EL SIMA-PERU, UNA EMPRESA DE IMPORTANCIA PARA EL DESARROLLO Y LA DEFENSA NACIONAL

Recientes informaciones periodísticas han dado a conocer, que dentro de un proceso de revisión llevado a cabo por parte de INDECOPI, se estaría evaluando la conveniencia o no, que varias empresas estatales, entre ellas el SIMA-PERU, continúen bajo su régimen actual o sean transferidas al sector privado.

Esta noticia, en lo que al SIMA refiere, resulta preocupante en tanto se pretendería incluir dentro del proceso de privatizaciones iniciado en la década anterior a esta empresa de gran valor estratégico para la Marina de Guerra del Perú y para la Seguridad y Defensa Nacional.

Por ello, creemos importante recordar los antecedentes de la creación de esta importante empresa de significativa contribución al desarrollo nacional, cuyos cincuentiún años de existencia trascienden más allá de la época en la que en el Perú se instituyó un modelo económico, durante el cual se crearon la mayor parte de las empresas últimamente transferidas al sector privado.

El SIMA-PERU S.A. es una empresa estatal de derecho privado, bajo un régimen que se halla consagrado en la Constitución, perteneciente a la Comandancia General de la Marina-sector Defensa. Su origen se remonta al año 1936, cuando al inaugurarse el dique seco del Callao, se creó el Departamento de Reparaciones del Arsenal Naval, que posteriormente, desde el 14 de febrero de 1950, se convirtió en el Servicio Industrial de la Marina.

Durante esta etapa de formación es importante mencionar la reconstrucción de la motonave alemana Monserrate, incendiada por su tripulación en aguas de nuestro primer puerto luego de haberse roto relaciones diplomáticas entre el Perú y Alemania, como integrante de los países del Eje.

El haber puesto operativa esta nave tras un gran y sostenido esfuerzo a lo largo de cuatro años, pone de relieve la capacidad de los marinos y técnicos navales peruanos ante el reto de recuperar una nave totalmente siniestrada, sin experiencia previa en este tipo de tareas.

La Monserrate, rebautizada como B.A.P Callao e incorporada a la Armada en 1946, sirvió eficientemente hasta su retiro del servicio en octubre de 1972. Este fue el primer trabajo, el que constituyo un logro significativo y concreto, afrontado con singular éxito por el personal del aquel entonces Arsenal Naval.

Otro hecho destacable durante la misma época, fue el ensamble de la grúa flotante Dos de Mayo, primera nave metálica construida en gradas del Arsenal Naval y, que fuera lanzada al mar el 30 de agosto de 1946, poniendo nuevamente de relieve el empeño del grupo de oficiales, ingenieros y técnicos del Departamento de Reparaciones y Construcciones del Arsenal Naval.

Ante el hecho de contarse con oficiales especializados en universidades extranjeras, existiendo también la demanda de hacer más amplias las actividades

del departamento y, como consecuencia de ello, atender los requerimientos de las nuevas operaciones, el alto mando de la Marina de Guerra del Perú, adoptó la decisión de crear el Servicio Industrial de la Marina (SIMA), como organismo con autonomía administrativa y la flexibilidad operacional indispensable para asegurar su eficiente funcionamiento. Fue así como el 14 de febrero de 1950, se sustituye el antiguo Departamento de Reparaciones del Arsenal Naval creándose el Servicio Industrial de la Marina.

Las realizaciones del SIMA Callao en materia de construcción de naves las ha denominado (y numerado, inclusive) como "Proyectos". Descuella entre los primeros el "Proyecto Nro. 003" que correspondió a la construcción del buque-tanque B.A.P Zorritos, de 6,000 tons, lanzado en julio de 1958 y puesto al servicio de la Marina de Guerra en julio del año siguiente, 1959.

Con el BAP Zorritos, el SIMA inició la construcción de naves de alto bordo. Posteriormente, en forma secuencial en el tiempo, otros numerosos buques de diversos tipos y tonelajes fueron concretándose en las gradas del SIMA, hasta llegar, en 1982 y 1984, a la construcción de las modernas fragatas misileras BAP Montero y BAP Mariátegui , realizados con los diseños y la asistencia técnica de Cantieri Navali Riuniti, astilleros constructores del BAP Carvajal y del BAP Villavisencio, las primeras fragatas tipo Lupo adquiridas por el Perú en Italia .

Además de lo concerniente a unidades navales, en los astilleros del SIMA en el Callao se han construido buques cargueros, graneleros, buques-tanque, de investigación científica como el BIC Humbolt y multipropósito como el Presidente José Pardo, así mismo se han renovado y repotenciado diferentes clases de buques y embarcaciones de gran calado.

En el aspecto de las reparaciones de naves realizadas en sus instalaciones y por su personal, el SIMA registra igualmente destacados logros, desde lo efectuado entre sus primeras operaciones en nuestro primer puerto en la motonave Huayna Cápac, hasta últimamente, el reacondicionamiento, recorrido, remotorización y repotenciamiento de nuestras corbetas misileras BAP Herrera, Santillana y Sánchez Carrión . Cabe mencionar que la Huayna Cápac había sufrido, a causa de un pavoroso incendio, la total destrucción de su estructura y sala de máquinas. La opción de reparar la siniestrada nave la ganó el SIMA- Callao en una licitación internacional en la que participaron astilleros de renombre mundial. Hoy, es frecuente ver en sus instalaciones -en especial en el dique seco o en los diques flotantes- diversos tipos de naves nacionales o extranjeras en proceso de reparación. La diversidad de banderas que ondean en los mástiles refleja el prestigio internacional del SIMA-Callao.

En otro rubro, y en una diversificación de sus actividades, el SIMA –PERÚ se ha proyectado hacia la actividad metalmecánica, en cuyas realizaciones es posible apreciar grúas-puente de diverso tonelaje, tuberías de gran diámetro para hidroeléctricas y otras demandas de la colectividad, contribuyendo y ayudando con ello, no solo al desarrollo de la industria pesada, sino del país al proveer los medios y el campo para que otras empresas menores pero conexas, se desarrollen y progresen en un campo que caso contrario les sería limitado o les estaría vedado por no tener como ni donde desarrollarse. Igualmente es de destacarse la participación del SIMA en lo alcanzado para la nación con la realidad del Centro Nuclear de Investigación del Perú (CNIP), así como su proveimiento de una

grúa –puente necesaria al reactor nuclear que dicho centro aloja.

Para cumplir y atender eficientemente a su vasto campo de actividades, SIMA-PERÚ ha extendido y diversificado sus cometidos, trabajos y responsabilidades en cinco Centros de Operaciones diferentes. Ellos son: Sima-Callao (SIMAC), Sima-Iquitos (SIMAI), Sima–Chimbote (SIMACH), Sima-electrónica (SIMAE) y SIMA-CONSULT, todos con objetivos propios dentro del gran objetivo, cual es, el potenciar y fortalecer la industria nacional, con miras a hacerla además de más eficiente, más independiente del extranjero, proveyéndose en forma multiplicadora a la creación de mayor número de puestos de trabajo y de mano de obra especializada. .

La trayectoria del SIMA, es ampliamente conocida en nuestro país y en el extranjero por la diversidad y trascendencia de sus obras, por su vocación constructora que ha demostrado a lo largo de estas cinco décadas, por su participación efectiva frente al compromiso asumido para con los peruanos, ya sea generando empleo, creando bienes y servicios, o promoviendo la utilización de insumos nacionales, habiéndose convertido además en una de las empresas de mayor nivel tecnológico en Sudamérica.

Su contribución al desarrollo del país ha sido notoria en todos los sectores de la industria nacional como lo demuestran sus obras, las que se pueden apreciar en todas las regiones del Perú y del extranjero, ya sea, en el rubro de reparaciones navales y carena de buques, tanto nacionales como extranjeros, o en obras de metalmecánica como las realizadas a lo largo y ancho de nuestro territorio.

El récord de bienes y servicios que ostenta en su haber, son la mejor demostración de la amplia y fructífera labor cumplida por el SIMA en estos cincuentiún años, el cual a su vez, representa el mayor estímulo para sus trabajadores y un gran orgullo para todos los peruanos.

Por ello, ¿debe el SIMA operar como empresa pública, o debe existir y desenvolverse como empresa privada? Al respecto, y principalmente, no debe soslayarse, el dejar de lado, lo fundamental en este organismo de la Marina de Guerra, la causa y proyecciones a las que obedeció su creación. Esto es, atender a las necesidades implícitas de una institución tutelar de la nación que es nuestra Marina de Guerra. Las necesidades fundamentales e implícitas de la Armada, es decir, el debido y necesario mantenimiento, reparación y cuidado de sus unidades, instalaciones y equipos, que componen nuestras fuerzas navales, guardianas atentas del honor, la soberanía y el territorio de la nación. Preguntamos: ¿podría cumplir una empresa privada, particular, cubrir con aptitud, con conciencia institucional y legítimo interés, estas exigencias? La respuesta es obvia.

Situémonos en la realidad. La obligación y garantía de contribuir prioritariamente al mantenimiento del Poder Marítimo en el marco de la Seguridad, la Defensa y el Desarrollo Nacional no pueden hallarse en una esfera de responsabilidad que no sea el Estado y la propia institución tutelar; de ahí, con toda claridad, la razón por la que el SIMA debe mantenerse y continuar como empresa pública del Sector Defensa en lo correspondiente a la Marina de Guerra del Perú. Empresa pública de probada suficiencia y eficiencia, además de ser generadora de sus propios recursos, lo que permite el no gravar los exiguos recursos de la Nación, generando en adición importante fuente de trabajo para nuestros connacionales.

EL DIRECTOR

ABRIL - MAYO - JUNIO, 2001

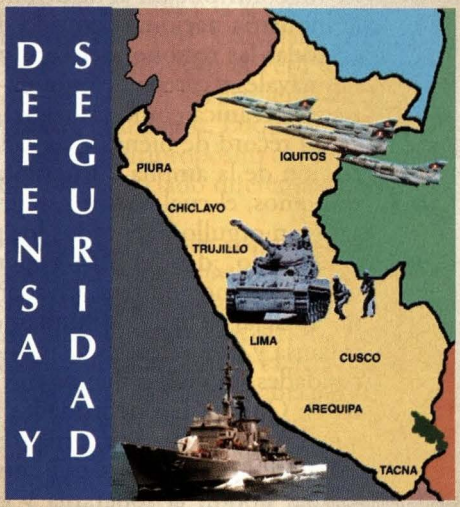


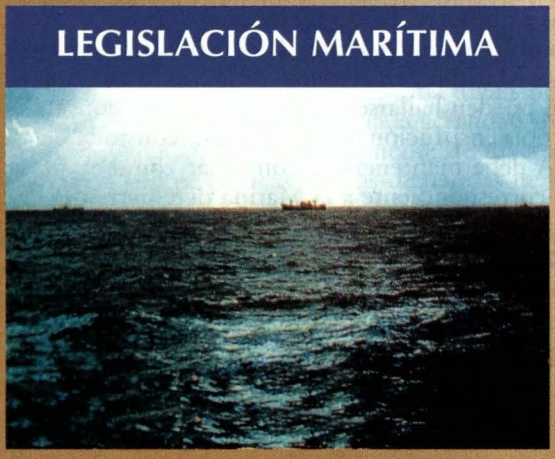
La Armada de Chile y sus nuevos proyectos

10

Recortes presupuestales en el Sector Defensa y distención

38





Necesidad de una nueva Legislación Marítima en el Perú

53

UNIDADES DE SUPERFICIE



59 Los nuevos buques rusos para la exportación

ACTUALIDAD NAVAL NACIONAL



104 Unidades navales en *Operación Wari*

MENSAJE

8 Mensaje del señor Almirante Alfredo Palacios Dongo al asumir el cargo de Comandante General de la Marina

MARINAS DE GUERRA DE SUDAMERICA

10 La Armada de Chile y sus nuevos proyectos
C. de C. John Rodríguez Asti

DEFENSA Y SEGURIDAD

38 Recortes presupuestales en el Sector Defensa y distensión. ¿Oportunidad para las reformas?
C. de N. Carlos Villar Molina

DERECHO INTERNACIONAL

43 Límite terrestre Perú-Chile, sector donde la frontera llega al mar.
Calm. Jorge Brousset Barrios

LEGISLACION MARITIMA

53 Necesidad de una nueva Legislación Marítima en el Perú.
C. de F. CJ Julio Pacheco Gaije

UNIDADES DE SUPERFICIE

59 Los nuevos buques rusos para la exportación
Lewis Mejía Prada
César Cruz Tantaleán

HISTORIA

68 El Almirante Grau, la Marina de Guerra y la política peruana de la bonanza del guano. (1854 - 1879)
Teodoro Hampe Martínez

GUERRA NAVAL

83 "Pearl Harbor" sin películas
Calm. (r) Fernando Casaretto Alvarado

PERSONAJES

96 Centenario del nacimiento del capitán de navío Julio J. Elías Murguía, creador del Museo Naval del Perú.
C. de F. (r) Alfonso Agüero Moras

98 Teniente Segundo Leoncio Prado Gutiérrez
C. de F. Aníbal Cueva López

ACTUALIDAD NAVAL

104 Actualidad Mundial
C. de F. José Escobedo Sayán
C. de C. John Rodríguez Asti
Tte. 1° Augusto Ganoza Heredia

117 Actualidad Nacional
Gustavo Ramírez Samamé

ECOLOGÍA

120 "¡S.O.S.!, Salvemos la Bahía del Callao"
C. de C. Jorge Gutiérrez Muñoz

ANECDOTAS

136 El cuarto oscuro
Tte. 1º (r) José Almenara Amico

COMENTARIOS

139 Libros y Revistas
Esperanza Navarro Pantac