

**INSTITUTO UNIVERSITARIO DEL EJÉRCITO
ESCUELA SUPERIOR TÉCNICA**

**LLEGADA A BUENOS AIRES DE LOS RESTOS DEL
GENERAL DON JOSÉ DE SAN MARTÍN**

MUELLE DE LAS CATALINAS

Arístides Bryan Domínguez

**Buenos Aires
REPÚBLICA ARGENTINA
2014**

En el año 1872, donde hoy se halla el espejo de agua del apostadero naval, se construyó el nuevo *Muelle de las Catalinas* (*). Su eje estaba casi alineado con la actual calle Viamonte.

Este muelle, perteneciente al empresario Seeber, se internaba 800 metros en el río. Una línea ferroviaria circulaba por él para la carga y descarga directas, rumbo a los depósitos que se hallaban en la ribera. Estos eran conocidos como *Depósitos de las Catalinas*.

El *Muelle de las Catalinas* fue uno de los que sirvieron como desembarcadero a los buques de inmigrantes durante las dos décadas inmediatamente anteriores a la construcción del "*Puerto Madero*".

En el año 1880 la Armada Argentina incorporó el buque de transporte *Villarino*.

Lo hizo de manera solemne, pues en su viaje de Europa a Buenos Aires condujo a su bordo los restos del general Don José Francisco de San Martín.

El 28 de mayo de 1880 llegaron los restos del general don José de San Martín. El transporte *ARA Villarino* arribó a la rada interior de Buenos Aires, a las 9 de la mañana de este día.

La Comisión de Recepción, presidida por el vicepresidente de la Nación, don Mariano Acosta, se trasladó en la lancha a vapor *Talita* de la "Armada Sarmiento" al *Villarino* para recibir formalmente los restos.

Después de labrase el acta de recepción, se sacó el ataúd y se lo colocó en el bote fúnebre (la falúa del *Villarino*) que fue remolcado por la *Talita* hasta el *Muelle de las Catalinas*.

Por su calado, el *Villarino* no podía llegar hasta el muelle de Las Catalinas, razón por la que se procedió a retirar los restos del prócer de la cámara del buque y a embarcarlos en la falúa del *Villarino*, previamente preparada para tal efecto.

Los miembros de la "Comisión Central de Repatriación de los Restos del general San Martín", presidida por el Doctor Mariano Acosta, se instalaron en la *Talita* y escoltada por otras embarcaciones, y no tardó en llegar al *Muelle de las Catalinas*, donde se había congregado el gobierno junto con numeroso público.

Dieron solemne escolta diez falúas de los buques extranjeros que estaban en la rada, muchos otros particulares y las naves de la Escuadra Argentina.

Las tripulaciones de los barcos anclados formaron en cubierta y los buques de guerra saludaron con salvas de 21 cañonazos el paso de los restos.

Con la llegada de los restos del Libertador a la Argentina el 28 de mayo de 1880 quedaba cumplido el deseo testamentario de que su corazón fuese depositado en Buenos Aires.

(*) El primer muelle de las Catalinas había sido inaugurado en 1755 y era paralelo a la ribera del Río de la Plata.

Todo el país contribuyó para que este suceso se concretara y el traslado se hizo en un navío de la Armada Nacional conducido por las expertas manos de marinos argentinos.

Aquí esperaban y recibieron a esos restos los argentinos, encabezados por Avellaneda, Mitre y Sarmiento, los tres ciudadanos que hasta ese momento habían ejercido el mando presidencial en Buenos Aires.

Los restos del Libertador de América fueron depositados en un mausoleo especialmente construido en la Catedral de Buenos Aires.

En ese sepulcro suntuoso se encuentra escrito: “Triunfó en San Lorenzo, afirmó la Independencia Argentina, pasó por los Andes, llevó su bandera emancipadora a Chile, al Perú y al Ecuador”.

NOTA 1- Origen del nombre de los Depósitos y el Muelle de las Catalinas.

Por los años 1880, Villa Urquiza constituía parte de las afueras de la ciudad. Como estaba a una cota de 39 metros, sus tierras fueron utilizadas para rellenar la zona de la ribera donde se construirían los *Depósitos* y *el Muelle de las Catalinas*. Este nombre se debe a que estaban ubicados en las proximidades del Convento y la Iglesia de Santa Catalina de Siena, que se encuentran en la manzana delimitada por las actuales calles San Martín, Viamonte, Reconquista y Córdoba, en Retiro, ciudad de Buenos Aires. El convento de Santa Catalina de Siena fue el primer monasterio para mujeres de la ciudad de Buenos Aires, uno de los más antiguos y prestigiosos de esa ciudad en su etapa colonial y muy vinculado a la historia del país.

NOTA 2 – El Transporte ARA *Villarino*.

Durante el gobierno de Nicolás Avellaneda, el Ministro de Guerra y Marina Julio Argentino Roca impulsó la adquisición de un vapor de transporte con capacidad para conducir un batallón de infantería con armamento completo. Fue parte de la iniciativa para hacer efectiva la soberanía argentina en la Patagonia. El nombre de esta nave recordaría al piloto de la Real Armada Española Basilio Villarino, explorador y colonizador de la Patagonia.

Por encargo del Doctor Manuel Rafael García Aguirre, ministro de la República Argentina en Londres, su construcción fue contratada a los astilleros Cammell, de Cammell Laird, de Birkenhead, Inglaterra, responsable de la construcción de los buques de la “Escuadra Sarmiento”, en la suma de 18000 libras.

Se trataba de un vapor con aparejo de bergantín goleta y casco de hierro. Sus 8 velas tenían una superficie de 954 m² y la altura del palo mayor alcanzaba los 26 m. Su eslora máxima era de 56,37 m. Tenía 9,14 m de manga, 4,56 m de puntal, 3,96 m de calado y un desplazamiento de 1192 t. De acuerdo al requerimiento, sus bodegas estaban preparadas para transportar 500 hombres con armamento completo. Impulsado por una máquina a vapor compound de 800 HP que accionaba una hélice de 4 palas, podía mantener cómodamente una velocidad de crucero de 11 nudos.

Su armamento original consistía en 2 cañones Armstrong de 20 libras de retrocarga y 2 cañones rotatorios Hotchkiss; la tripulación contaba con fusiles Remington.

En 1879 fue colocada su quilla, el 24 de febrero de 1880 fue botado en Liverpool y el 7 de abril fue recibido oficialmente por el jefe de la comisión naval argentina en Inglaterra Clodomiro

Urtubey y el ministro García Aguirre. Tras izar el pabellón argentino y al mando de Ceferino Ramírez, con los subtenientes Juan Picasso, Agustín Del Castillo y Emilio Barilari como oficiales y una tripulación de 50 hombres partió al Bassin du Roi en El Havre para recibir en ese puerto los restos mortales del general José de San Martín.

El *Villarino* arribó a Bassin du Roi a principios de abril. Allí, Picasso, Del Castillo y Barilari dejaron el buque para ingresar: Picasso en la marina inglesa y los restantes en la italiana. En su lugar, se incorporaron Daniel de Solier como segundo de a bordo y el subteniente Manuel José García-Mansilla, quien dejaba el puesto de guardiamarina de 1° clase de la armada francesa.

Al morir Mercedes San Martín (el 28 de febrero de 1875) hija del general y esposa de Mariano Balcarce, ministro argentino en París, quien se había opuesto a separarse de los restos de su padre mientras viviera en Francia, se activaron los proyectos en tal sentido.

El 11 de abril de 1877 el Presidente Nicolás Avellaneda firmó el decreto creando una comisión encargada de restituir los restos del Libertador, la cual se constituyó el 24 de abril y estuvo presidida por el vicepresidente de la nación, Mariano Acosta, e integrada inicialmente por el presidente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación Argentina Salvador María del Carril, el presidente de la Municipalidad de Buenos Aires Enrique Perisena, el general Julio de Vedia, Antonio Malaver, el secretario del Senado de la Nación Argentina Carlos María Saravia, el secretario de la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires Aurelio Prado y Rojas.

Para cubrir los gastos, la Comisión de Repatriación obtuvo \$ 1.400.000 (aproximadamente unos \$f 56000), más de la mitad por colecta popular. Las gestiones y preparativos consumieron los siguiente dos años, hasta que a fines de 1879 todo estuvo preparado para la repatriación.

Un tren expreso, dispuesto a efectos de transportar a la comitiva e invitados a la ceremonia, desde París a Le Havre, dejó a las 9 de la mañana la estación Saint Lazare del Ferrocarril del Oeste. La comitiva incluía a los ministros Mariano Balcarce, Manuel Rafael García Aguirre, Emilio de Alvear, Manuel del Carril, Fernando Gutiérrez de Estrada (esposo de la nieta de San Martín) a la comisión de repatriación presidida por Mariano Acosta,^{Nota 3} numerosos argentinos y americanos residentes en París, los ministros José María Torres Caicedo (El Salvador), Toribio Sanz (Perú), Andrés de Santa María (Colombia), José María de Rojas (Venezuela), Miguel de Francisco Martín (Guatemala), coronel Juan José Díaz (Uruguay).

La comitiva llegó a las 14 a la estación de Le Havre donde fueron recibidos por el estado mayor del *Villarino* y las autoridades del Havre y trasladados a la Iglesia de Nuestra Señora, catedral del Havre, donde esperaban los restos del Libertador y representantes del gobierno francés y sus fuerzas armadas, así como autoridades municipales y cuerpo consular. La ceremonia era acompañada por el batallón N° 119 de Infantería de línea. Tras la ceremonia religiosa y el responso del cura Duval, canónigo de la Catedral, el cortejo marchó precedido y flanqueado por el batallón rumbo al Bassin du Roi.

Allí fue recibido a bordo con discursos de los Ministros Mariano Balcarce, Manuel R. García Aguirre y Emilio Alvear.

Como expresó el ministro García Aguirre en su discurso a bordo del *Villarino*, sus tripulantes eran *"los primeros 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"*

Finalizada la ceremonia y ubicado el féretro, tras la partida de los visitantes se embarcaron cajones conteniendo las piezas del monumento a San Martín construido por el escultor parisino Louis-Robert Carrier-Belleuse, destinado a la Catedral Metropolitana de Buenos Aires.

Acompañado por una salva de 21 cañonazos de la batería de la plaza, dejó el puerto el 21 de abril a las 9 de la mañana y arribó en São Vicente el 27 de abril sin inconvenientes y manteniendo una velocidad de crucero de 11 nudos. Allí se llenaron las carboneras, que tenían una capacidad de 110 t, y se recibió al presidente de la municipalidad Da Ferro, quien también oficiaba como vice cónsul argentino.

El 2 de mayo a las 14 horas zarpó nuevamente y efectuó el viaje sin más incidente que una fuerte tormenta que se desató el 13 a la noche a la altura del Cabo de Santa Marta, pudiendo mantener durante los dos días que duró una velocidad constante de entre 5 y 7 nudos.

Arribó a Montevideo a las 18 horas del 17 de mayo de 1880. A pedido del gobierno del Uruguay presidido por Francisco Antonino Vidal Silva se desembarcó el féretro rindiéndosele honores en la Catedral de Montevideo.

Dado que no se esperaba arribase en solo 24 días, y en razón de la situación que se vivía en la ciudad de Buenos Aires, donde el gobierno de la provincia de Buenos Aires, encabezado por Carlos Tejedor y el de la nación (Nicolás Avellaneda) se hallaban en preparativos de guerra, el *Villarino* debió permanecer una semana en Montevideo mientras se completaban los preparativos en la capital.

Una comisión nombrada el 19 de mayo y compuesta por los generales Juan Esteban Pedernera, José María Bustillo y Luis María Campos, los coroneles José Murature, Joaquín Viejobueno, Eduardo Escola y Martín Guerrico se trasladó a Montevideo para recibir los restos, acompañados por los cadetes y aspirantes de los colegios militar y naval.

El 24 al mediodía se dirigió a Buenos Aires escoltado por el monitor *Los Andes* y las cañoneras *Uruguay* y *República*.

El 30 de diciembre de 1880 por decreto del presidente Roca y su Ministro de Marina Victorica, fue designado paquete de la carrera de Buenos Aires a Bahía Blanca y Patagones.

Durante 1881, al mando del teniente de navío Federico Spurr, efectuó 12 viajes a Patagones conduciendo pertrechos para las tropas al mando de Conrado Villegas. En el tercer viaje auxilió al pontón *Manuelita* que se encontraba a punto de naufragar en Bahía Blanca y en el séptimo trasladó al gobernador de la Patagonia coronel Álvaro Barros e inmigrantes galeses.

En 1882 efectuó 8 viajes a Patagones y otro a la isla Martín García Tras ser reparado en el dique Civils de Montevideo, en enero de 1883 se reintegró a sus funciones Durante ese año efectuó diez viajes al sur y efectuó trabajos de relevamiento hidrográfico junto al cúter *Santa Cruz*

En abril de 1884, siempre al mando de Federico Spurr, integró la división encargada de levantar el Faro de Punta Lasserre, también conocido como *Faro del Fin del Mundo* o *San Juan de Salvamento*.

En 1886 efectuó 8 viajes hasta Ushuaia. Tras viajar en dos oportunidades al sur, el 4 de junio partió rumbo a Europa con la corbeta *La Argentina* para efectuar modificaciones y trabajos de mantenimiento en su astillero.

El 7 de abril de 1888 zarpó del East Float de Birkenhead arribando a Buenos Aires en mayo, partiendo luego por el río Paraná rumbo a Formosa para incorporarse luego a la *Escuadrilla del Sud* a la que había sido asignada desde su formación el 28 de marzo de 1887.

En 1889, al mando sucesivo del capitán de fragata Valentín Feilberg y los tenientes de navío Federico Mourglíer (accidental) y Eduardo O'Connor, viajó en 9 oportunidades a Ushuaia y en una a Montevideo transportando al presidente de la república Miguel Ángel Juárez Celman. En uno de sus viajes a Ushuaia rescató a 16 naufragos de la barca inglesa *Jeanne*.

Durante 1890 se hallaba en reparaciones en Buenos Aires en momentos de estallar la Revolución del Parque por lo que debió rendirse a los revolucionarios y fue incorporado como insignia de la improvisada fuerza naval revolucionaria que incluía al crucero acorazado *Patagonia*, al *Unión*, *Andes*, *Paraná* y *Maipú* y bombardearía la Casa de Gobierno el 27 y el 28 de julio hasta aceptar el 29 de julio el armisticio negociado por los buques de guerra extranjeros surtos en Buenos Aires.

Finalizado el movimiento volvió a la carrera patagónica y en septiembre fue afectado a la expedición que al mando del gobernador del Territorio Nacional de Santa Cruz, Ramón Lista, exploraría el oeste de la provincia.

En 1891 viajó 6 veces a Ushuaia, en febrero auxilió al crucero *Patagonia* varado en el estrecho de Le Maire y trasladó desde la isla de los Estados a Punta Arenas a los naufragos de la fragata británica *New York* que transportaba una carga de carbón a California

En 1892 viajó 4 veces a Ushuaia y fue afectado temporalmente al apoyo de la Comisión de Límites con Chile, transportando a Tierra del Fuego pertrechos, víveres, caballos y mulas en pie, apresando en dichas operaciones a los barcos guaneros *Gobernador Basavilbaso* y *Rosa de Rose* en actividad ilegal.

Durante 1893 efectuó 4 viajes en similares funciones al mando sucesivo de los tenientes de navío Zoilo Romero y Teófilo de Loqui.

En 1895, al mando del teniente de navío Luis E. Calderón, efectuó 8 viajes y en 1896 realizó 5 viajes más.

Al mando del teniente de fragata Eduardo Quesnel permaneció en reparaciones desde diciembre de 1896 hasta comienzos de 1898.

Efectuó luego 7 viajes a Ushuaia al mando del teniente de fragata Juan Murúa, revistando como segundo el teniente de fragata Eduardo Méndez y como pilotos Carbonetti y Fábregas.

En uno de esos viajes tuvo ocasión de trasladar, entre otros pasajeros, al perito Francisco Pascasio Moreno a Santa Cruz y al escritor Roberto Payró, quien lo describiría con estas palabras: *"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 rasando la ola"*.

Payró afirmaría que De Murúa, ex comandante del transporte *Ushuaia*, era un gran conocedor de los canales del sur y que era un oficial prudente: *"no arriesga su buque en locas aventuras, y lo cuida como si fuera una persona amada"*.

El 16 de marzo de 1899, mientras efectuaba su viaje 101 al sur, el *Villarino* fue arrojado sobre las restingas de las Islas Blancas, en Bahía Camarones, destruyéndose totalmente aunque sin pérdida de vidas gracias al auxilio del crucero *9 de Julio*.

En 1970 en el llamado *Operativo Camarones* un grupo de buzos de la llamada *"Hermandad del Escrófalo"* hallaron los restos del *Villarino* y rescataron objetos que se destinaron a museos del país.

En Noviembre del año 1978 se realizó una segunda expedición que rescató piezas que fueron donadas al “Instituto Sanmartiniano” y a la “Armada Argentina” y se filmó un documental con el equipo de “Historia Argentina Secreta”.

NOTA 3 - La lancha a vapor ARA *Talita*.

La *Talita* fue una lancha de la Armada Argentina que operó durante las últimas décadas del Siglo XIX y comienzos del XX. Formó parte de la llamada “Escuadra Sarmiento”. Pese a su escaso tamaño y falta de armamento prestó importantes servicios.

Concedido por el gobierno argentino el contrato para la construcción de las unidades de la llamada “Escuadra Sarmiento” a la compañía británica Laird Bros., de Birkenhead, Inglaterra, la firma favorecida obsequió una lancha a motor al presidente Domingo Faustino Sarmiento.

Sarmiento, rechazando lo que consideraba un soborno, dispuso que la unidad se incorporara a la Armada Argentina y que no se agradeciera el envío por ofensivo a su honor.

En febrero de 1874 la lancha fue transportada desarmada por un paquebote de la *Royal Mail*. Tras ser ensamblada y puesta en operaciones en el río Luján se incorporó a la Armada.

La *Talita* tenía casco de acero y casillaje de madera, 12.5 m de eslora, 3.5 de manga, 1.35 de puntal, calado de 0.95 y un desplazamiento de 13 t. Era impulsada por una máquina de vapor de alta presión con una caldera tipo locomotora, que accionaba una hélice de bronce de tres palas. Su depósito podía cargar 2 t de carbón.

En 1876, tras permanecer en el Tigre (Buenos Aires) a cargo de un maquinista y tres marineros, fue asignada a los Talleres de Marina en el río Luján efectuando viajes constantes entre ese punto y el Riachuelo.

En 1877 pasó a la Capitanía de Puertos de la ciudad de Buenos Aires para prestar servicios en el río de la Plata, efectuando trabajos menores de relevamiento hidrográfico.

En 1878, al mando del teniente Guillermo Méndez, auxilió en las tareas de reparación del cable telegráfico submarino que unía la ciudad con la isla Martín García y sirvió como buque de enlace entre la guarnición de la isla y la bombardera *Constitución*, fondeada en Los Pozos.

En 1879 fue asignada al apostadero del río Luján y efectuó tareas hidrográficas en el Paraná de las Palmas, realizando numerosos viajes en el área transportando legisladores y al mismo Sarmiento, quien solía pasar largas temporadas en las islas.

En 1880 fueron repatriados los restos del general José de San Martín y transbordados a bordo del transporte *Villarino* para ser conducidos a Buenos Aires. La *Talita* fue elegida para remolcar la falúa del *Villarino* que contenía el ataúd con los restos del Libertador, trasladándola desde el fondeadero al muelle.

Ese mismo año, en las negociaciones previas para intentar evitar el conflicto entre la provincia de Buenos Aires y el gobierno nacional, la *Talita* trasladó al Doctor Dardo Rocha y a cuatro civiles al *Pilcomayo* donde se produciría la infructuosa entrevista entre el gobernador de la provincia de Buenos Aires Carlos Tejedor y el general Julio Argentino Roca, de quien Dardo Rocha era uno de sus principales referentes en la provincia.

Al estallar la revolución de 1880 fue nuevamente afectada a la Capitanía de Buenos Aires para ayudar al control del tráfico naval, bloqueando el acceso de transportes de armas al puerto de la ciudad rebelde. Durante esa misión persiguió y se tiroteó con armas portátiles con el vapor fluvial *Riachuelo*, el cual transportaba una partida de armas y había conseguido burlar el bloqueo del monitor *El Plata* y de las bombarderas, sin conseguir evitar que trasladara su carga a puerto.

En 1881 regresó al río Luján a cargo del teniente Domingo Quintana, realizando tareas de balizamiento en el río de la Plata. Posteriormente, a las órdenes del ingeniero Hunter Davidson, exploró el arroyo Ñacurutú. Entre mayo de 1882 y octubre de 1884 permaneció nuevamente adscripta a los Talleres de Marina del río Luján.

En conjunto con el *Maipú*, intervino aunque brevemente en la llamada “Campaña de Victorica” durante la Conquista del Chaco argentino.

Entre 1885 y 1886 regresó al servicio en río Luján a cargo de un contraмаestre. Entre mayo y agosto de ese último año, al mando en comisión del teniente Ángel Ustariz, efectuó un viaje de estudio hidrográfico en el Paraná Guazú.

En 1887 pasó aún al mando de Ustariz a Concepción del Uruguay pero en 1888 fue nuevamente transferida a Luján y, tras efectuarse reparaciones generales, permaneció al mando de un contraмаestre y con tripulación reducida hasta 1893, efectuando trabajos de balizamiento y relevamiento hidrográfico y proporcionando apoyo a la flota de torpederas estacionadas en ese apostadero.

Hasta 1904 permaneció con base en Tigre afectada a servicios generales y sin tripulación estable, efectuando viajes entre Zárate, Martín García y Buenos Aires.

En 1905 fue reasignada a la Prefectura Naval Argentina para la tareas de vigilancia en el delta del Paraná, San Fernando (Buenos Aires) y Tigre, a cargo de un guardián y con una tripulación de 5 marineros.

En 1931 fue abandonada en las márgenes de un arroyo.

En 1961 su casco fue rescatado y exhibido, erróneamente, como la “lancha del Presidente Sarmiento”.

Parte de la cadena de anclaje de la *Talita* se guarda en el Museo de la Reconquista ubicado en Tigre, Provincia de Buenos Aires.



EL MUELLE DE LAS CATALINAS VISTO DESDE EL PASEO DE JULIO
La estatua es de Giuseppe Manzini



fs. 29
185- *Muelle de las Catalinas

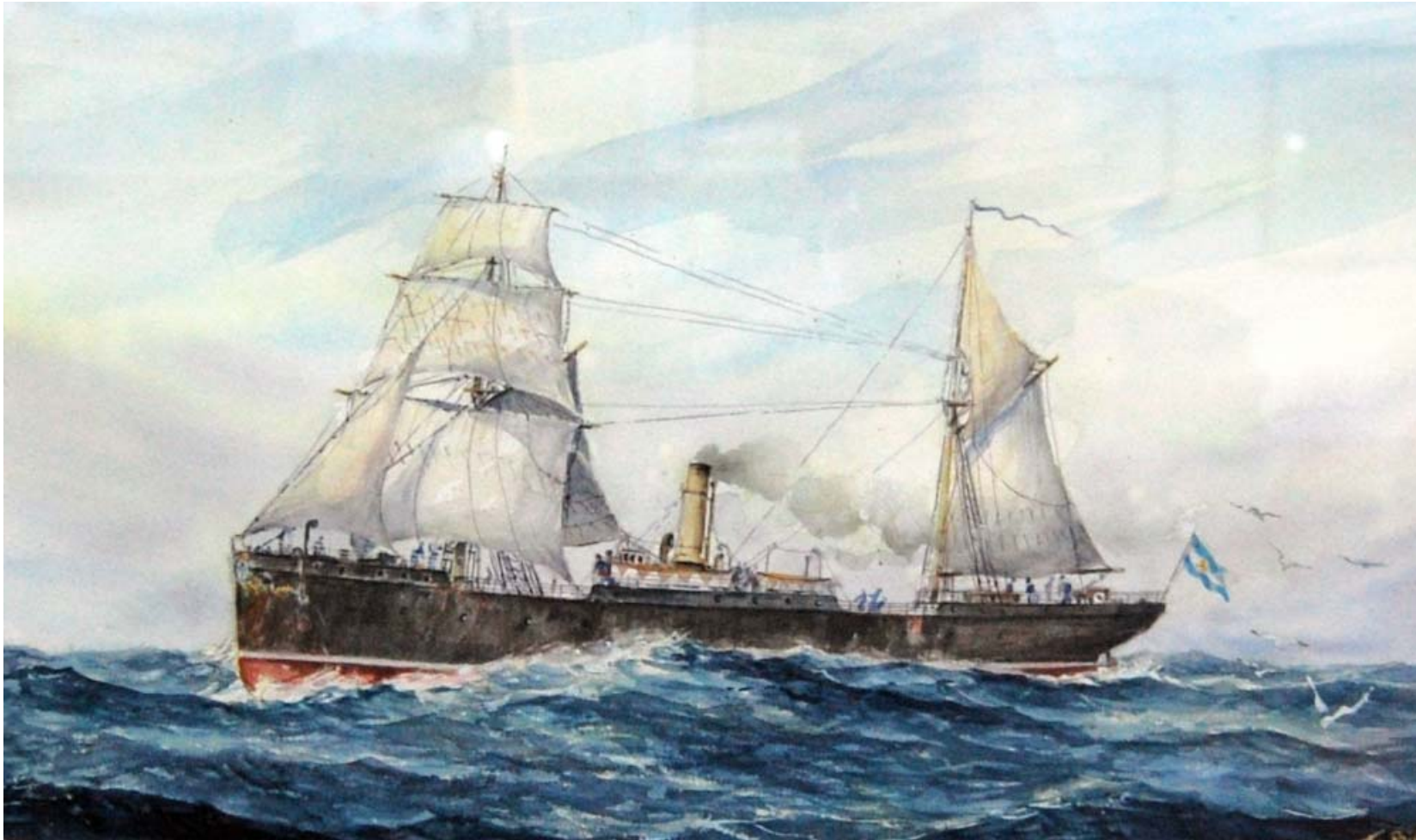


DEPÓSITO DE LAS CATALINAS FRENTE A RETIRO

184

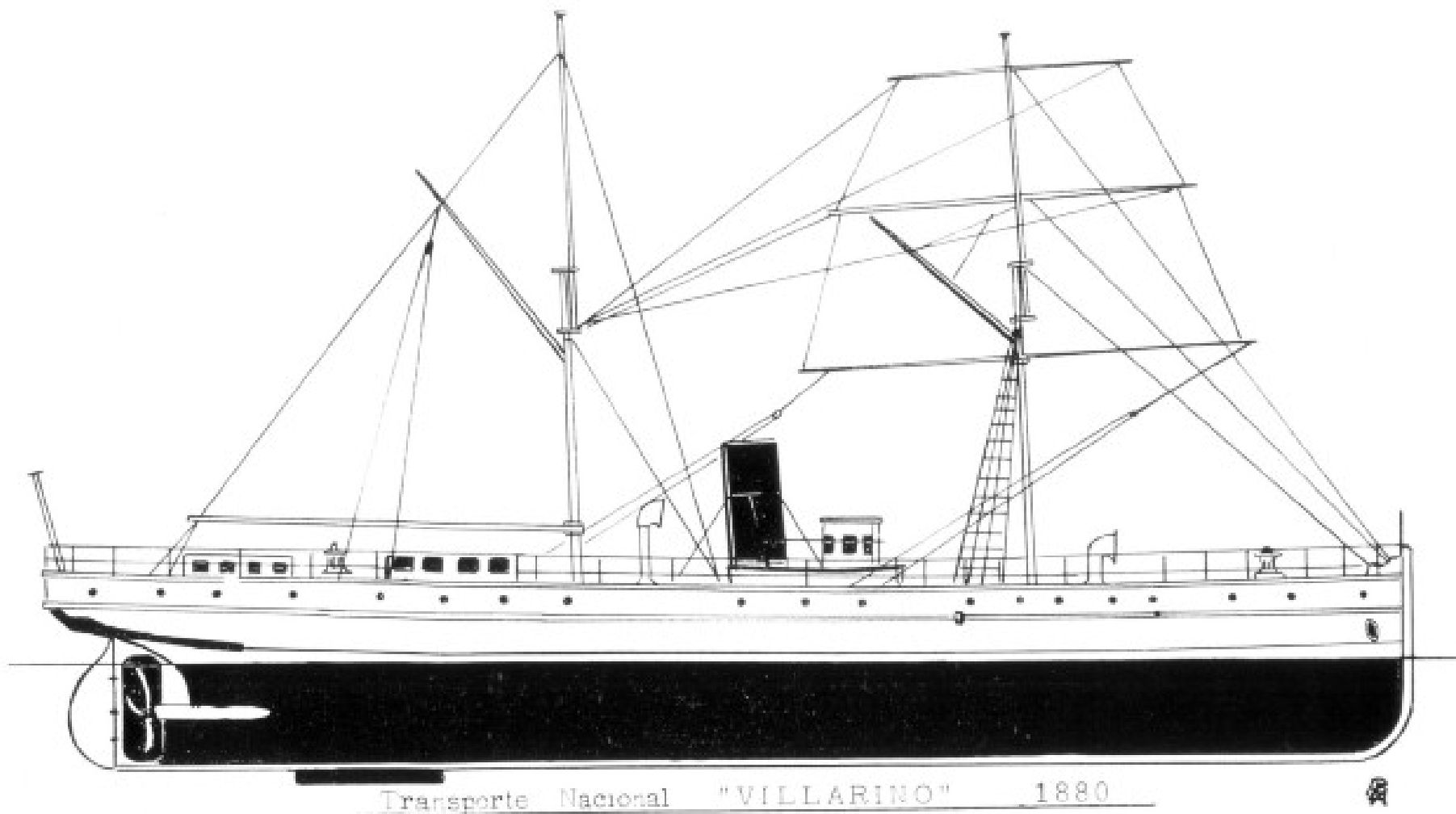


fs. 43
184-*Depósito de las Catalinas - Retiro



TRANSPORTE ARA VILLARINO

El vapor **Villarino** fue un buque de vapor que sirvió como transporte armado en la Armada Argentina. Fue el primer buque de guerra de esa armada trasladado con mandos y tripulación argentina desde Europa (donde fue construido). Hasta su naufragio cumplió un destacado servicio en apoyo de la exploración y colonización de la Patagonia Argentina. Fue el primer transporte de la Armada Argentina en la Patagonia. Botado en 1880 en Inglaterra, naufragó en 1899 en las proximidades de la Isla Leones en la boca Norte del Golfo San Jorge, cerca de la localidad de Camarones, Chubut. En su viaje inaugural en mayo de 1880 transportó los restos del general San Martín desde Francia al Río de La Plata.



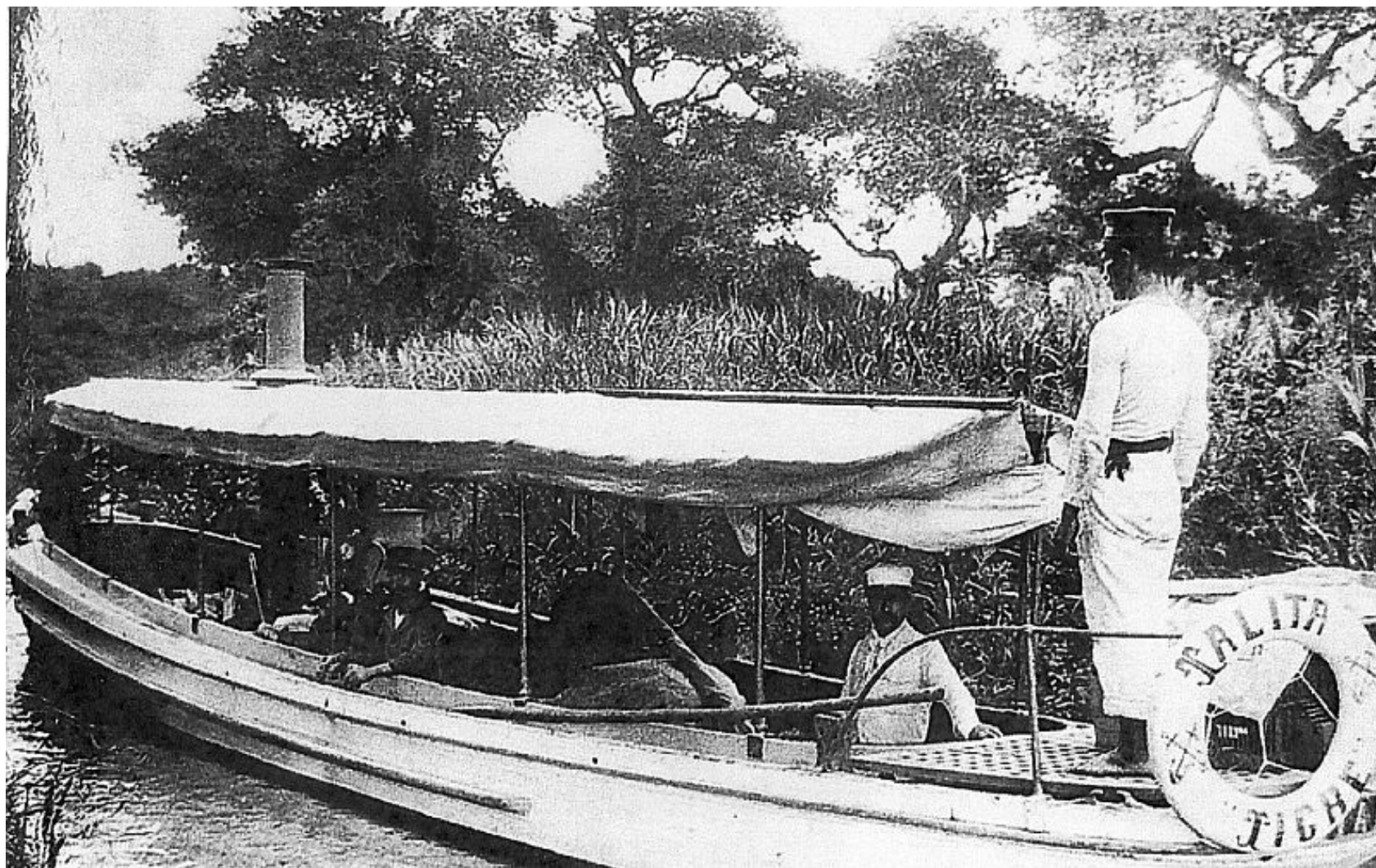
TRANSPORTE ARA VILLARINO



EMBARQUE DE TROPAS EN EL TRANSPORTE *ARA VILLARINO* PARA LA CAMPAÑA DEL DESIERTO
Dibujo de Fortuna, c. 1884, AGN



HÉLICE RECUPERADA DEL TRANSPORTE *ARA VILLARINO*
Se encuentra la localidad de Camarones, Chubut en Avenida Gales y la costa.



LANCHA A VAPOR ARA TALITA



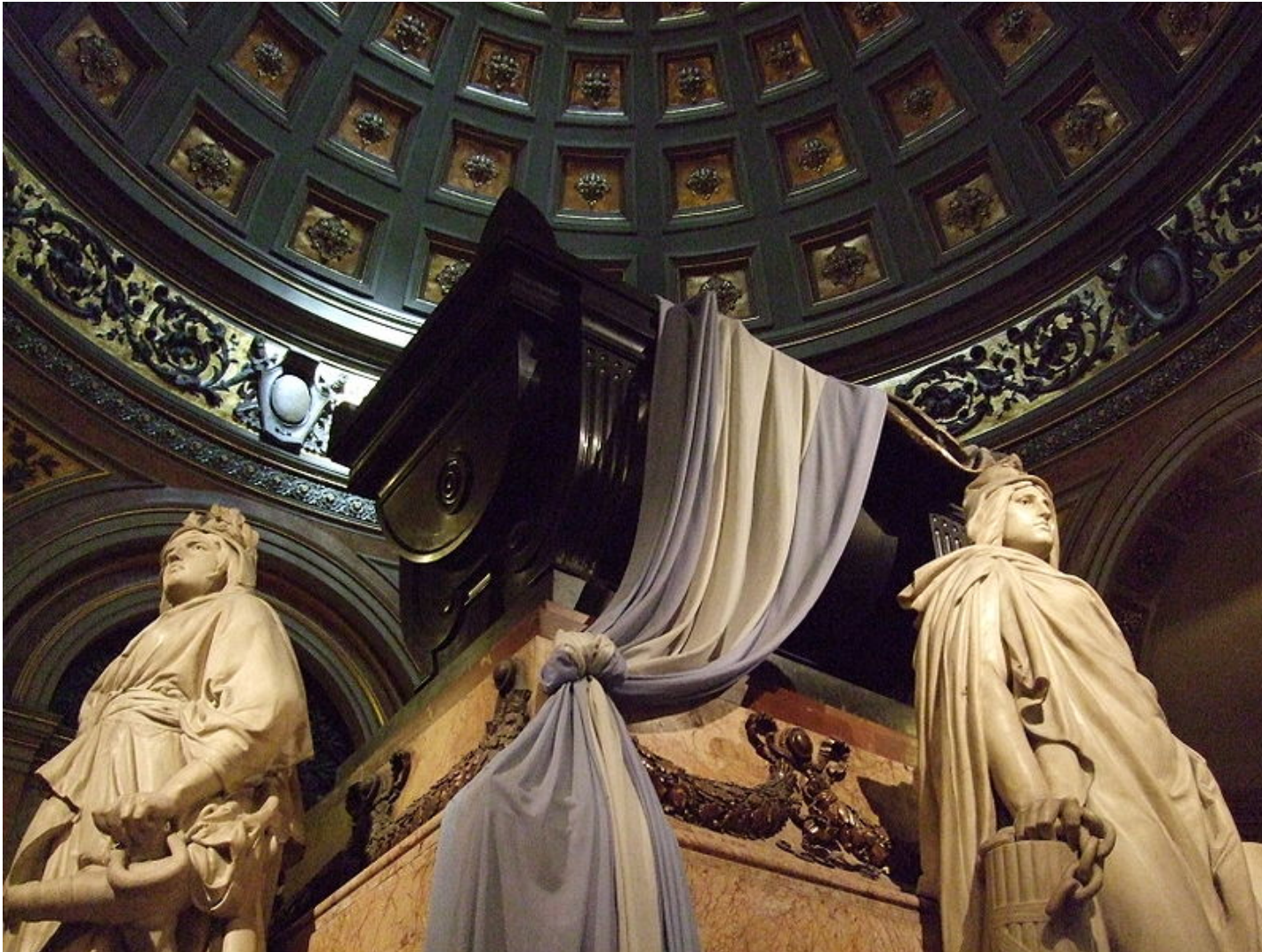
SELLO POSTAL CONMEMORATIVO
EL TRANSPORTE NACIONAL ARA VILLARINO Y UNA IMAGEN DEL GENERAL SAN MARTÍN



LLEGADA DEL CORTEJO FÚNEBRE CON LOS RESTOS DEL GENERAL DON JOSÉ FRANCISCO DE SAN MARTÍN
A LA IGLESIA CATEDRAL METROPOLITANA



MAUSOLEO DEL GENERAL SAN MARTÍN EN LA CATEDRAL METROPOLITANA



MAUSOLEO DEL GENERAL SAN MARTÍN EN LA CATEDRAL METROPOLITANA