de agua en un breve plazo (17).

Dada la imposibilidad de controlar las llamas y ante el temor de una detonación masiva de su carga, la autoridad marítima ordenó echarlo a pique (18).

Rápidamente los navíos de guerra chilenos *Esmeralda* y *Maipo*, junto al buque insignia de la escuadra francesa *Duguay-Trouin* (19), iniciaron un incesante y nutrido cañoneo contra el *Infernal* sin conseguir su objetivo de enviarlo bajo el mar (20). Una lancha del *Duguay-Trouin* peligrosamente lanzaba tiros con dirección a tierra, cuyas primeras balas alarmaron a la multitud agolpada en la bahía, ya que no conseguían impactar sobre el *Infernal* (21).

Más de cien tiros de cañón fueron disparados al buque con la esperanza de hundirlo, pero todos los esfuerzos para extinguir el incendio se hacían inútiles (22). En los intervalos entre cada disparo, se sentían fuertes detonaciones en el interior del *Infernal* (23), que no eran otra cosa que las primeras piezas del dominó que desencadenaría una terrible explosión en cadena.

El trabajo era incansable; aún cerca de las 17:30 horas, el pontón inglés *Nereus* — más próximo a la acción — continuaba la tarea de verter agua sobre el transporte en llamas, mientras que el *Maipo* continuaba asestando certeros tiros sobre el costado del buque (24). Pocos momentos después se daría el orden a todas las embarcaciones de alejarse del pontón en llamas, dejándolo unos cuantos minutos a su suerte bajo la mirada atenta de unas 10.000 personas presentes en la bahía (25). A eso de las 18:00 horas (26), sucede el peor de

(16) VALENZUELA, Ricardo: *Viento en la bahía*. Editorial del Pacífico, 1955, pp. 59-61.

(17) VIDAL GORMAZ, Francisco: *op. cit.*, p. 318.

(18) Liga Marítima de Chile: *op. cit.*, p. 24.

(19) *Courrier de la drome et de l'ardèche*. Año 30, núm. 275. 23 de noviembre de 1861.

(20) *The New York Times*. 4 de noviembre de 1861.

(21) VIDAL GORMAZ, Francisco: *op. cit.*, p. 317.

(22) Simpkin, Marshall & Company: *The Nautical Magazine and Naval Chronicle... a Journal of Papers on Subjects Connected with Maritime Affairs*, 1861, p. 691.

(23) VIDAL GORMAZ, Francisco: *op. cit.*, p. 317.

(24) Ídem.

(25) *The New York Times*, 4 de noviembre de 1861.

(26) Ídem.

los escenarios previstos por las autoridades locales: finalmente estalla la santabárbara del pontón *Infernal* (27).

La explosión fue de tal magnitud que el aire de Valparaíso se comprimió hasta el punto de hacer estallar cada cristal de las ventanas de la ciudad (28); trozos del naufragio, carbones, metrallas y cuanto pertrecho existía en la nave fueron lanzados hacia los buques cercanos y a las personas que seguían atentas a la lucha por sofocar el incendio (29).

Al ver y sentir la onda expansiva de la explosión, con la que una gran cantidad de escombros en llamas fueron lanzados en todas direcciones —pero sobre todo a gran altura—, la gente que ocupaba la explanada de los Almacenes Fiscales y los sectores cercanos a la bahía fue presa del pánico; el instinto les hizo correr, tirarse al suelo, estrellarse unos con otros (30) sin tener ninguna conciencia de hacia dónde huir.

La atmósfera se llenó de olor a azufre; era como si el *Infernal* se hubiera transformado en un poderoso volcán que escupía con ira el fuego que tenía en el vientre. A bordo de los barcos y lanchas que circundaban el pontón, muchos cayeron al agua o se golpearon hasta aturdirse contra sus propias embarcaciones.

Afortunadamente, aunque hubo un gran número de lesionados, no se registraron heridos de gravedad (31); entre estos se encontraban varios marinos del *Nereus* (32), el cual —siendo una de las embarcaciones más próximas a la explosión— sufrió serios daños (33) y se remeció de tal manera que parecía estar en medio de un temporal (34).

Lo que no pudo hacerse a fuerza de cañoneo lo logró finalmente la explosión. Tras el estruendo y el desorden propio que generó la catástrofe, pudo verse al *Infernal* hundido de popa, sumergiéndose lentamente de proa hasta desaparecer bajo el mar (35). Solo quedó en la superficie un sinfín de maderos partidos, con algunos rasgados de tela que no significaban más que la pesadilla había acabado.

La noticia recorrió el mundo, *The New York Times* de Estados Unidos fue uno de los primeros en cubrir este desastre; la crónica fue publicada también en Italia, Alemania, Francia, Australia e Inglaterra, solo por mencionar algunos países, tal y como puede consultarse en las citas a pie de página.

(27) *L'Illustration Journal Universel: op. cit.*, p. 343.

(28) DUFFY, James W.: *A Hand Book to Valparaiso*. W. Hellmann's «Universo» P. Office, 1862, p. 18.

(29) *The New York Times*, 4 de noviembre de 1861.

(30) VIDAL GORMAZ, Francisco: *op. cit.*, p. 318.

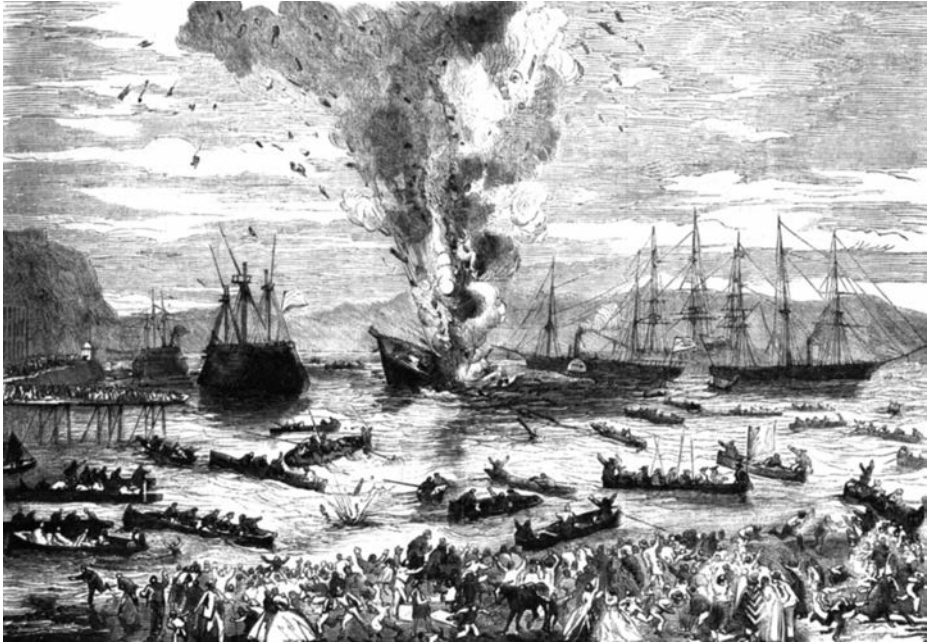
(31) *The New York Times*, 4 de noviembre de 1861.

(32) *The South Australian Weekly Chronicle*, sábado 22 de febrero de 1862.

(33) *The Local News. Alexandria, Virginia*, 15 de octubre de 1861.

(34) *The South Australian Weekly Chronicle*, sábado 22 de febrero de 1862.

(35) VIDAL GORMAZ, Francisco: *op. cit.*, p. 318.



Explosión del transporte *Infernal* en la rada de Valparaíso. Portada de *El Correo de Ultramar. Parte literaria e ilustrada reunidas*. Tomo XVIII. Año 20. Número 466, 1861. (Archivo fotográfico de la Sociedad de Historia y Geografía de Chile).

Lo que siguió al desastre fue la revisión de los daños: los Almacenes Fiscales de Valparaíso —construcciones más próximas al *Infernal*— sufrieron grandes desperfectos en su infraestructura (36). El propio Estado tardó casi un año en restaurar los daños producidos por la explosión (37). La prensa internacional que cubrió el evento nos proporciona diferentes cifras estimativas del desastre, a cual más detallada, que quedan a la interpretación del lector, aunque destacan las del periódico francés *Le Courier de la Drôme et de l'Ardèche*, que indica que solo en suministros de combate el *Infernal* perdió en torno a los 150.000 francos (38). Por su parte, el diario *L'Illustration Journal Universel* indica que el costo total ascendió a los 2.500.000 de francos (39).

Los restos del naufragio nunca fueron retirados del fondo del mar por la escuadra francesa. En 1910, el casco del *Infernal* estaba claramente identifica-

(36) GONZÁLEZ V., Andrés; ALCOTA G., Ariany; FUENTES O., Carén: *op. cit.*, p. 20.

(37) Chile, Ministerio de Hacienda: *Memorias del Ministerio de Hacienda, año 1862*, p. 38.

(38) *Courrier de la drome et de l'ardèche*. Año 30, núm. 275, 23 de noviembre de 1861.

(39) *L'Illustration Journal Universel*, *op. cit.*, p. 343.

do por una boya frente a los Almacenes Fiscales (40), a unos 500 metros al norte del nuevo Muelle Fiscal (41).

A pesar de que los textos náuticos del siglo XIX alertaban sobre su presencia en el puerto de Valparaíso (42), su rastro se pierde en 1912, cuando la firma S. Pearson & Son Ltd. inicia las obras de ampliación del puerto (43), extendiendo significativamente la explanada frente a los Almacenes Fiscales.

Esta investigación desconoce a ciencia cierta si el *Infernal* quedó bajo los nuevos terraplenes o si será alguno de los naufragios sin identificar que aún permanecen cerca de los actuales sitios 1, 2, 3 y 4 del puerto de Valparaíso, tarea que hasta la actualidad se realiza en toda la rada.

Espero que esta publicación sirva a todos aquellos que se encuentran en la tenaz tarea de identificar los naufragios en el puerto de Valparaíso, y que estos puedan engrosar el conocimiento del patrimonio subacuático chileno.

BIBLIOGRAFÍA

Además de las fuentes mencionadas en las notas a pie de páginas, también en:

Corporación Cultural «Arturo Prat Chacón»: *Prat (1848-1879)*. VV. AA.

Der Bayerische Landbote, núm. 326, 22 de noviembre de 1861.

Die Zeit. Tageblatt für Politik, Handel und Wissenschaft, núm. 197, 20 de noviembre de 1861.

IL Pungolo. Napoli. Año 2, 19 de noviembre de 1861.

Kemptner Zeitung. Dannheimer, núm. 278, 22 de noviembre de 1861.

The Adams Sentinel from Gettysburg, Pennsylvania, 6 de noviembre de 1861.

(40) UGARTE Y., Juan: *Recopilación Histórica, recuerdo del primer centenario nacional*. Imprenta Minerva, Valparaíso. 1910, p. 15.

(41) Chile: *Anuario hidrográfico de la Marina de Chile*. Volumen 6. Imprenta Nacional, 1880, p. 334.

(42) CHARDONNEAU, F.: *Instructions nautiques sur les côtes du Chili et de la Bolivie: d'après les documents les plus récents*. Imprimerie Nationale, 1873, p. 285.

(43) GONZÁLEZ, V., Andrés, ALCOTA G., Ariany, FUENTES O., Carén: *op. cit.*, pp. 50-51.

Ejercicio PASSEX entre las agrupaciones OTAN-SNMG-2 y
SNMCMG-2 con participación del BAC *Patino*, la fragata
Méndez Núñez y el cazaminas *Tájo*.
(Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

