Sima: "ingeniería para el desarrollo"

La nueva era del SIMA PERÚ, transcurridos los primeros años del siglo XXI se afianza en el prestigio sucesivamente consolidado por las diversas instalaciones y oficinas de servicios que desarrollaron sus Centros de Operaciones del Callao, Iquitos y Chimbote. Múltiples son las tareas que la empresa realiza hoy en el exigente mundo de la globalización, y la respuesta es consecuencia de un esfuerzo que la empresa viene realizando desde 1950. Así fructifica, en todo tiempo, el trabajo de muchos hombres y mujeres, poniendo una marca de alta cota al reto planteado.

Pero todo tiene siempre detrás un andamiaje que merece reconocimiento permanente y ningún olvido. Una Resolución Suprema fechada el 13 de setiembre de 1937 dispuso la construcción del edificio y dependencias del Arsenal Naval. Un año después, el 31 de julio de 1938, se pondría en servicio el Dique Seco del Callao (trabajo iniciado el 3 de mayo de 1936) y al unísono se inauguraron también las obras del Arsenal Naval. Doce años después emergería del Departamento Industrial del Arsenal Naval, el Servicio Industrial de la Marina, lo que fue dispuesto según Decreto Supremo 013 del 14 de febrero de 1950 durante el gobierno del presidente Manuel A. Odría.

Hoy, el SIMA PERÚ, Servicios Industriales de la Marina goza de la clasificación más alta en empresas de su género, cincuenta y tres años respaldan un fruto que alcanza por igual a la Institución y a todos los peruanos.

Buena muestra de lo que es y vale el SIMA PERÚ puede desprenderse de una somera lectura de su documento institucional marzo 2003, periódicamente emitido: "Siempre Sima", fiel reflejo de un espíritu institucional que se inició en el campo de la construcción y reparación naval para extenderse a actividades afines y tantas otras que están íntimamente asociadas con el desarrollo de la nación.

Y es así como tareas inherentes a los astilleros, como son el mantenimiento y recorrido de las unidades de guerra y mercantes nacionales y extranjeras se cumplen a plenitud desde el primer instante de su fundación. Las actividades en los diques del Callao acusaron en el primer trimestre del presente año, con el ingreso rutinario de unidades de guerra, servicios de carena a 28 buques de diversas banderas. Pero con ello, el SIMA CALLAO continúa proyectos que le dieron merecida fama, así hoy construye actualmente 12 patrulleras por encargo de la Marina de Guerra para la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, embarcaciones destinadas al control de tráfico maritimo, actividades portuarias, funciones de salvamento y pilotaje.

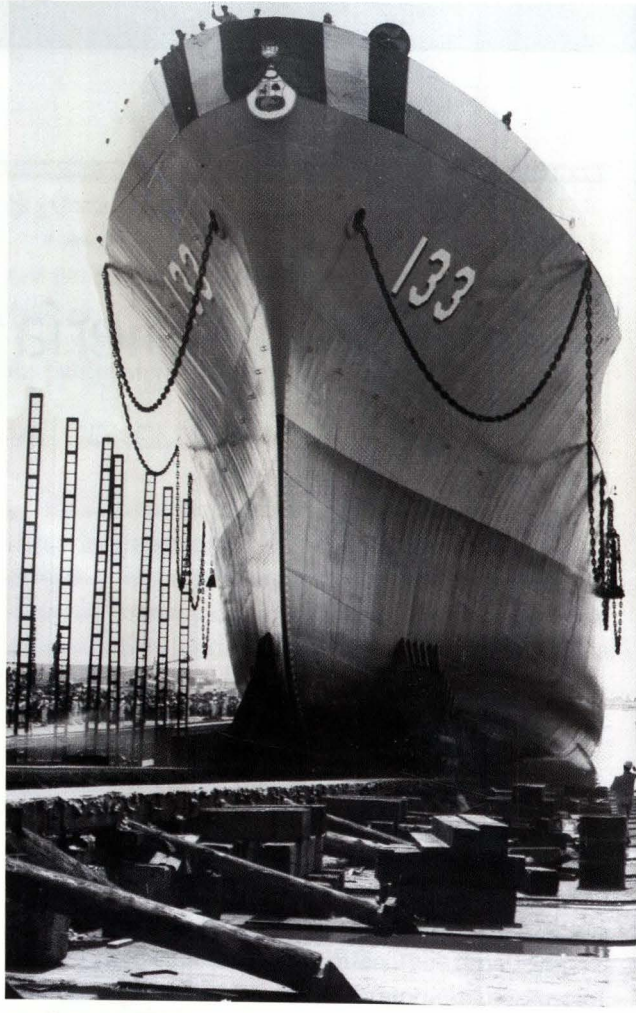
Pero, ¿cuál es la historia detrás de la historia? Conviene recordarla.

El 26 de julio de 1958 el SIMA CALLAO lanzó de sus gradas el primer buque de alto bordo construido en América del Sur, el B.A.P. *Zorritos*. No es eufemismo afirmar que aquel proyecto 003 es emblemático en la historia de la construcción naval americana. En aquella década del 60 se lanzaron también el buque tanque *Lobitos* (8,010 toneladas de peso muerto al igual que el B.A.P. *Zorritos*), el B.A.P. *Pariñas* y el B.A.P. *Pimentel* petroleros de 10,256 toneladas, cerrando la serie el B.A.P. *Ilo*, carguero que se lanzó el 15 de julio de 1970 y que en el verano del presente año acaba de realizar un viaje de instrucción con cadetes de la Escuela Naval arribando a los puertos de Balboa, Acapulco, San Diego, San Francisco y Punta Arenas. La década del 70 eslabona co-

mo logros principales el buque carguero *Rímac*, que como el B.A.P. *Ilo* (hoy B.A.P. *Mollendo*) desplazaba 13,130 toneladas, la patrullera guardacostas *Río Chira*, los graneleros *José Olaya, Hermanos Cárcamo* y *Amazonas*, todos de 25,557 toneladas de peso muerto. Cierran la serie de esta década los buques tanque *Trompeteros*, B.A.P. *Talara y Capahuari* de 25,243 toneladas cada uno, cinco patrulleras guardacostas y el buque oceanográfico *Humboldt* de 1,980 toneladas de desplazamiento, lanzado el 13 de octubre de 1978 y entregado al Instituto del Mar del Perú el 25 de enero de 1980.

La década del 80 se inició con la construcción del proyecto 026, buque contratado con la Compañía Peruana de Vapores y bautizado *Marañón,* del mismo tonelaje que los petroleros recientemente mencionados. La motonave *José Pardo,* buque multipropósito de 20,000 toneladas, y el buque tanque *Pavayacu* (el quinto de 25,243 toneladas) precedería al *Isabel Barreto* (inicialmente denominado *Yanayacu*). Estrellas en esta constelación constituyen el B.A.P. *Montero* (FM-53) y el B.A.P. *Mariátegui* (FM-54), fragatas misileras erigidas en las gradas del Callao; la primera presidió la gran revista naval que tuvo lugar frente a la Costa Verde en 1984 con motivo del 150 aniversario del natalicio del Gran Almirante Grau. Así el proyecto 031 B.A.P. *Mariátegui* cerró una etapa que da pie a nuevos logros institucionales.

Cabe aquí hacer un necesario paréntesis para reseñar un acontecimiento singular en el devenir de las efemérides nacionales: el 2 de mayo último, una inolvidable cita cívica congregó en el hoy bautizado "Parque El Cañón del Pueblo" a escolares, cadetes de las Fuerzas Armadas, autoridades civiles y militares, convocados todos por la Municipalidad Provincial del Callao. Allí, en inmediaciones del lugar donde estuvo emplazado el 2 de mayo de 1866, el Cañón del Pueblo disparó una "salva de paz" en honor de aquellos héroes de la Guerra con España pero también en homenaje a quienes en los tiempos que vivimos son capaces de guardar por el ayer el reconocimiento que la historia merece. Personaje principal aquel 2 de mayo del 2003 fue justamente un cañón Blackely de 450 libras y 14 toneladas de peso, unidad de artillería que el coronel Francisco Bolognesi adquirió en Inglaterra en 1860 y que fuera recientemente hallada en terrenos del distrito de Bellavista. En esfuerzo conjunto la Municipalidad Provincial del Callao y el SIMA PERÚ lograron restaurar la pieza de artillería y construir una cureña con fidelidad histórica, así como los mecanismos de disparo que permitieron a fin de cuentas, no sólo aquella salva el 2 de mayo en memoria al combate del Callao, sino sembrar una tradición que ha de significar especialmente en niños y jóvenes, siembra y desarrollo de su espíritu cívico y conciencia marítima.



Proyecto 007, B.A.P. Ilo, sa lanza el 15 de julio de 1970.

En el entorno de modernidad que rigen las actividades de los Servicios Industriales de la Marina, está el SIMA ELECTRÓNICA. Con instalaciones en el área madre, difunde actualmente –en coordinación con el área de mercadeo– un creativo diseño de sistema de apertura y cierre de puertas con controles de mando en forma local y a distancia, el que se encuentra en plena producción y es utilizado ya por grandes almacenes. Explica el SIMAE que "los controles de mando de este sistema están instalados en un centro de monitoreo que cuentan con un sistema de vídeo a través del cual se obtiene todo el control visual del almacén, lo que permite el manejo local y a distancia".

La presencia del SIMA ELECTRÓNICA en las actividades de organismos estatales y empresas privadas se percibe en la fabricación de productos que usualmente eran importados y sujetos a exigencias contractuales muy severas. En 1992, esto es hace once años, los hombres del SIMA ELECTRÓNICA afirmaron: "Estamos construyendo el mejor Centro Electrónico del país". Aquellos oficiales, ingenieros y técnicos han cumplido su palabra. Por entonces el reto asumía caracteres de osadía, se trataba de reparar tarjetas electrónicas de sofisticados equipos de unidades de combate, ello se emprendió y se logró



Puente Otorongo, vital obra que contribuye al desarrollo nacional.

con éxito. Hoy el ahorro de importantes divisas es consecuencia de aquel esfuerzo que deviene en trabajos similares en favor de las empresas que lo solicitan. En el primer trimestre del presente año, el documento institucional a la vista menciona productos que el SIMA ofrece a la industria privada y al comercio nacional: instalaciones de cerraduras eléctricas con controles para abrir y cerrar puertas en forma local y a distancia, la instalación de motores eléctricos para el manejo de puertas metálicas enrrollables premunidas de controles de mando y luces de alarma visual, controles de acceso electrónico con tarjeta de memoria y luces de alarma visual para control de accesos.

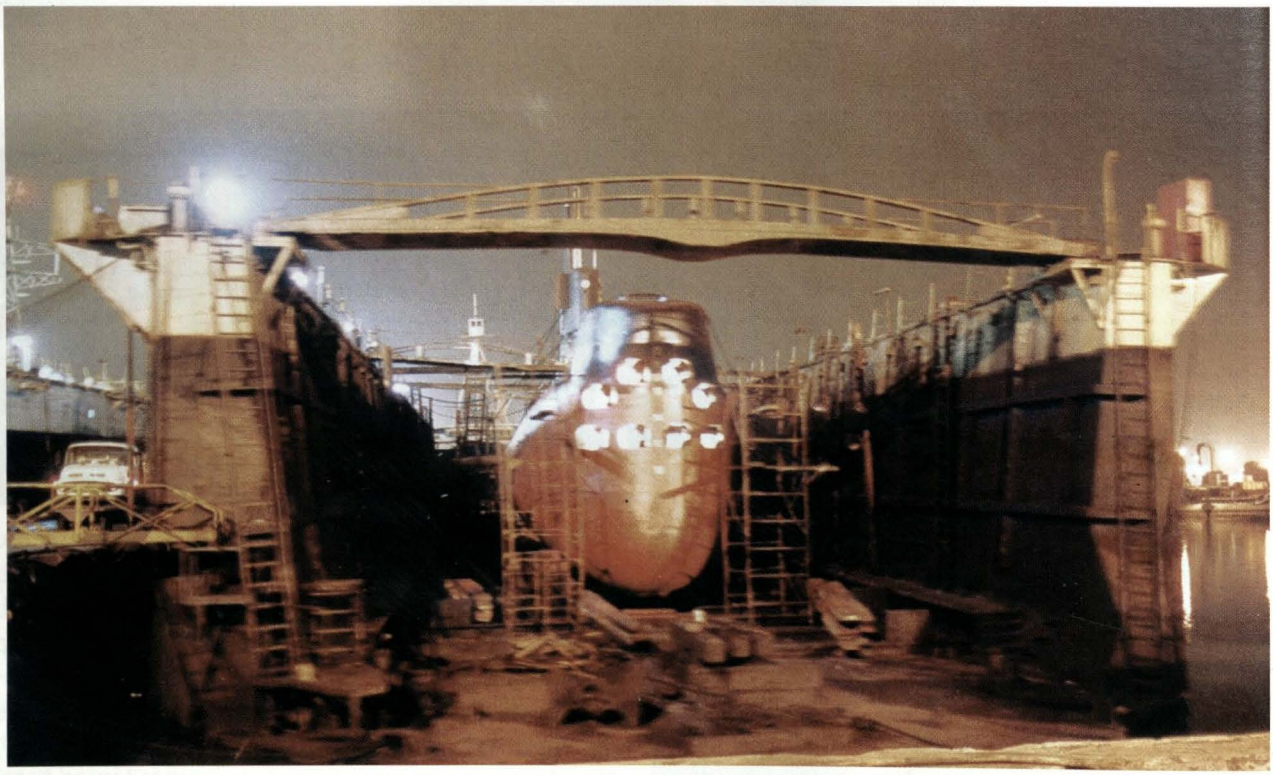
El SIMA IQUITOS, Centro de Operaciones Nº 2 construye actualmente 14 embarcaciones con casco de aluminio para el Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA), así como embarcaciones similares para representaciones de los Estados Unidos de América y Alemania. Antes, finalizó la construcción de 10 botes de aluminio para el Sistema Nacional de Defensa Civil (INDECI) y 10 motochatas de 38 metros de largo para Plus Petrol, los que han sido entregados a estas instituciones.

Este importante núcleo de desarrollo en el oriente amazónico, el SIMA IQUITOS fue establecido legalmente con Decreto Supremo 008-72 del 1 de agosto de 1972, halla antecedente en el Servicio Industrial de la Marina-Iquitos, históricamente conocido como el SIMAI, el cual a su vez proviene del Servicio Industrial de Iquitos (SIDI), el que "fue creado en el año 1950 en la Base Naval de Santa Clotilde sobre la margen izquierda del río Nanay en Iquitos con el fin de efectuar el mantenimiento de sus unidades a flote y algunas reparaciones en equipos existentes en sus dependencias. Este organismo se denominaba Servicio Industrial de Iquitos (SIDI) y contaba con personal reducido del cual el 98% era militar".

El SIMA IQUITOS, que posee un Dique Flotante con 600 toneladas de capacidad de levante, tiene una capacidad de fabricación de estructuras metal mecánica, de 3,000 toneladas de acero anuales; en sus gradas pueden erigirse naves de hasta 500 toneladas, y es un hecho que desde la fundación del Apostadero Naval, la participación de la Marina de Guerra en la incorporación de la Amazonía a la heredad nacional representa un hito histórico. Permanentemente la relación de la Institución con los poblados ribereños tiene palanca de desarrollo en el SIMA IQUITOS, autor, en sus gradas, del buque hospital *Morona* en 1975, del buque hidrográfico B.A.P. *Stiglich* (el casco de este buque es idéntico al del B.A.P. *Morona*) en 1980 y el diseño y construcción de tres buques tópico para Acción Cívica: *Honorato Jordán*, *Daniel Carrión* y *Garayar,* los que fueron contratados por la Corporación Departamental de Loreto. Por entonces importantes obras del nuevo puerto fluvial de Iquitos y terminales fluviales de Pucallpa y Yurimaguas dan fe de un encadenamiento notable de obras íntimamente relacionadas con el desarrollo de nuestra Amazonía, labor que halla continuidad con lo que hoy es el SIMA IQUITOS en trabajos signados por la modernidad pero impulsados por la misma espiritualidad.

Prosigue entre tanto la construcción de la carretera Nauta-Iquitos, obra en la cual el consorcio Anaconda –que asocia al SIMA PERÚ con la empresa privada– tiene formidable reto habida cuenta el tipo de suelo donde debe tenderse la carretera, las condiciones climáticas del lugar y la técnica que necesariamente deba utilizarse en demanda del objetivo a cumplir.

Puede sorprender a quien no esté al tanto de las actividades de la empresa, que el área Metal Mecánica del Centro de Operaciones de Chimbote, el tercero en el universo descentralizado del SIMA PERÚ, se encuentre en plena fabricación y montaje de los puentes Tanjac y Cascada (20 metros de longitud cada uno, 7.20 m. de ancho y doble vía de tránsito vehicular) para la carretera Ollantaytambo-Abra Málaga en el departamento del Cusco, a los que se agrega la instalación del puente Collpani (30.375 m. de longitud, y características complementarias similares a los puentes antes mencionados) para el mismo lugar. En el departamento de Huancavelica el puente Chu-



Submarino en reparación, en el dique seco del SIMA.

pamarca con una longitud de 35 mts., y 70.55 toneladas de peso es otra muestra de la múltiple actividad simista a lo largo y ancho del territorio nacional. No es antojadizo afirmar que gran número de los más importantes puentes que comunican pueblos y ciudades del país son obra del SIMA, labor que tuvo especial mérito cuando durante la guerra civil transcurrida en décadas pasadas, se encargaba el restablecimiento de las comunicaciones carreteras al SIMA, reparando y construyendo puentes de diferentes dimensiones y materiales, lo que incluyó a menudo los puentes provisionales tipo Bailey.

Actualmente en las instalaciones del SIMA CHIMBOTE se recorre la corbeta misilera B.A.P. *Sánchez Carrión* (CM-26), trabajo de alta tecnología que el astillero absuelve con decantado profesionalismo.

Logros de esta hora son para el SIMA PERÚ, tareas encomendadas por la empresa privada, naves pesqueras con cubierta portahelicóptero y bodegas de frío, capaces de operar más allá de las 200 millas surcan nuestro mar. El hecho, acorde con los tiempos que vivimos, es consignado también por el boletín informativo a la vista. Así, paulatinamente, se realiza un proceso histórico que halla antecedente en otros de relevante mérito.

La experiencia acumulada es vertida por el SIMA PERÚ a empresas que requieran acudir a su experiencia en el campo de la industria naval y aspectos relacionados con ella y la multiplicidad de tareas concomitantes. Así el flamante SIMA CONSULT posee en el universo de sus actividades, un sistema de diseño Autocad, lo que permite viabilizar el desarrollo de estudios y proyectos en el nivel de modernidad más exigente.

Sorprende a propios y extraños la presencia del SIMA PERÚ en la construcción de la estructura del edificio destinado al museo "Las tumbas reales del Señor de Sipán", pues "desde las paredes hasta el piso, son de concreto armado que le dan el calificativo de invulnerable, decisión que fuera adoptada por razones de seguridad". Este museo, el mejor de su clase en América del Sur, es pues, en la ciudad de Lambayeque, nueva muestra de la capacidad ecléctica de la empresa.

Hay pues, implícito, un permanente progreso institucional del SIMA PERÚ y sus centros de operaciones, el afán descentralista que muy temprano halló en sus actividades el generoso compartir que tanto bien ha hecho y hace en el país, concurre con lo que hoy podría definirse como una política de Estado moderna. Y es que la universalidad que rige el devenir histórico de la Marina de Guerra halló, por extensión, en el SIMA PERÚ, un componente que imprime a la nación un hálito de auténtico orgullo por lo que se es capaz de hacer cuando el horizonte es claro y la promesa límpida. (F.C.A.) ⚓