

El Villarino, la historia del buque que trasladó los restos de San Martín

por Adriana Micale*



Transporte Villarino.

Acuarela sobre papel, obra del pintor argentino Emilio Biggeri (1907-1977) expuesta en el Museo Naval de la Nación. Gentileza de la Fundación Histarmar (www.histarmar.com.ar).

Los orígenes

Teniendo como precedentes que Domingo Faustino Sarmiento durante su gobierno creó una academia militar naval —antecedente de la Escuela Naval y de la Armada Argentina— y que el Congreso sancionó la Ley N° 498/72 —la cual autorizó la compra de tres buques de guerra modernos para surcar

las aguas de la República—, el presidente Nicolás Avellaneda contrató a fines de la década de 1870 la compra de una nueva embarcación para el país. Lo hizo con el objetivo de transportar un batallón de soldados de infantería al sur del país, con vistas a reforzar la campaña contra los indígenas desde el mar.

* Es historiadora y docente. Nació en Mendoza en 1964. Es licenciada y profesora por la Universidad Nacional de Cuyo. Es magíster en Historia de las Ideas Políticas Argentinas. Escribió numerosos artículos y es autora de varios libros.

Aprovechando que se encontraba en Londres el doctor Manuel Rafael García Aguirre, un diplomático argentino de carrera que representó al país en Estados Unidos, Inglaterra, España y Austria, como ministro plenipotenciario y enviado extraordinario durante años, el presidente Avellaneda contrató por su intermedio la compra del buque en cuestión para destinarlo a los mares del sur y de paso, defender la soberanía en la zona de la Patagonia. Julio Argentino Roca, su ministro de guerra, también intervino en la decisión. Manuel García estaba casado con la escritora Eduarda Mansilla, sobrina de Juan Manuel de Rosas, formaba parte de la oligarquía porteña y había estrechado una buena relación con Sarmiento. Tenía experiencia al respecto porque se había interiorizado en la última tecnología en navegación, formada por máquinas a vapor con velas. Durante el gobierno de Sarmiento, el sanjuanino lo había comisionado para que comprara unos buques de guerra para la Argentina debiendo trasladarse de Washington a Londres para cumplir con el encargo. También le había pedido que supervisara la construcción de los mismos y siguiera el tema muy de cerca. La tarea llevada adelante por Manuel García, con el asesoramiento del almirantazgo británico, había permitido que el país incorporara buques de última generación conformando lo que posteriormente se conoció como la “Escuadra Sarmiento”.

A fines de 1788 y principios del siguiente año, el representante argentino dio por cerrado el negocio entre el gobierno nacional y la firma Laird Brothers, una empresa de construcción naviera conformada por los hijos de John Laird: William, John y Henry. El padre de estos jóvenes, fallecido para esa época, había incorporado a la industria familiar en años anteriores,



Retrato de Manuel Rafael García Aguirre (1826-1887).
AGN. Dpto. Doc. Fotográficos. Inventario 308535.

placas de hierro remachado y la técnica del plegado de las mismas en la fabricación de los barcos. Era una de las firmas más prestigiosas del mundo, requerida por haber construido muchos de los buques para la Compañía de las Indias Orientales, para la Armada de los Estados Confederados de la América del Norte y para algunos gobiernos latinoamericanos como Chile y Perú, entre otros. Su sede estaba en Birkenhead, Inglaterra, en una pequeña villa ubicada frente a Liverpool, cruzando el río Mersey, que la familia Laird había ayudado a que se desarrollara.

El 11 de diciembre de 1879 el moderno vapor estuvo listo. Fue bautizado con el nombre de “Villarino”, en honor al piloto de la Real Armada Española, Basilio Villarino, que

se había destacado durante los tiempos de la colonia por su acción en los mares. Este marino había sido un explorador y colonizador. Había navegado y reconocido los bordes marítimos de la Patagonia justo cien años antes de la construcción del barco. Su diario de viaje daba cuentas de cómo había recorrido junto a Francisco de Viedma y Narváez la costa patagónica argentina y había descubierto la isla Choele Choel. Un encuentro violento con los indios había puesto fin a su vida en 1785.

El costo final del Villarino fue de £18.000. Se desconoce cómo fue cancelado y bajo qué condiciones. El vapor con velas fue botado en Liverpool a principios de 1880 una vez que la empresa superó la prueba final de sus máquinas. La solemne entrega se hizo bajo bandera de la Armada Argentina, siendo manejado por argentinos.

Una parada particular

Por estos mismos años de la construcción del Villarino, Nicolás Avellaneda firmó un decreto por el cual se creó en 1877 una comisión encargada de trasladar los restos del general San Martín, muerto en Francia en 1850. La hija del Libertador había fallecido en 1875, rompiéndose con esto el impedimento que existía de no querer separarse de su padre mientras ella viviese. El presidente, aprovechando el fin de la traba sentimental y el natalicio de José de San Martín, hizo en 1878 un llamado a toda la ciudadanía del país invitándola a que juntos repatriaran al Padre de la Patria. La Argentina entera se puso a trabajar y mediante innumerables actos y celebraciones que se organizaron a lo largo y ancho del territorio, sus habitantes lograron juntar más de un millón de pesos en moneda corriente y traerlo a su tierra natal.

El capitán Ceferino Ramírez¹ y su segundo, el capitán Daniel de Solier, fueron comisionados por el gobierno para buscar el Villarino en el puerto inglés y dirigirse hacia Francia a retirar las reliquias del Padre de la Patria. El 21 de abril de 1880 fue la fecha establecida para llegar al puerto del Havre, donde luego de los homenajes a San Martín, el vapor iba a emprender el viaje para la Argentina. El cajón con los despojos del Libertador fue trasladado para esa fecha en tren desde Brunoy, ciudad donde había muerto y se encontraba enterrado, para recibir en la iglesia Nuestra Señora del Havre una misa de cuerpo presente ante las delegaciones y funcionarios invitados. El traslado había sido aplazado durante treinta años, por causas políticas, siendo ahora el momento apropiado para su regreso. Varias excusas habían salido a la luz por parte de las autoridades de turno, mezclándose con inquinas e intrigas y miserias humanas.

La crónica referida por Ernesto Quesada, asistente a los actos por haber participado de la delegación que acompañó la repatriación, es de gran valor para completar el rol que jugó el Villarino en este viaje tan significativo. Este intelectual dio a conocer detalles de toda la actividad que hubo en torno al tema en un artículo publicado en el diario *La Nación*. Años después, escribió una nota en la *Nueva Revista de Historia de Buenos Aires* que su padre dirigía y que él heredó.²

Anclado en el Bassin du Roi el buque de guerra Villarino, recibió con su tripulación ataviada de gala y haciendo la guardia militar los restos del Libertador. El último acto en tierra ajena se llevó a cabo dentro del buque, en la cámara de popa del mismo, en donde fueron dejados el cajón y las banderas americanas para emprender la travesía final.



El Presidente de la República Argentina

ATENDIENDO a los Ministros y Secretarios del Ejecutivo del Honorable Sr. Ceferino Ramírez

los venidos en concepto de Capitan de Marina en la misma virtud

POR TANTO: mandado y ordenado se haga cargo y sucesores por tal Capitan del Honorable Sr. Ramírez para lo que se le expide el correspondiente despacho del que se tomará posesion en la Contaduría General y Comandancia de Marina.

Dado en Buenos Aires a diez y siete de Mayo de mil ochocientos sesenta y siete.



Bartolomé Mitre

Ceferino Ramírez

Ceferino Ramírez

Nombramiento de Ceferino Ramírez como Capitán de Marina, realizado por el presidente Bartolomé Mitre, Buenos Aires, 17 de mayo de 1867. AGN. Dpto. Doc. Escritos. Fondo Ceferino Ramírez. Sala VII, N° 764.

Allí, los encargados del trámite firmaron el acta de traspaso certificando que lo que se entregaba eran los despojos del héroe. El ministro Manuel García Aguirre dio un discurso a los tripulantes señalándoles: “Que conducís a través del Océano, un bajel de nuestra armada, desde la Europa; él va cargado con el depósito más valioso que ninguno condujera al suelo argentino. Grande es vuestra responsabilidad. Cuando lo entreguéis a nuestros compatriotas, os ruego unáis vuestros votos a los míos, para desear que mientras guardemos esas reliquias no se despierten en la república los odios y pasiones que tanto han retardado su engrandecimiento”.³

La ciudad del Havre no viviría una manifestación semejante en mucho tiempo. Los edificios públicos y los consulados izaron sus banderas a media asta y los busques en el puerto también hicieron lo propio hasta la partida de las reliquias del argentino. Una salva de 21 cañonazos provenientes de tierra, y una igual detonada desde el buque, acompañó los lentos movimientos del Villarino con el héroe en su interior.⁴

Hacia la Argentina

El jueves 22 de abril, a las 9 en punto de la mañana, el Villarino salió rumbo a Buenos Aires. La primera escala la hizo cinco días después en la isla Madeira, cercana a las Canarias, desde donde telegrafaron de un faro avisando de la buena marcha. El paso por el estrecho de Gibraltar, por donde San Martín había cruzado siendo un mozuelo para hacer su entrenamiento en las plazas fuertes del norte de África, fue superado airoso para internarse en el inmenso océano Atlántico. Al cabo de nueve días, y tras haber hecho 2.377 millas desde el Havre, el Vi-

llarino arribó a la isla San Vicente, al sureste del mar Caribe, como en 1498 lo había hecho Cristóbal Colón en uno de sus viajes. Allí se aprovisionaron de carbón para alimentar las calderas para el siguiente trayecto. El Villarino se mostró bello e impecable para aquellos que lo abordaron. Tenía 50 hombres de tripulación y podía transportar un batallón entero con 400 toneladas de carga gracias a sus potentes motores. Su cubierta intimidaba debido a la presencia de dos grandes cañones y de ametralladoras de última tecnología. Una hilera de fusiles Remington, colocados cerca de la cabina de mando, listos para la batalla, completaba el armamento del barco.

Según unos datos aportados por sus registros, los viajeros alcanzaron el penedo de San Pedro y San Pablo, unas rocas aisladas del Brasil que raras veces los buques encontraban en medio del océano, para descender bordeando el sinuoso continente hasta llegar al Río de la Plata, donde el país entero los aguardaba. El 13 de mayo el Villarino y la tripulación tuvieron su primera gran prueba de fuego. No bien entrada la noche, a la altura de Florianópolis y cercano al cabo Santa Marta Grande, una fuerte lluvia, acompañada de vientos huracanados en proa pusieron a prueba la embarcación y la valentía de los viajeros. El cajón con los restos de San Martín tuvo que ser asegurado.

El lunes 17 de mayo, a las 6 de la tarde, el vapor fondeó en el puerto de Montevideo. El rapidísimo viaje del Havre a la otrora Banda Oriental se hizo en menos de un mes, sorprendiendo al mundo entero. La Argentina quedó atónita ante la comunicación de que estaban muy próximos. Los encargados de la organización de los actos debieron solicitar al comandante del barco y a su tripulación que

demoraran algunos días la llegada al puerto de Buenos Aires debido a que aún faltaban algunos detalles organizativos.⁵ Además, se respiraba un clima de gran tensión en el país producto de la mala relación existente entre los hombres de Buenos Aires y las autoridades nacionales. De hecho, un mes después de repatriado los restos de San Martín, Carlos Tejedor por Buenos Aires se enfrentaría a las fuerzas armadas del Ejército Nacional que respondían al presidente Avellaneda. El resultado final de una de las últimas batallas de las guerras civiles argentinas sería la renuncia de Tejedor a sus ambiciones políticas y el encumbramiento de Julio Argentino Roca como sucesor de Avellaneda.

El buque permaneció cerca de una semana en la rada de Montevideo siendo visitado por numerosas personas. También haciendo tiempo para que en Buenos Aires las cosas marcharan más deprisa de lo que lo habían venido haciendo. Por pedido de los argentinos residentes en Uruguay el presidente Avellaneda autorizó a la oficialidad a que bajaran el cajón el mismo 24 de mayo y lo llevaran al templo metropolitano para celebrarle una misa de cuerpo presente. La presencia del presidente Francisco Antonio Vidal Silva en la iglesia, con su gabinete a pleno acompañando a Bernardo de Irigoyen en calidad de delegado argentino, permitió que el gobierno uruguayo le tributara su homenaje.

La mañana del 28 de mayo de 1880 amaneció con algunas manchas en el cielo. A diferencia del Havre, el muelle de Las Catalinas, en el puerto del Río de la Plata, a donde llegó el Villarino, se mostró a la comitiva que acompañó los restos de San Martín y a la oficialidad en pleno, sin la magnificencia y la modernización del puerto francés. Pequeño para recibir al vapor, aunque acostumbrado

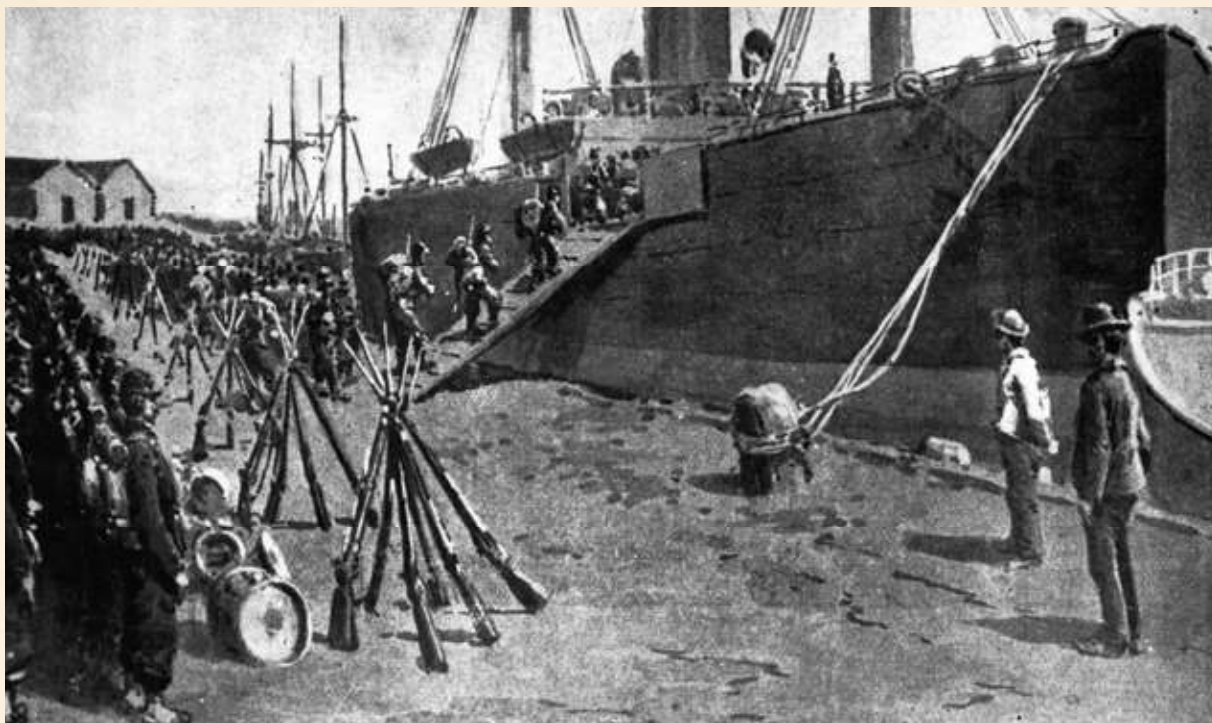
a las llegadas y a las partidas de gente en barcos importantes, una embarcación más pequeña, con la inscripción “Talita”, de la “Escuadra Sarmiento”, condujo al vicepresidente de la Nación, Mariano Acosta, para recibir los restos de San Martín y llevarlos a la dársena Norte, donde se lo esperaba.

Quesada no imaginó ver tanta gente aguardando en tierra. Cientos de cabezas inundaron cerca del rompe olas, con hombres bien ataviados y muchos con banderas, destacándose algunas figuras de la política oficial en primera línea. El presidente Avellaneda y su vice, Mariano Acosta; Julio A. Roca, los ex presidentes Sarmiento y Mitre; el gobernador de Buenos Aires, Carlos Tejedor; Luis Sáenz Peña; José María Gutiérrez; Rufino Elizalde; Dardo A. Rocha; Aristóbulo del Valle; Leandro N. Alem y un grupito de intelectuales, entre los que se encontraban: el general Lucio V. Mansilla, Miguel Cané (h), Lucio V. López, Eugenio Cambaceres, Eduardo Wilde, José Ramos Mejía, José Ingenieros y Carlos Octavio Bunge, entre otros. Todos mostraron gran corrección teniendo en cuenta el terremoto político en el que se encontraban atrapados.

Con los restos de San Martín también llegaron unas piezas que faltaban del monumento que se le erigió en lo que había sido la capilla de Nuestra Señora de la Paz, en la Catedral Metropolitana en Buenos Aires. Construido por el escultor parisino Louis-Robert Carrier-Belleuse, parte de las mismas sirvieron para terminar el sarcófago de mármol. En el imponente mausoleo tiempo después se pudo leer: “Triunfó en San Lorenzo, afirmó la Independencia Argentina, pasó por los Andes, llevó su bandera emancipadora a Chile, al Perú y al Ecuador”.



Los miembros de la Asociación General San Martín ante la tumba del prócer en la Catedral Metropolitana en torno al 133° aniversario del natalicio del Libertador, 25 de febrero de 1911.
AGN. Dpto. Doc. Fotográficos. Inventario 00245.



Embarco de tropas para la campaña del desierto en el “Villarino” (Dibujo de Francisco Fortuny, c.1881).
AGN. Dpto. Doc. Fotográficos. Inventario 291136.

En aguas argentinas


En diciembre de 1880 el electo presidente Julio Argentino Roca, que tanto hizo junto a Avellaneda para adquirir el Villarino, dispuso mediante decreto que la embarcación cumpliera el recorrido de Buenos Aires a Bahía Blanca y Patagones. De este modo el buque de vapor se convirtió en el primer transporte de la Armada Argentina en cumplir funciones oficiales en toda la Patagonia. Los viajes hacia el Sur superaron la centena durante toda su trayectoria y todos estuvieron cargados de alguna experiencia significativa. Como un barco conducido por un marino díscolo, el Villarino vivió numerosas historias. Trasladó soldados, pertrechos, víveres, caballos y mulas en pie, para terminar la Campaña del Desierto, y del sur trajo prisioneros indígenas que fueron embarcados en Carmen de Patagones.⁶ Parte de estos prisioneros fueron enviados al Museo de La Plata que, dirigido por el perito Moreno, recibió a los indígenas. El Villarino también ayudó a co-

lonizar Chubut transportando inmigrantes galeses, rescató naufragos y exploró las costas de Santa Cruz. Cuando la demarcación de límites entre Argentina y Chile, a principio de los 90, participó llevando peritos argentinos para que tomaran sus anotaciones.

El 4 de junio de 1886 partió junto con la corbeta La Argentina rumbo a Europa, a recibir trabajos de mantenimiento en el astillero en que había sido armado. Aquí permaneció casi dos años. El 7 de abril de 1888 zarpó del East Float de Birkenhead para llegar a Buenos Aires en mayo. Al año siguiente transportó al presidente Juárez Celman a Montevideo, donde se reunió con su par uruguayo para tratar asuntos de estado. A este pasajero ilustre se le suman el perito Francisco Pascasio Moreno y el escritor y periodista Roberto Payró. Este autor recorrió en el vapor las costas del Sur dejando un detalle de la embarcación. En *La Australia Argentina: excursión periodística a las costas*

patagónicas, Tierra del Fuego e Isla de los Estados, de 1898, señaló: “El Villarino es un buque pequeño, muy marino, pero inadecuado para pasajeros. Tiene una máquina poderosa que le da una marcha de diez millas por hora, y puede hacer dos millas más ayudándose con su velamen, compuesto de cuchillas, cangreja, trinquete, redonda y velacho. Es coqueto, con su arboladura ligera y esbelta y su bien cortado casco pintado de blanco, y a velas desplegadas, en alta mar semeja un gran pájaro del sur rozando la ola”.⁷

El 16 de marzo de 1899 el Villarino sufrió los embates de un mar embravecido y violento. Los vientos lo arrojaron sobre una lengua de arena y rocas en las islas Blancas, en la localidad de Camarones, en Chubut. No hubo pérdidas de vidas humanas pero sí de la embarcación, que se sumergió hasta hundirse para siempre. Antes de esta tragedia, había ayudado a transportar obreros y material para construir en la isla de los Estados, donde se juntan los océanos Atlántico y Pacífico, el Faro del Fin del Mundo. En 1970, un grupo de buzos conocidos como “Hermandad del Escrófalo”, bajo el denominado Operativo Camarones, hallaron los restos del Villarino en el fondo del mar. En esa oportunidad se rescataron algunos de sus objetos, destacándose entre ellos su hélice.

En 1879, cuando el Villarino fue botado al agua, nadie imaginó que tendría una vida tan corta e intensa. De haber traído de Europa las reliquias del hombre que luchó por la libertad e independencia de América, pasó a transportar indígenas tomados presos cuando la Campaña del Desierto para llevarlos a Buenos Aires. Lejos de estas antítesis de las que fue protagonista indirecto, este gran vapor, como tantos otros buques de la Armada Argentina, contribuyó a la colonización del país al tiempo que construyó y defendió la soberanía de nuestros mares en el Sur. 

NOTAS

1. En el Archivo General de la Nación en el Departamento de Documentos Escritos existe un fondo llamado Ceferino Ramírez que consta de seis diplomas de nombramientos militares del productor fechados entre 1865 y 1880 y un diploma relativo al otorgamiento de una medalla de honor en premio a sus servicios en 1881.

2. QUESADA, E., “Las cenizas del General San Martín. Su traslación del Havre a Buenos Aires. Relación de un testigo ocular”. En: *Nueva Revista de Buenos Aires*, Tomo VII, 1883.

3. DOMÍNGUEZ, A. B., “Llegada a Buenos Aires de los restos del General Don José de San Martín. Muelle de las Catalinas” Instituto Universitario del Ejército. Escuela Superior Técnica. Buenos Aires, s/e, 2014, p.3.

4. MICALÉ, A. y CORREAS, J., *Hechos Polvo. Cadáveres errantes y degollados en la Argentina del siglo XIX*. Buenos Aires, Olmo Ediciones, 2015, p. 40.

5. MICALÉ, A. y CORREAS, J., *Op. cit.*, p. 45-47.

6. Ver: *Página/12*. Lunes 12 de octubre de 2015. “En el museo murieron, mínimo, seis personas”.

7. DOMÍNGUEZ, A.B. *Op. cit.* p. 5.

BIBLIOGRAFÍA

AVELLANEDA, Nicolás. Discursos Selectos. En: *Grandes Escritores Argentinos. Proclama del Presidente de la República a sus conciudadanos invitándolos a repatriar los restos del General San Martín y Discurso en la Solemne inhumación de los restos del General San Martín*. Tomo XVII. Buenos Aires, Edit. M.W. Jackson.

DOMÍNGUEZ, Arístides Bryan, “Llegada a Buenos Aires de los restos del General Don José de San Martín. Muelle de las Catalinas”. Instituto Universitario del Ejército. Escuela Superior Técnica. Buenos Aires, s/e, 2014.

QUESADA, Ernesto. “Las cenizas del General San Martín. Su traslación del Havre a Buenos Aires. Relación de un testigo ocular”. En: *Nueva Revista de Buenos Aires*. Tomo VII. 1883.

LYNCH, John. *Soldado Argentino. Héroe Americano*. España, Crítica, 2009.

MAYOCHI, Enrique Mario. “El definitivo retorno del Libertador”. En: *Revista Todo es Historia*. N° 159. Buenos Aires, agosto 1980.

MICALE, A. y CORREAS, J., *Hechos Polvo. Cadáveres erran-*

tes y degollados en la Argentina del siglo XIX. Buenos Aires, Olmo Ediciones, 2015.

SANSINANEIA VIEIRA, M. Susana. Primer sepulcro del General José de San Martín. La nieta del General San Martín y Brunoy. Buenos Aires, Dunken Editorial, 2008.

SALAS, Carlos Alberto. “Muerte y glorificación del General San Martín”. *La Nación*, 15-8-1971.



El cortejo fúnebre que traslada los restos de San Martín se estaciona frente a la Catedral. Acuarela de Delia Suárez.