

FUNDACION HISTARMAR

**PROYECTO DE RESTAURACION, PUESTA EN VALOR Y
EXHIBICION COMO BUQUES MUSEO DE REMOLCADORES
A VAPOR**

TRIUNFADOR Y BIO-BIO



ANTECEDENTES

FUNDACION HISTARMAR

La Fundación Histarmar es una entidad sin fines de lucro dedicada a la localización, identificación, preservación y exhibición del patrimonio histórico marítimo local. Desde 2011 es la continuadora directa de las actividades del sitio web www.histarmar.org, la plataforma de divulgación de historia marítima formada por Carlos Mey el 15 de Abril de 2003, la que pronto recibió el apoyo y aporte de los esfuerzos individuales de muchos investigadores, que durante años habían recopilado datos e información sobre la actividad marítima y naval de la región. El sitio www.histarmar.org permitió aglutinar y concentrar los intereses comunes de investigación y preservación de éstas personas, mejorando el trabajo, ampliando los objetivos y presentando, a través de la herramienta proporcionada por Internet, los resultados de estas investigaciones, generando en el público un interés que ha crecido de manera exponencial, sumando a su vez nuevos e importantes aportes. En el Foro de Histarmar participan 350 personas, mientras que el sitio www.histarmar.org recibe miles de visitas por día, no sólo locales sino también muchas del exterior, siendo el sitio un portal de referencia reconocido internacionalmente.

La creación de la Fundación Histarmar en Agosto de 2011 le ha dado un carácter institucional a nuestro trabajo, mejorando sensiblemente la relación con organismos oficiales y privados ligados a la actividad marítima, académica y educacional. Esto ha permitido a la Fundación difundir aún más sus actividades, establecer nuevas colaboraciones, y acometer proyectos de mayor envergadura. Entre éstos, tanto realizados como por concretar, se destacan los siguientes:

- Digitalización de fotografías históricas de álbumes de viajes del Buque Museo Fragata '*Presidente Sarmiento*'. Para ello se empleó un método especialmente desarrollado por uno de nuestros miembros.
- Digitalización parcial de fotografías del archivo de la Dirección de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, Sección río de la Plata.
- Colaboración y participación en eventos y seminarios sobre historia marítima e industrial.
- Activa colaboración en investigación y provisión de material iconográfico para publicaciones tanto locales como del exterior.
- Publicación de la Fundación Histarmar *PECIOS*, cuyo 1er ejemplar fue presentado en Diciembre de 2012. Disponible en formato digital, ha sido descargado más de 3000 veces.
- Localización y proyecto de digitalización del archivo de Empresa Líneas Marítimas Argentinas SA.
- Localización, adquisición y clasificación de bibliografía y material relacionados con la historia y actividad marítima local para formar en un futuro la biblioteca de la Fundación.

- Publicación en su biblioteca virtual de gran cantidad de material relacionado con la temática de la Fundación.
- Organización de viajes a sitios de interés histórico marítimo. Logística de transporte, alojamiento y preparación de investigación histórica relacionada.

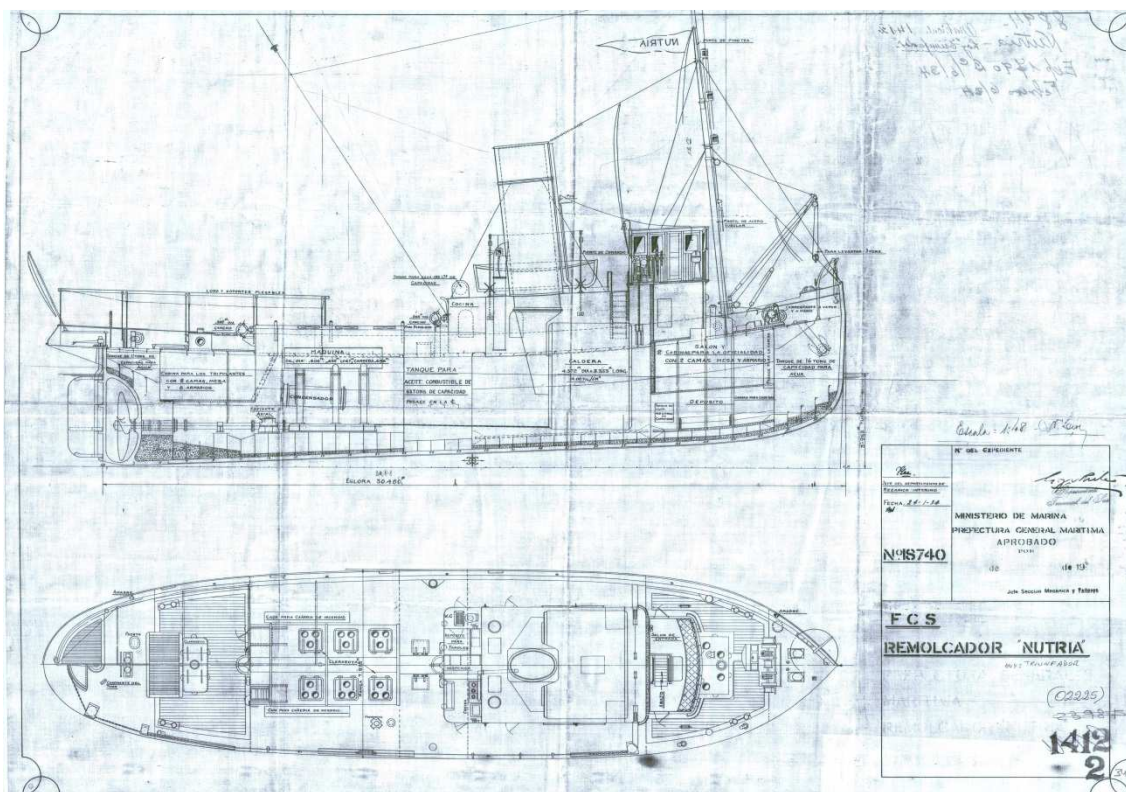
PROYECTO REMOLCADORES

Uno de los proyectos más largamente anhelados y ambiciosos de la Fundación ha sido la preservación de los dos remolcadores a vapor TRIUNFADOR y BIO-BIO, amarrados e inactivos en el puerto de Santa Fe desde hace dos décadas. Los mismos fueron identificados por el miembro de Histarmar Cap. Julio Astrada hace aproximadamente 5 años, y desde entonces comenzamos las gestiones con la firma propietaria de los mismos, la armadora local Maruba SCA, expresando nuestro interés en la preservación de estos buques. Finalmente en Noviembre de 2012 la cia. Maruba Marítima nos comunicó su intención de donar las buques con la condición de que los mismos no vuelvan a operar comercialmente, compartiendo nuestro punto de vista en cuanto a la importancia histórica de los mismos como últimos representantes de la otrora vasta flota de remolcadores a vapor en aguas locales. Esta decisión a su vez disparó toda una serie de gestiones en cuanto a los trabajos necesarios para preservar y presentar los buques, y sus eventuales alternativas de localización. Estos puntos serán detallados más adelante.



LOS REMOLCADORES

NUTRIA-TRIUNFADOR



El remolcador NUTRIA fue construido en 1933 por el astillero escocés Alexander Hall & Co. Ltd. para el ferrocarril Buenos Ayres Great Southern Railway Co. Esta firma de capitales británicos operó el ferrocarril sirviendo la zona sur del país desde 1864 hasta 1948. Además construyó los puertos de Ingeniero White y Dock Sud, y como también operaba su propia flota de vapores disponía de tres remolcadores para servir los mismos en aguas locales. El más grande y moderno fue el NUTRIA, botado el 21 de Noviembre de 1933 y entregado en Diciembre de ese año. Pocos años más tarde la cia.británica que operaba la flota Arthur Holland & Co. Ltd. decidió abandonar el negocio, vendiendo sus barcos. El NUTRIA fue adquirido en 1937 por la Cía. Argentina de Navegación Mihanovich Ltda. la que, a pesar de su nombre, ya se encontraba bajo la órbita de la familia Dodero. En línea con la nomenclatura de su nuevo armador, recibió el nombre de TRIUNFADOR. En 1942 fue transferido a la Cía. Argentina de Navegación Dodero. Tras la estatización de ese grupo, pasó a formar parte de la Flota Argentina de Navegación de Ultramar. En 1959 fue transferido a la Flota Argentina de Navegación Fluvial, después Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino. A principios de

los años 80 la importante armadora nacional Maruba SCA, con presencia en tráficos de línea al Mediterráneo y transporte de graneles, adquirió varios de los redundantes remolcadores a vapor de la Flota Fluvial, entre ellos el BIO-BIO y el TRIUNFADOR. Ambos fueron operados hasta principios de los años 90, quedando luego amarrados en el puerto de Santa Fe, afortunadamente y gracias a la prudente decisión del armador con una guardia permanente abordo.

Características:

Astillero: Alexander Hall & Co. Ltd., Aberdeen, Escocia

Casco nº: 643

Sociedad clasificadora: LR

Matrícula: 2398

TRG: 213

TRN: 37

DV: 335

Eslora: 32,50 m.

Manga: 7,92 m.

Puntal: 3,96 m.

Calado: 3,58 metros.

Una máquina alternativa a vapor de triple expansión; 3 cilindros (16; 25; 42 x 27); A. Hall & Co., Ltd., Aberdeen, U. K.

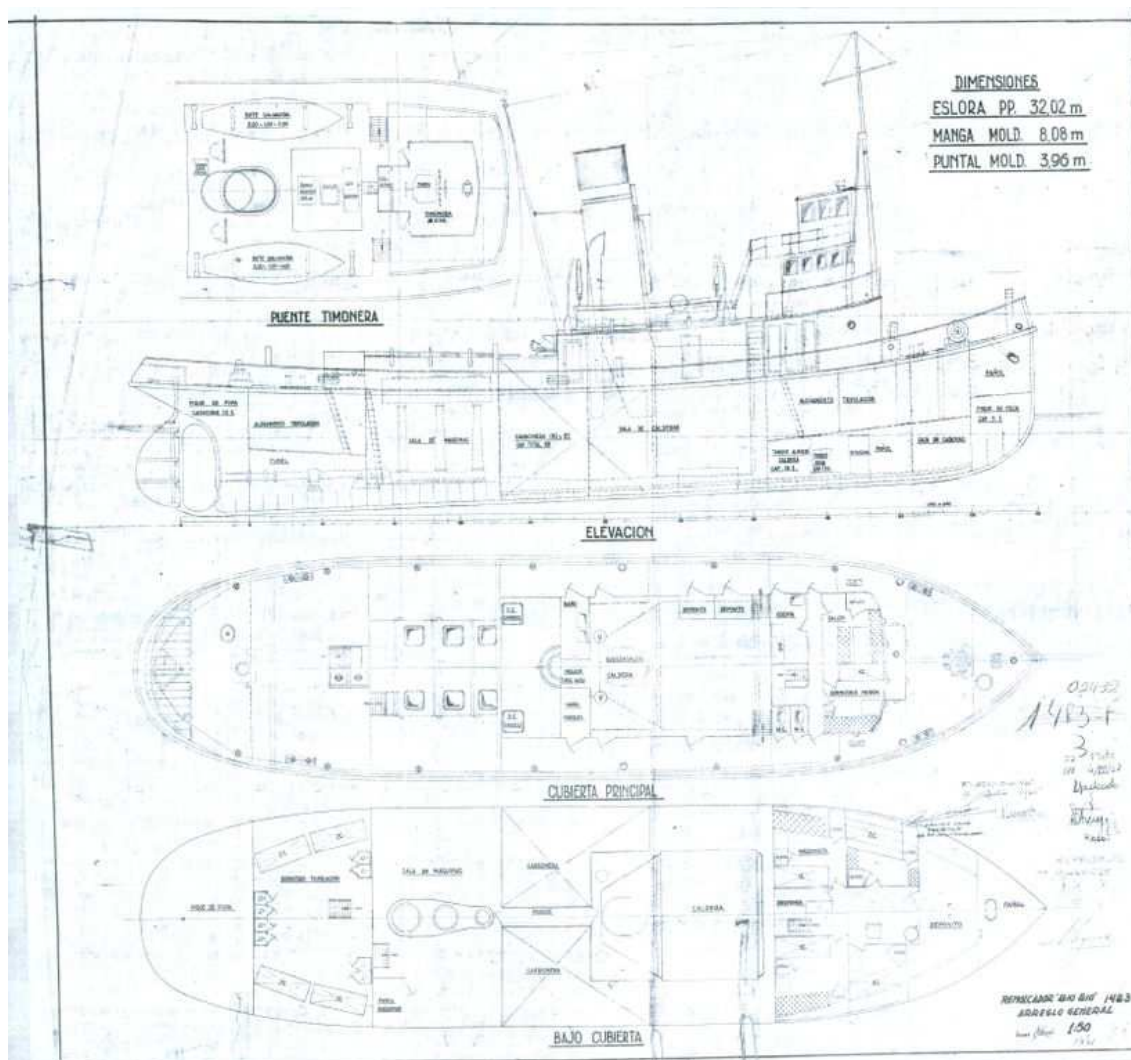
Tiro / Bollard pull: 10,49

Calderas: 200 Lbs.

Hélice: 1



BIO-BIO



El remolcador de mar BIO-BIO es un producto de la 2da Guerra Mundial, uno de las decenas de remolcadores de distinto tamaño y capacidades que, basados en diseños comerciales ya probados, fueron encargados por el Almirantazgo británico para tareas de remolque portuario, salvamento y acompañamiento de convoyes. El BIO-BIO es uno de 18 remolcadores similares construidos por el astillero Cochrane & Sons, Ltd. de Selby, Inglaterra. Fue botado el 19 de Enero de 1942 y entregado el 5 de Junio a Pedder & Mylchreest Ltd., una firma británica que se dedicaba exclusivamente a la entrega de buques en ultramar. Como EMPIRE GOBLIN el remolcador fue navegado hasta Sudáfrica, en cuyas aguas prestó servicios en el acompañamiento y escolta de convoyes. Después de finalizada la contienda fue empleado como remolcador de puerto en Ciudad del Cabo para la también cía. de ferrocarriles South African Railways & Harbours, hasta que en 1948 lo adquirió la firma argentina Angel Gardella & Cía.,



que en esos momentos estaba mutando su anterior enfoque comercial de la pesca de altura a la actividad de remolques portuarios. Esto incluyó la adquisición de nuevas unidades, como así también la reconversión de poderosos pesqueros en remolcadores. El EMPIRE GOBLIN recibió su nombre de BIO-BIO y para los años 50 ya había pasado a propiedad de la Flota Argentina de Navegación de Ultramar. En 1959 fue transferido a la Flota Argentina de Navegación Fluvial, después Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino. Los años 80 vieron al BIO-BIO siguiendo los pasos del TRIUNFADOR y tantos otros remolcadores comprados por navieras privadas luego de la disolución de la Flota Fluvial. Aquellos más modernos y con propulsión por motores diesel continuaron y en muchos casos aún hoy siguen prestando servicios, mientras que los remolcadores a vapor fueron muy pronto amarrados. El BIO-BIO acompañó al TRIUNFADOR en su tranquilo retiro en el puerto de Santa Fe.

Características:

Astillero: J. Cochrane & Sons Ltd., Selby, Inglaterra

Casco nº: 1.244

Sociedad clasificadora:

Matrícula: 1483

Señal distintiva

TRG: 277

TRN: 47

DV: 276

Eslora: 34,01 m.

Manga: 8,11 m.

Puntal: 3,96 m.

Calado: 3,58 metros.

Una máquina alternativa a vapor de triple expansión; 3 cilindros (381; 635; 1.067 x 686); Amos & Smith Ltd., Hull, U. K.

Tiro / Bollard pull: 9,27

Calderas: 1

Hélice: 1

VALOR PATRIMONIAL E IMPORTANCIA HISTORICA DE LA PRESERVACION DE LOS REMOLCADORES TRIUNFADOR Y BIO- BIO

A fines de los años 70 una disposición oficial terminó con el uso de remolcadores a vapor en el puerto de Buenos Aires. Y, como ya se explicó anteriormente, en 1979 la Flota Fluvial cesó sus operaciones y sus buques fueron vendidos. Muchos de los ya por entonces antiguos remolcadores a vapor fueron adquiridos para desguace, mientras que unos pocos continuaron sirviendo en puertos del litoral fluvial, en manos de empresas privadas. Para fines de los años 80 casi ninguno quedaba en servicio. En 1992 los remolcadores a vapor abandonados en el puerto de Buenos Aires fueron llevados a Campana para su desguace. En 2004 los remolcadores a vapor que estaban en seco en Puerto Galván también fueron a desguace. Un incipiente y entusiasta proyecto de la cía. armadora Satecna Costa Afuera SA para preservar uno de éstos buques como museo lamentablemente no pudo llevarse a cabo.

Lenta pero inexorablemente, las embarcaciones que formaron la columna vertebral de los servicios de remolque en nuestras aguas durante las primeras seis décadas del siglo XX fueron desapareciendo, y con ellas las artes de su navegación, de la operación de plantas a vapor y la memoria de la era de los remolcadores con ese tipo de propulsión. Si no fuera por la continuada existencia de los remolcadores TRIUNFADOR y BIO-BIO ésta se perdería para siempre. Es por ello que tenemos en nuestras manos una oportunidad UNICA e IRREPETIBLE de preservar para las futuras generaciones esta memoria, una chance que desde la Fundación Histarmar creemos es imprescindible aprovechar. Afortunadamente la firma Maruba Marítima ha compartido nuestra posición y visión, reconociendo la importancia histórica de ambos barcos que radica, entre otros, en los siguientes puntos:

-Son los dos UNICOS SOBREVIVIENTES de la otrora vasta flota de remolcadores a vapor que prestaron servicio en aguas locales. Además están casi en su ESTADO ORIGINAL, increíblemente después de 80 y 70 años de uso. Las pocas modificaciones efectuadas son la elevación en ambos buques de su puente de mando para brindar mayor visibilidad, pero aún éste cambio data de muchos años y no causa un gran contraste en el aspecto general antiguo de ambas embarcaciones. Los equipos y maquinarias son originales, como así también los interiores y alojamientos.

-Existe aún otro remolcador a vapor en el país en el puerto de Río Gallegos, el ENRIQUE de 1928, pero esta embarcación hace ya muchos años que está en seco y, en

contraste con el TRIUNFADOR y BIO-BIO, ha sido ampliamente modificada de su estructura original.

-Constituyen una oportunidad UNICA de rendir un justo tributo a los armadores, tripulaciones y técnicos que, con medios mucho más básicos que los ahora disponibles, invirtieron en ellos, los operaron, navegaron y repararon durante 8 décadas, sirviendo al comercio exterior y haciendo crecer al país.

-Representan una EXCELENTE oportunidad de generar un atractivo turístico y cultural distinto y poco frecuente a nivel regional, ya que Latinoamérica posee muy pocos ejemplos de buques preservados de este tipo.

-Brindan la posibilidad de conocer la vida dentro de una embarcación de esta naturaleza, y a la vez apreciar las características del funcionamiento de una planta de vapor marina, el principal sistema de propulsión abordo empleado desde mediados del siglo XIX hasta poco después de la primera mitad del siglo XX, hoy totalmente superado y un objeto del pasado.



Antiguos remolcadores a vapor a la espera de su desguace en Campana, año 1991

PROPUESTA DE ANTEPROYECTO DE LA FUNDACION HISTARMAR PARA LOS REMOLCADORES HISTORICOS TRIUNFADOR Y BIO-BIO

Como se ha expresado anteriormente, y por los puntos arriba mencionados, la Fundación Histarmar tiene un especial interés en la preservación y exhibición de los remolcadores a vapor TRIUNFADOR y BIO-BIO y ha tomado un rol activo en pos de conseguir este objetivo. Asimismo, la Fundación Histarmar está convencida de que, una vez completado nuestro proyecto, las embarcaciones generarán un interés adicional en la comunidad en general, al rendir homenaje a nuestros antecesores en la industria marítima local, generar un nexo entre ese pasado distante pero pujante y la actualidad e identificar aquellas actividades y empresas que prosperaron durante el período interviniente, mostrando las características de la actividad en la actualidad y las diferencias con el pasado.

Las etapas de nuestro proyecto son varias pero básicamente se resumen en tres grandes puntos:

-Donación de las embarcaciones y traspaso efectivo. Reubicación de las mismas en el puerto de Buenos Aires. Afortunadamente la firma Maruba Marítima comprendió el sentido de nuestro proyecto y accedió a la donación de los dos remolcadores a vapor en Noviembre de 2012. Los trámites para el traspaso de propiedad están pendientes. El traslado de los remolcadores desde el puerto de Santa Fe hasta el puerto de Buenos Aires también está pendiente.

-Restauración, puesta en valor y exhibición de los remolcadores TRIUNFADOR y BIO-BIO. Conversión a buques-museo. Esta etapa estará a cargo de la Fundación Histarmar, que proveerá los medios tanto humanos como financieros para llevar a cabo la limpieza, preparación, reparación, diseño e instalación de circuito museológico de visita con cartelería de información y presentación final de los buques como buques-museo. Este trabajo implica además la baja de ambos buques del registro comercial, impidiendo por lo tanto cualquier uso posterior en la actividad naviera.

-Identificación de eventuales interesados y ofrecimiento de propiedad y explotación de los ya buques-museo TRIUNFADOR y BIO-BIO. La Fundación Histarmar no puede tomar a cargo la propiedad y explotación de las embarcaciones a largo plazo; tampoco es su objetivo principal, el cual es el rescate y la preservación para la posteridad de ambos remolcadores, como últimos ejemplos de un tipo de buque y forma de operación ya

prácticamente inexistentes. Es por ello que esta etapa prevé el interés de toda institución o individuos públicos o privados en tomar a su cargo ambos buques-museo para continuar el proyecto iniciado por la Fundación Histarmar, gracias al apoyo inicial brindado por la firma Marítima Maruba. Los términos se consensuarían entre la Fundación y el eventual interesado.

ALTERNATIVAS DE EXHIBICION Y EJEMPLOS DE OTRAS EXPERIENCIAS

En Enero de 2013 un equipo de la Fundación Histarmar concurrió al puerto de Santa Fe para tomar contacto e inspeccionar los remolcadores a vapor TRIUNFADOR y BIO-BIO, a los efectos de constatar su estado general y evaluar distintas opciones de restauración y presentación de los mismos. Nuestras expectativas resultaron ampliamente superadas. A pesar de un período de amarre e inactividad de dos décadas, lo cual hacía dable esperar un cierto grado de deterioro, ambos remolcadores presentan un elevado nivel de conservación y preservación de elementos originales, sin dudas consecuencia de la sabia actitud por parte de la empresa armadora de conservar personal abordo para mantener su integridad y cuidado. Estas características han mantenido a los remolcadores como verdaderas cápsulas de tiempo, transformando los mismos en fieles representantes de un tiempo ya pasado, permitiendo mantenerlo y recrearlo con elementos originales de época.

Después de esta inspección se comenzaron a estudiar las distintas alternativas de restauración y presentación de las dos embarcaciones a los efectos de sacar el máximo provecho de las características particulares de cada uno de ellos, usando como ejemplos la experiencia de casos similares en el exterior.

En el mundo existen decenas de antiguos buques museo movidos por vapor, aunque la mayoría en un modo estático, y de diferentes tipos. Sin embargo, la incidencia de remolcadores dentro de los buques-museo es más bien menor. La mayor concentración de estos a nivel global se encuentra en las tradicionales naciones marítimas, con un predominio por parte de Holanda que corona su importante participación en el negocio pasado y presente del remolque portuario y marítimo con el Museo Nacional del Remolque en Maassluis www.nationaalsleepvaartmuseum.nl. El mismo no sólo ofrece al visitante sus instalaciones fijas en tierra sino que además posibilita la inspección de nada menos que tres remolcadores en la dársena contigua. Estos son los remolcadores HUDSON y ELBE a motor, y el FURIE, último remolcador a vapor operativo en Holanda construido en 1916. Estas tres embarcaciones están en actividad no comercial y realizan periódicamente navegaciones en ocasión de eventos

y festividades relacionados con la historia de la industria marítima, entre otros el encuentro *Dordt in Stoom* que se realiza cada dos años en la ciudad holandesa de Dordrecht y que presenta al público toda clase de maquinarias, vehículos y embarcaciones movidas a vapor, atrayendo la atención de casi 250000 personas.



Remolcador a vapor FURIE construido en 1916, Maassluis, Holanda



Ultimo festival Dordt is Stoom, Dordrecht, Holanda, Mayo-Junio 2012

También Gran Bretaña ofrece una interesante colección de remolcadores a vapor. Entre la decena de unidades menores se encuentra el MAYFLOWER de 1861 preservado en Bristol, una de las embarcaciones a vapor más antiguas en existencia. Y

hay además no menos de cinco remolcadores de gran tamaño operando como buques-museo, la mayoría productos de la Segunda Guerra Mundial, con dos unidades muy particulares ya que tanto el CERVIA de 1946, y el CHALLENGE de 1931 fueron contruidos por Alexander Hall & Co. Ltd. de Aberdeen, el mismo astillero constructor del NUTRIA-TRIUNFADOR. Y en el caso del CHALLENGE la coincidencia es más asombrosa aún, ya que éste es un casi gemelo de nuestro remolcador, lo que abre excelentes posibilidades de colaboración en la restauración del mismo e intercambio de experiencias.



Remolcador CERVIA construido en 1946, Ramsgate Maritime Museum, Ramsgate, Gran Bretaña



Remolcador CHALLENGE de 1931, Dunkirk Little Ships Restoration Trust, Shoreham, Gran Bretaña. Esta embarcación es casi gemela al NUTRIA-TRIUNFADOR

En Australia encontramos al menos tres remolcadores-museo de distintas épocas, como el **FORCEFUL** de 1925 en Brisbane, recientemente rescatado de un posible destino de desguace debido a su natural deterioro, pero cuya importancia histórica hizo posible un último esfuerzo financiero para continuar su preservación. Otros ejemplos incluyen al **WARATAH** en Sydney, con 111 años el más antiguo en el país, y el **WATTLE** construido en 1933.



*Remolcador **FORCEFUL** de 1925, Queenstown Maritime Museum, Brisbane, Australia*



*Remolcador **WARATAH** de 1902, Sydney Heritage Fleet, Sydney, Australia*

Mientras, en Sudáfrica la ciudad de Durban es sede del Port Natal Maritime Museum que, además de sus galerías fijas, tiene bajo custodia tres embarcaciones. El museo tiene en exposición un barreminas de la clase *Ton* y dos remolcadores: el **J R MORE** de

1961, y el interesantísimo ULUNDI de 1927 que ha sido puesto en seco sobre el muelle. Esta embarcación prestó durante 55 años servicios para el mismo armador sudafricano del ahora BIO-BIO, y su ejemplo de presentación ha interesado a la Fundación Histarmar. El mismo será desarrollado más adelante.



Remolcador ULUNDI de 1927, Port Natal Maritime Museum, Durban, Sudáfrica



Remolcador BALTIMORE de 1906, Baltimore Museum of Industry, Baltimore, Estados Unidos de América



Remolcador HERCULES construido en 1907, San Francisco Maritime National Historical Park, San Francisco, Estados Unidos de América

En Latinoamérica hay muy pocos ejemplos de embarcaciones menores o remolcadores a vapor en existencia. En Chile un interesante y loable proyecto apuntaba a restaurar el PODEROSO de 1911, remolcador que durante décadas operó para la firma británica Pacific Steam Navigation Co. Ltd. Pero lamentablemente esta embarcación resultó severamente dañada durante el terremoto y tsunami que afectó a Chile en Febrero de 2010. En el puerto de Montevideo el DIEGO CAPELLA Y PONS construido el 1887 está desde hace varias décadas colocado es seco sobre el dique de Cintura. Se encuentra inaccesible y con un notable deterioro. Y también Brasil cuenta con un antiguo remolcador de la Marina preservado, el LAURINDO PITTA de 1910 que regularmente realiza cruceros por la bahía de Guanabara. Aunque es pertinente aclarar que el mismo ha sido convertido en buque de pasaje para su nuevo rol y, significativamente, ha sido provisto de dos motores diésel.

La Fundación Histarmar ha estudiado y analizado éstos y otros ejemplos para intentar una aproximación a las posibilidades reales de preservación y exhibición como buques-museo de nuestros remolcadores a vapor TRIUNFADOR y BIO-BIO. En este sentido



hemos identificado algunas alternativas de localización y presentación de los buques con una real chance de materialización.

En principio, creemos que una experiencia como la holandesa con su museo del remolque y tres unidades juntas está fuera de nuestra realidad. Es por ello que proponemos la ubicación de las dos embarcaciones dentro del puerto de Buenos Aires, pero en localizaciones distintas para generar dos polos de atracción en dos áreas íntimamente ligadas con la actividad e historia marítimas:

-Zona de La Boca-Vuelta de Rocha

-Zona de Puerto Madero

Hemos tenido conocimiento y expresiones de interés por parte de representantes de las dos áreas. En el caso de la zona de La Boca para complementar el circuito turístico barrial con la historia de la primera zona portuaria de la ciudad, y en el caso de Puerto Madero para generar una alternativa al tradicional paseo museológico a bordo de los buques-museo Corbeta URUGUAY y Fragata PRESIDENTE SARMIENTO. Ambas áreas son por demás importantes atractivos de turismo local e internacional.

Con respecto a la forma de exhibición de los buques hemos identificado dos posibilidades:

-Mantener los buques a flote, en su elemento.

-Izarlos a tierra y depositarlos en el muelle sobre un soporte especialmente construido para tal fin.

Ambas alternativas requerirían de la edificación de una pequeña construcción anexa que oficiaría de ingreso y pequeño museo o tienda de regalos.

La opción en tierra permite una visión de la estructura del casco y hélice normalmente ocultas, generando un particular interés en aquellas personas no relacionadas con la industria marítima. También ofrece la posibilidad de efectuar un recorrido museológico lineal, ingresando a la embarcación por la sala de máquinas y continuando hasta finalizar en el puente de mando.



*Remolcador ULUNDI en seco en el Port Natal Maritime Museum, Durban, Sudáfrica.
Con acceso al buque a través de la sala de máquinas.*

El caso de la opción a flote posibilita el recorrido de la maquinaria y el eventual funcionamiento de la misma, con un objetivo de máxima de navegar incluso la embarcación, como tantos ejemplos en el exterior demuestran que es factible llevar a cabo. Estos proyectos sin duda generarían un interés académico de parte de universidades y escuelas técnicas e institutos de formación profesional marítima, ya que ofrecerían una oportunidad inigualable de operar este tipo de máquinas. Y aquí contamos no sólo con la experiencia y capacidad de nuestros propios técnicos y entusiastas del vapor, muchos provenientes de asociaciones dedicadas a la preservación de material ferroviario, sino también con la ayuda de los voluntarios que en Gran Bretaña han restaurado, puesto en marcha y navegado al remolcador CHALLENGE. Como se explicó más arriba, esta embarcación es casi gemela al NUTRIA-TRIUNFADOR. El conocimiento de la existencia de nuestro remolcador generó una tremenda sorpresa y expectativa entre los encargados del CHALLENGE, y es de esperar una amplia cooperación en nuestro proyecto ya que las posibilidades que brinda esta llamativa coincidencia no pueden ni deben desaprovecharse.



BIO-BIO puente de mando y salón de proa



BIO-BIO casillaje y cabrestante de anclas proa



BIO-BIO alojamientos oficiales y marineros



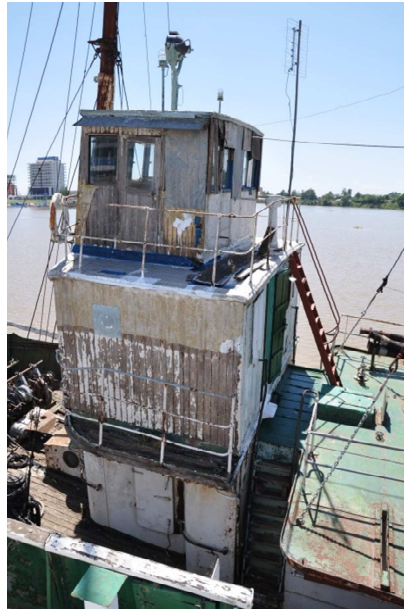
BIO-BIO servomotor de timón y chimenea



BIO-BIO telégrafo de órdenes y tapas de cilindros de máquina de triple expansión



BIO-BIO casillaje y puente de mando



TRIUNFADOR casillaje y puente de mando



TRIUNFADOR frente de casillaje y salón de proa, con asiento y revestimientos originales y en perfecto estado de conservación



TRIUNFADOR quemadores de caldera y máquina a vapor de triple expansión



TRIUNFADOR cigüeñal y bielas de máquina de triple expansión



Interesante comparación entre el TRIUNFADOR y el remolcador británico CHALLENGE construido por el mismo astillero Alexander Hall & Co. Ltd. Demuestra claramente los resultados de los trabajos de restauración.



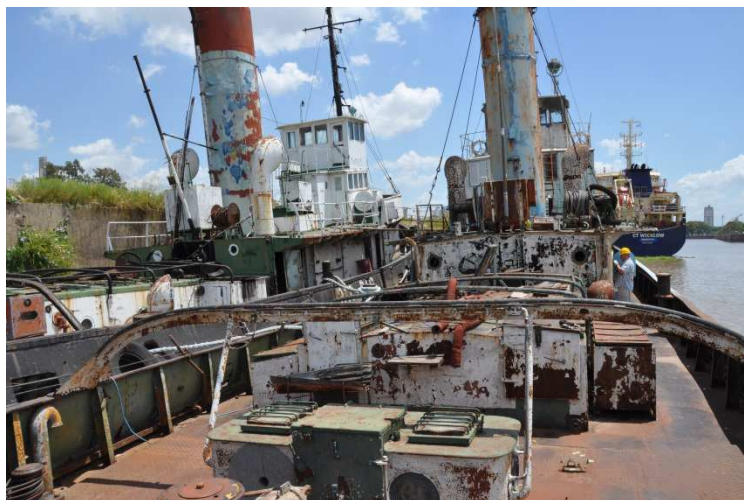
Salón bajo cubierta en TRIUNFADOR y CHALLENGE



Cuadro de manómetros de control de máquinas en TRIUNFADOR y CHALLENGE



Bomba de agua de mar del condensador y bomba de lastre en TRIUNFADOR y CHALLENGE



Remolcadores BIO-BIO y TRIUNFADOR, Santa Fe, Argentina, 23 de Enero de 2013



APOYO Y FINANCIAMIENTO

Todo proyecto de esta envergadura necesita del apoyo de la comunidad. La Fundación Histarmar ha acometido hasta ahora con mucho esfuerzo y energía las fases preparatorias del mismo, convencida que los dos últimos remolcadores a vapor de la Argentina deben subsistir para la admiración de futuras generaciones. Esta visión ha sido acompañada en primer lugar por la cia. armadora nacional Marítima Maruba y también por varias instituciones y asociaciones amigas amantes de la historia y la actividad marítima. Pero para continuar necesitamos del sustento tanto institucional como así también material y financiero de todas aquellas organizaciones, agencias, empresas, autoridades e individuos que compartan nuestros ideales en general, y la salvaguarda del TRIUNFADOR y BIO-BIO en particular.

Para ello invitamos a Ustedes a tomar contacto con la Fundación a través de los siguientes medios:

Fundación Histarmar

Inscripta el 15 de Julio del 2011 en la IGPI de la Pcia de Buenos Aires.

Legajo: 168405 CUIT 30-71203724-1

Dirección administrativa: Necochea 2432 B1640BRX Martinez

Presidente: Carlos J. Mey

+54 11 4792326

Cel: +54 9 11 31159340

carlosjmey@gmail.com

Vicepresidente: Ignacio Amendolara Bourdette

+54 11 48240315

Cel: +54 9 11 31597937

iamendol@fibertel.com.ar

Director Técnico del Proyecto: Guillermo Berger

*54 9 11 6117 4345

gcburger@uolsinectis.com.ar