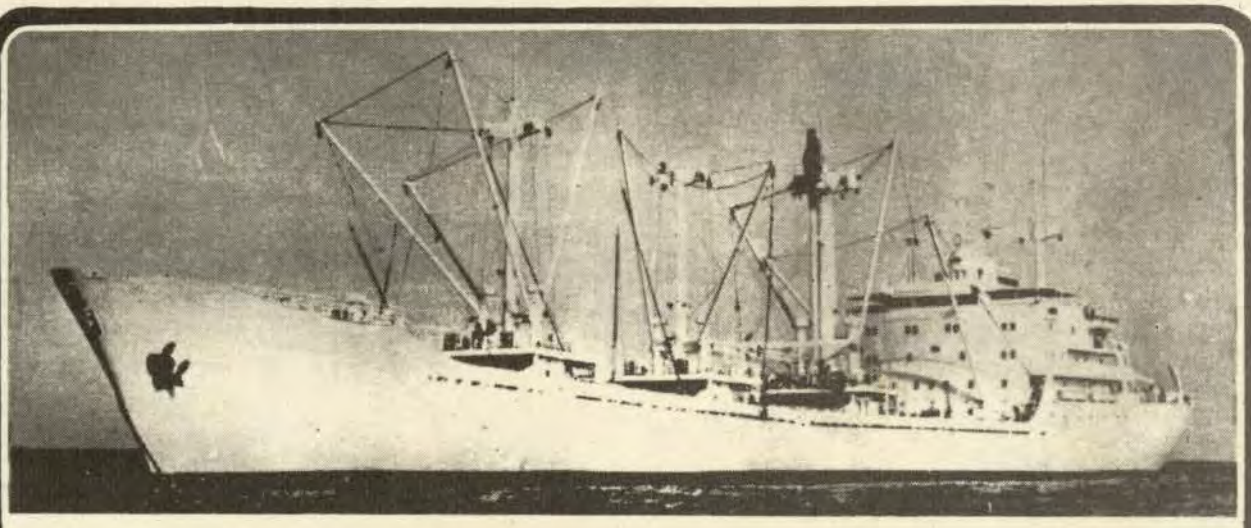


SIMA

SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA
ABRIL, MAYO, JUNIO 1972 - Nº 30

COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES

A su servicio con la más moderna flota compuesta por 12 motonaves, recientemente construídas.



m/n	Inca Tupac Yupanqui	1968
	Inca Yahuar Huaca	1969
	Inca Capac Yupanqui	1969
	Inca Huayna Capac	1969
	Inca Pachacutec	1968
	Inca Roca	1969

Capacidad de carga 12,500 TM

m/n	Garcilaso	1969
	Sabogal	1969
	Vallejo	1969
	Chocano	1970
	Tello	1970
	Palma	1970

Capacidad de carga 13,000 TM

Operamos bajo el régimen de Conferencia, ofreciendo a la Industria y Comercio, Importadores y exportadores, un servicio regular de itinerario, en los siguientes tráficos.

- Atlántico del Canadá (Montreal), Costa Atlántico de los E.E.U.U. y Puertos del Pacifico Sudamericano, hasta Chile (Valparaiso).

- Golfo de los E.E.U.U. (New Orleans) y Puertos del Pacifico Sudamericano hasta Ilo.

- Atlántico Norte del Continente Europeo (Bremen-Alemania) y Puertos del Pacifico Sudamericano hasta Chile (Valparaiso).

- Puertos del Mediterráneo Europeo, Caribe y Puertos del Pacifico Sudamericano, hasta Sur del Perú (Ilo).



OFICINA PRINCIPAL: Gamarra 676 Chucuito, Callao - Apartado 208 Teléfono 299940

OFICINA LIMA: Pasaje Peñaloza 114 (3ra. cuadra. de Av. Nicolás de Piérola) Teléfono 238118 Aptdo. 4299

OFICINA CALLAO: Daniel Nieto 183 Teléfonos 290313 - 291145

Divisas Para El Perú En Buques C. P. V.



No. 30 - Abril - Mayo - Junio 1972

SIMA

Revista del Servicio Industrial de la Marina.
Director: Eduardo Camino Rouillon
Jefe de RR.PP. del SIMA.
Oficina de Redacción:
Base Naval del Callao.
Av. Contralmirante Mora s/n. Callao.
Télex 5528 - Casilla Postal 112
CALLAO – PERU
Impresión:
Italperú
Av. La Marina 3274 - Urb. Maranga
San Miguel.

Nuestra Portada:

La ceremonia del Afirmado del Pabellón en el BAP "ILO".

Foto: cortesía El Comercio

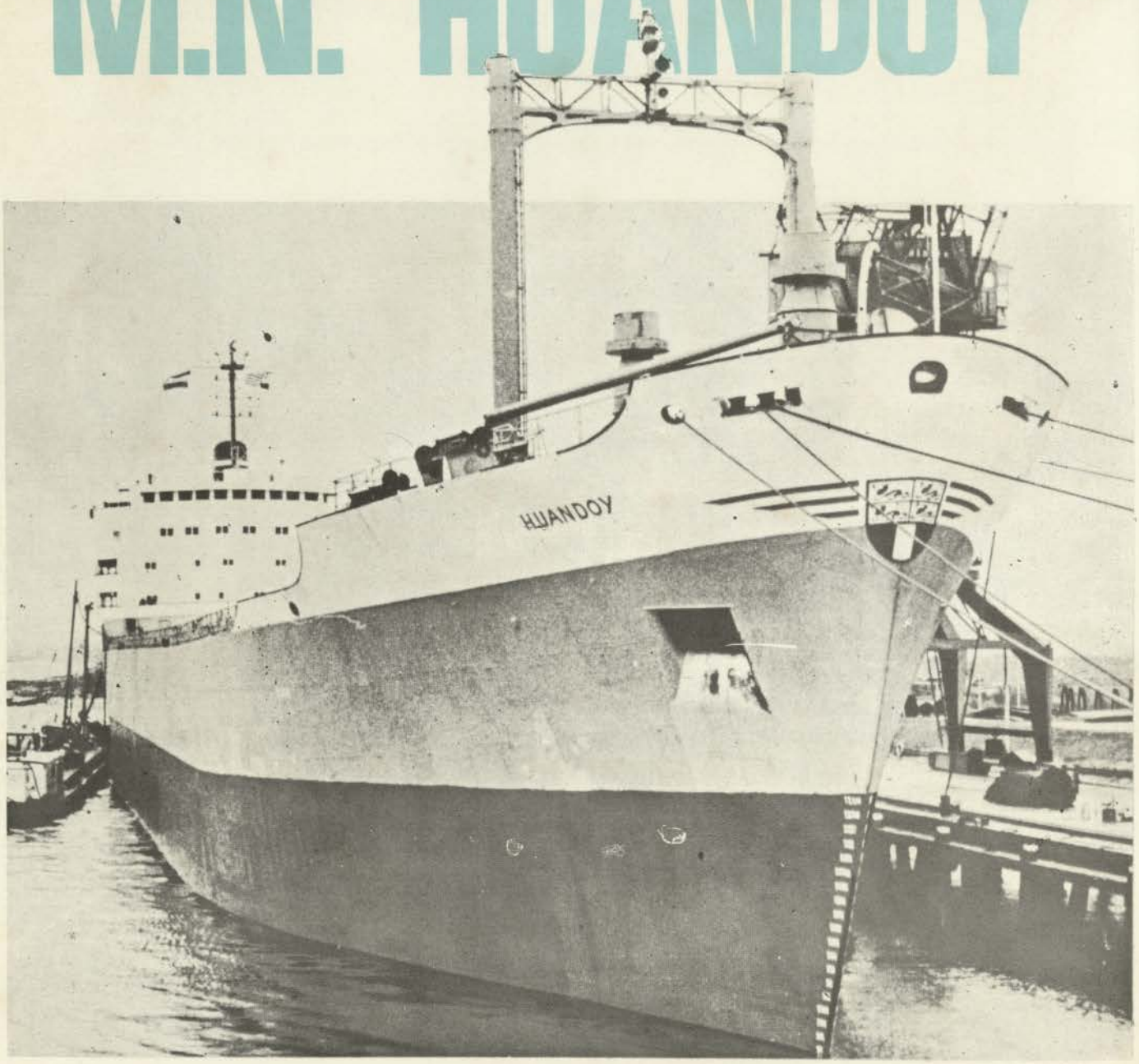
Editada por el Depto. de RR.PP. del SIMA. Su distribución es gratuita. Circula en el país y en el extranjero. Sus informaciones pueden reproducirse total o parcialmente.

MUSEO NAVAL DEL PERU - Capitán de Navío (r) Julio C. Elías Murguía - Biblioteca

índice

3	Editorial
4	Entrega del BAP "Ilo" a la Armada.
8	Distinguidos visitantes en el BAP "Ilo".
10	Inspección previa del Ministro de Marina.
11	Su primera entrada a dique.
12	Opina el BAP "Ilo".
13	Sus características.
15	Gobierno dispone formación de Comisión para estudio de industria naval.
17	SIMA construye barcaza cisterna para la Armada.
19	CPV encargará dos graneleros de 25 mil toneladas al SIMA
23	SIMA construirá primer buque-tanque para transportar petróleo de la selva.
24	La doctrina peruana sobre la jurisdicción y soberanía en el mar hasta las doscientas millas.
29	Se bendijo Urb. Residencial SIMA. Viviendas para los simistas.
30	Ministro de Marina: Con trabajo la Cooperativa de Vivienda del SIMA da ejemplo.
32	"El permanente gesto de colaboración del SIMA compromete nuestra gratitud. . ."
33	Fructífera existencia de la Cooperativa de Vivienda SIMA.
35	Análisis químico de electrolito para baterías de plata.
37	¡Hasta pronto, amigo Povl Morch!
39	El SIMA en marcha.
41	Miscelánea.
43	Gente del SIMA.
47	Cultural
51	Empleo del Rayo Laser en el dique de carena.
54	Fueron reparados en el SIMA.
57	Nos visitaron

M.N. "HUANDOY"



Primer buque granelero nacional en el transporte de harina y aceite de pescado a granel para la exportación, aportando valiosas divisas a la economía nacional.

M.N. HUANDOY con capitán, oficiales y tripulantes peruanos, desarrolla nuevos campos para la marina mercante nacional.

NAVIERA HUMBOLDT S.A.

editorial

Varios son los acontecimientos importantes del presente trimestre que, sea por relacion o por acción directa, tienen incidencia sobre el desarrollo del Servicio Industrial de la Marina y el de la industria de la construcción naval. En efecto, el día 23 de mayo de 1972 se comprueba la existencia de petróleo en PAVAYACU justificándose así la construcción del oleoducto trasandino. El SIMA al desarrollar el proyecto del nuevo dique, se encuentra justamente preparándose para la construcción de los super-tanques que transportarán nuestro petróleo, no puede menos que expresar su profunda admiración a los hombres de PETROPERU quienes, "sembrando coraje", están cosechando ese preciado líquido que puede ser importante impulso para nuestro despegue. Pero no sólo para la construcción naval se abren nuevas esperanzas; el SIMA, primera industria metalmecánica del país, cuenta con el soporte técnico necesario para calificarlo como fabricante de la tubería, que utilizando acero de SIDERPERU, se empleará en la construcción del oleoducto.

La entrega el 15 de junio del BAP "ILO" a la Armada, nave que se encuentra ya en viaje al viejo continente, es motivo de profundo orgullo para la Marina de Guerra del Perú y de honda satisfacción para los Simistas que hemos trabajado en ella. Es el "ILO" el primer carguero y el buque de mayor tonelaje construido hasta la fecha en el SIMA.

La designación por Decreto Supremo de una Comisión presidida por el Jefe del Instituto Nacional de Planificación que "propondrá al Gobierno las medidas conducentes al desarrollo integral de la industria naval", viene a colmar un viejo y natural anhelo nuestro. Creemos, y siempre lo hemos expresado así, que un desarrollo firme y seguro de la industria de la construcción naval sólo puede lograrse si lo armonizamos con un programa coherente de desarrollo de la Marina Mercante, a través de una adecuada legislación. Problemas arancelarios, financieros, económicos y promocionales deberán ser resueltos, mirando más al mañana que al presente, para lograr a no muy largo plazo, pero quien sabe con algunos sacrificios, una flota mercante que, contribuyendo sustancialmente durante su construcción con el desarrollo nacional, esté compuesta por buques nuevos, adecuados a nuestros tráficos, los cuales lleven nuestro bicolor nacional con la legitimidad que les da el haber nacido en suelo peruano.



En la calurosa mañana del jueves 25 de mayo, el radiante pabellón bicolor nacional alcanzó el tope del asta del transporte BAP "Ilo" izado por el Oficial más joven de su dotación, acto protocolar con el cual este buque de 13,000 toneladas de peso bruto construido en el Servicio Industrial de la Marina (SIMA), se incorporó a la Fuerza Naval del Pacífico de la Armada Peruana.

El afirmado de la enseña patria, fue presidida por el Jefe de Estado, General de División EP. Juan Velasco Alvarado, quien en compañía del Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero, se hallaban ocupando la tribuna oficial acompañados por Ministros de Estado, altos Jefes de la Fuerza Armada y autoridades invitadas al acto.

Posteriormente, el Presidente de la República y las autoridades asistentes, realizaron una corta travesía por la bahía del Callao, durante la cual se pudo comprobar la alta tecnología alcanzada por el SIMA en la construcción de esta nave, el primer carguero de gran porte que se ha construido en el país.

El Comandante General de la Base Naval del Callao, Contralmirante AP Hernán Ponce Mendoza, recibió al Presidente de la República, General de División EP Juan Velasco Alvarado, cuando arribó al



Muelle antedique de esta dependencia de nuestra Armada.

Luego de pasar revista al Regimiento Naval que le presentó honores, el Jefe del Estado presenció la ceremonia del afirmado del pabellón nacional desde la tribuna oficial que se había levantado en el citado muelle, a cuyo otro extremo se hallaba el BAP "Ilo", ceremonia que se inició con la lectura efectuada por el Comandante de esta unidad, Capitán de Fragata AP. Augusto Parodi Rivera, de la Resolución Suprema por la cual se dispuso que el nuevo buque fuera incorporado a la Escuadra, y a la voz de "Iza", en medio del estruendo de una salva de 21 cañonazos disparados por el BAP Independencia, el Oficial menos antiguo de la dotación del buque, izó el pabellón nacional en su asta de popa, mientras que la Banda de Músicos ejecutaba el Himno Nacional del Perú.

Cuando el pabellón llegó al tope, el Comandante lanzó tres "Vivas al Perú", los que fueron contestados por su tripulación que saludaba militarmente.

Con la insignia presidencial izada a bordo, el BAP "Ilo" inició posteriormente su primera travesía oficial por la bahía del Callao.

El Presidente de la República, General de División Juan Velasco Alvarado, desde el puente de gobierno dio la orden de zarpar a través del telégrafo de órdenes, después de haber inspeccionado la nave.

El Jefe del Estado y las autoridades invitadas, efectuaron una detenida visita por todas las instalaciones de cubierta y máquinas del buque, luego de la cual formularon sus felicitaciones al Ministro de Marina por el nuevo éxito alcanzado por el Servicio Industrial de la Marina.

El BAP "Ilo" airosamente enfiló su proa hacia mar afuera mientras una suave brisa azotaba su cubierta, desde la cual sus huéspedes contemplaban las diversas faenas marineras que realizaba su dotación.

Otro grupo observaba bajo cubierta el cadencioso andar de las flamantes y potentes máquinas con las cuales se ha equipado este buque de la Flotilla de Auxiliares de la Armada.

Los invitados que preferían contemplar los complejos equipos de navegación y otros equipos electrónicos, lo hacían desde el puente de gobierno donde se halla el comando y control del buque.

Por los variados compartimentos del buque, se observaba a oficiales e ingenieros del SIMA que servían de guía a sus invitados, quienes recibían una amplia explicación sobre el proceso de construcción del carguero.

Durante esta corta travesía el Ministro de Marina ofreció un almuerzo al Presidente de la República y a todas las personalidades que se hallaban a bordo. El ágape transcurrió en un grato ambiente de sabor marino, donde alternaron la estrecha camaradería y la espontánea animación de los asistentes. En el momento del brindis, se hizo salud por el Perú, la Marina y el SIMA

Antes de regresar, el Primer Mandatario se reunió con los numerosos periodistas que viajaron invitados, con quienes departió amablemente y realizó importantes declaraciones de orden nacional e internacional.

La presencia de periodistas a bordo tuvo una gran importancia, debido a que gracias a sus objetivas y sagaces informaciones, la opinión pública conoció esta trascendental actividad.

Cuando ya el sol se dirigía al cenit, el BAP "Ilo" retornó a la Base Naval del Callao, acoderando impecablemente en el lado sur del muelle antedique.

En medio de los honores militares correspondientes a su alta investidura, el Jefe del Estado descendió de la nave en compañía del Titular de Marina y los miembros de su Casa Militar, culminando así un día de justificado orgullo para la Marina y el SIMA.

ENTREGA DEL BAP "ILO" A LA ARMADA



CON EL PABELLON







EL JEFE DEL ESTADO a su llegada a la Base Naval del Callao pasó revista a la compañía del Regimiento que le rinde honores. Atrás se aprecia al BAP "ILO", primer carguero de 18 mil toneladas de desplazamiento construido por el SIMA .... A la derecha, vemos el momento solemne en que el pabellón patrio es izado por un joven oficial de la dotación, a quien se aprecia al fondo. En la otra fotografía, el Jefe del SIMA, Capitán de Navío AP. Jorge Du Bois Gervassi presenta su saludo al Presidente de la República a su llegada al muelle antedique, lugar donde se realizó el afirmado del pabellón en el BAP "Ilo"...

NACIONAL AL TOPE



¡BIENVENIDO A BORDO, Señor Presidente! . . .



LAS MAQUINAS DEL BAP "ILO" son accionadas por el Primer Mandatario a través del telégrafo de órdenes, que se halla en el puente de gobierno. A su lado, el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero, lo acompaña en la maniobra. . . .



EL IMPONENTE TRANSPORTE BAP "ILO" zarpa para iniciar su primera travesía con el pabellón patrio. . . .



¡GRACIAS POR LA VISITA, SEÑOR PRESIDENTE! . . .

DISTINGUIDOS



LA CUBIERTA DEL BAP "ILO" vista desde el puente de mando. . .



FUNCIONARIOS PUBLICOS en la Cámara del BAP "Ilo". . .

Con el fin de mostrar las instalaciones del buque carguero BAP "ILO", puesto en servicio en la mañana del 25 de mayo y vincularlos estrechamente con el proceso de nuestra industria naval, el Ministro de Marina, Vicealmirante AP. Luis Ernesto Vargas Caballero, representado por el Contralmirante AP. Augusto Gálvez Velarde invitó a conocer la nueva nave en dos fechas distintas, a un distinguido grupo de altos funcionarios del sector público y a directivos de empresas armadoras de nuestro medio.

VISITA DE LOS FUNCIONARIOS PUBLICOS

Encabezados por los Directores Superiores de todos los Ministerios, numerosos funcionarios del sector público nacional visitaron el 8 de junio las instalaciones del BAP "Ilo". Entre las personalidades visitantes, que llegaron a más de un centenar, se encontraban, asesores de los Ministros de Estado, Directores Generales y Directores de diversas reparticiones de la administración pública. Durante el recorrido, ellos elogiaron la eficiencia de la construcción ejecutada por el SIMA, organismo que ha situado a nuestro país en la vanguardia de la industria naval en esta parte del continente. Posteriormente, el oferente invitó un almuerzo a bordo, el mismo que se llevó a cabo en la Cámara de Oficiales de la nave, desarrollándose en medio de un grato ambiente de camaradería.

VISITA DE ARMADORES

Altos directivos de las diversas empresas armadoras que operan en nuestro medio, se dieron cita al mediodía del 1ro. de junio, accediendo a una invitación del Ministro de Marina para concurrir a bordo del BAP "Ilo" con el objeto de conocer sus instalaciones y efectuar una corta navegación

VISITANTES EN EL BAP "ILO"

por la bahía chalaca.

El Secretario General de Marina, Contralmirante AP. Augusto Gálvez en representación del titular del Ramo, dio la bienvenida a bordo, a las distinguidas personalidades.

Después de esta recepción, los invitados recorrieron las diversas instalaciones del buque, mientras este zarpaba del muelle de la Base Naval del Callao con rumbo norte.

Tanto en cubierta, en el puente de gobierno como en la sala de máquinas, los huéspedes recibieron una detenida explicación a cargo de Jefes y Oficiales de la dotación y del SIMA.

Al concluir la visita, el oferente invitó a almorzar a bordo a sus invitados, el que se efectuó en un singular marco de estrecha camaradería marítima.

Durante esta reunión, los armadores nacionales relievaron la alta eficiencia profesional del SIMA en la construcción de la nave, tanto la maniobrabilidad que habían comprobado durante la travesía, así como el alto grado de preparación y calidad que ha obtenido el personal que labora en el Servicio Industrial de la Marina.

Entre otras personalidades del mundo naviero, industrial pesquero y financiero, concurrieron altos directivos de la Corporación Peruana de Vapores (CPV), Consorcio Naviero Peruano, Naviera Humboldt, Empresa Pública de Comercialización de Aceite y Harina de Pescado (EPCHAP), Martínez & Linares, Construcciones Maggiolo, Maestranza y Astillero Delta, Pesquera Industrial Callao, (PICSA), Fabrimet, Marítime Trading, Naviera Neptuno, Senafer, Empresa Naviera Santa, Naviera Amazónica, Surupana, Naviera Marítima Fluvial. Perunav, Lloyd's Register of Shipping, ABS, Asociación Nacional de Armadores, PETROPERU, Banco de la Nación, Banco Central de Reserva y Banco Industrial del Perú.



EL SECRETARIO GENERAL DE MARINA, Contralmirante AP. Augusto Gálvez Velarde con el Contralmirante (r) Jorge Barreto y el Comandante (r) Abel Woll.





FUNCIONARIOS Y EJECUTIVOS DE EMPRESAS ARMADORAS a bordo del transporte BAP "ILO"...





INSPECCION PREVIA DEL MINISTRO DE MARINA







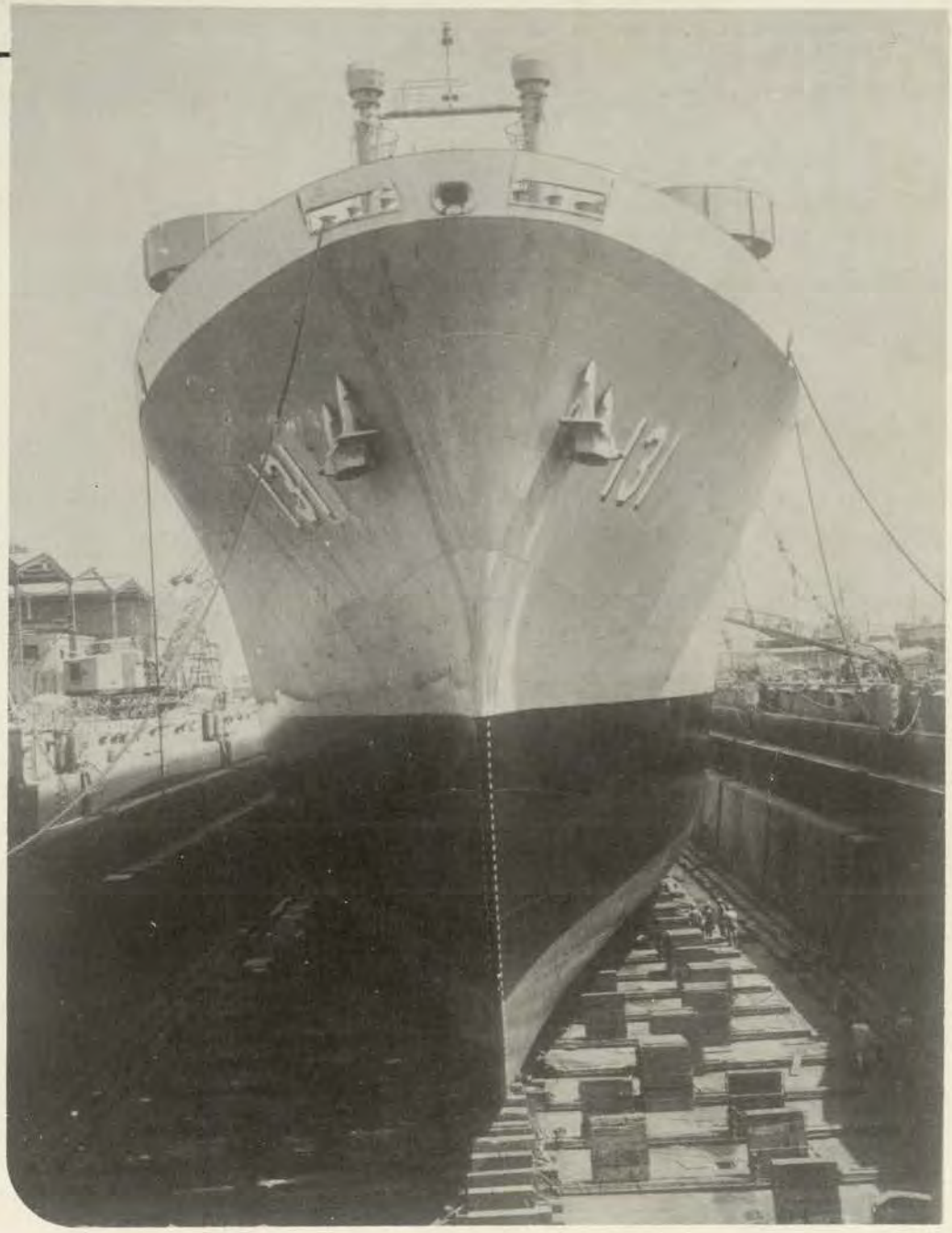
EN ESTE CONJUNTO DE FOTOGRAFIAS apreciamos al Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP Luis E. Vargas Caballero, durante la visita que efectuó al BAP "ILO" cuando se hallaba en vísperas de incorporarse a la Fuerza Naval del Pacífico...

Con el fin de conocer directamente el grado de adelanto en los trabajos finales, el Ministro de Marina Vicealmirante AP Luis E. Vargas Caballero, realizó el 9 de mayo una detenida inspección a las instalaciones del BAP "ILO", que se hallaba acoderado en el muelle de montaje de la Base Naval del Callao.

El Titular de Marina fue acompañado en su recorrido por el Comandante General de la Base Naval del Callao, Contralmirante AP Hernán Ponce Mendoza, el Jefe del SIMA, Capitán de Navío AP Jorge Du Bois Gervassi, el Subjefe del SIMA, Capitán de Navío AP Alvaro Rotalde de Romaña y el Jefe de Construcciones Navales, Capitán de Fragata AP César Villarán Tapia.

Luego de visitar los diversos compartimientos del buque, el Vicealmirante Vargas Caballero felicitó al personal del SIMA por la eficiencia que comprobó durante el proceso final y los exhortó a seguir incrementando este rendimiento para mantener siempre en alto el prestigio de la Armada y del Servicio Industrial de la Marina.







MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
C.F. Julio J. Elías Murgia

SU PRIMERA ENTRADA A DIQUE

Después de más de un año de encontrarse acoderado al muelle de montaje para el acabado de sus instalaciones, el BAP "Ilo" ingresó a Dique Seco el 23 de mayo, con el fin de efectuar la carena requerida antes de su ingreso a servicio.

Si flotando es imponente la figura de esta nave, verla en dique, completamente en seco, ha sido para los hombres del Servicio Industrial de la Marina realmente emocionante. La carena efectuada permitirá al BAP "Ilo" operar por año y medio sin necesidad de entrar nuevamente a dique.

opina el bap «ilo»

"AÑO DE LOS CENSOS NACIONALES"

MINISTERIO DE MARINA
B.A.P. "ILO"

ORIGINAL A[illegible]AR EN: Callao, 22 Junio 19[illegible]
ANEXOS F[illegible]
V.200-[illegible]

Del: Comandante del B.A.P."Ilo"
Al: Jefe del Servicio Industrial de la Marina
Asunto: Recepción del Proyecto 007.-Sobre

1.- Al Comisionamiento del B.A.P."Ilo", se dá por concluído todo lo referente al Proyecto 007 para convertirse en una Unidad operativa de nuestra Armada.

2.- Durante el lapso que el Comando, Oficiales y Tripulantes de esta Unidad trabajaron juntos con el personal de la Jefatura, Ingenieros, Técnicos y Obreros del Servicio Industrial de la Marina, nos alentó un único espíritu de superación y esfuerzo para lograr lo que hoy orgullosos recibimos: una Unidad completa y equipada que nos reta a hacerla Eficiente y Orgullosa.

3.- Tenga Ud. la seguridad señor Comandante que apreciamos en toda la magnitud el esfuerzo y desvelos que la construcción y modificaciones del Proyecto 007 han ocasionado al personal de Ingenieros, Técnicos y Obreros del Servicio Industrial y que la dotación del B.A.P."Ilo" orgullosa de la Unidad que la Superioridad le ha confiado la mantendrá y lucirá en su mayor operatividad en los mares y comisiones para las que sea designada.

4.- En nombre del B.A.P."Ilo", Servicio Industrial de la Marina ¡Bien hecho!.

Dios guarde a Ud.
El Capitán de Fragata
AUGUSTO BARODI RIVERA
O-M-50026832-0

Copia: Cmdte.Gral.B.Nav.Cal.
Cmdte.Gral.Esc.
Sec.Gral.Mar.
Jefe.Of.Nav.Com.
Archivo.



sus características



CASCO–ESTRUCTURA

Eslora Total	153.85 m.
Eslora entre Perpend.	144.53 m.
Manga máxima	20.40 m.
Puntal máximo	12.20 m.
Calado máximo	9.20 m.
Porte bruto	13,000 Tn.
Velocidad plena carga en pruebas	19.4 Nudos

CAPACIDADES:

Lastre Total	2,200 m3.
Combustible pesado total	1.500 m3.
Combustible ligero total	290 m3.
Agua dulce	320 m3.
Aceite lubricante	100 m3.
Capacidad total de las bodegas (sin incluir Cam.Frig.)	19,600 m3.
Cámara frigorífica	580 m3.

ARBOLADURA:

Conjuntos de mástiles	3
Grúa electro–hidráulica	1

MANIOBRA DE CARGA

Cantidad de Plumas	15
Capacidad	6 de 5 Tn. 6 de 10 Tn. 2 de 50 Tn.
Grúa	1 de 3 Tn.

CIERRE DE ESCOTILLAS PRINCIPALES:

Cantidad (Cubierta del Castillo de Proa)	1
Marca y tipo	Mac Gregor
Cantidad (Cubierta Principal)	5
Marca y tipo	1 tipo "Pontón" y 4 Mac Gregor
Cantidad (Segunda Cubierta)	5
Tipo	"Pontón"
Cantidad (Tercera Cubierta)	4
Tipo	"Pontón"
Cantidad (Tercera Cubierta)	1
Tipo	Rebatible

WINCHES DE CARGA

Cantidad	4
Marca	Bröhl"
Tracción de tambor	8 Tn.
Cantidad	8
Marca	"Hatlapa"
Tracción de tambor	5 Tn.

CABRESTANTE

Cantidad	1
Marca	"Hatlapa"
Tracción de garreo	19.8 Tn.

MOLINETES

Cantidad	2
Marca	"Hatlapa"
Tracción de tambor	8 Tn.

SERVOMOTOR

Marca	"Frydenb. Mek Verksted"
Par máximo	56 Tn. x m.

MOTOR PRINCIPAL

1 motor propulsor Burmeister & Wain tipo 6K–74 EF de 11,600 I.H.P. a 124 rpm. y 10 600 B.H.P.

GRUPOS ELECTROGENOS

3 Grupos compuestos de 1 motor de 550 B.H.P. a 720 r.p.m y un alternador de 475 K.V.H., 440 v., 60 HZ.

CALDERAS

1 Caldera auxiliar Blohm Voss 1500 K/h. 8 atm.	40 m2.
1 Caldera de gasés de escape Blohm Voss 1500 Kg/h 8 atm.	72 m2.

BOMBAS DE LASTRE

1 bomba para servicio general KSB 215 m.3/h. a 25 m.c.a.
1 bomba de lastre y sentina KSB 112 m.3/h. a 25 m.c.a.



- EMBARCACIONES Y EQUIPOS MARINOS.
- EQUIPOS PARA PLANTAS DE HARINA DE PESCADO.
- EVAPORADORES DE TODA CLASE.
- GENERADORES DE VAPOR IGNEO Y ACUOTUBULARES.
- GRUAS PUENTE Y DE PORTICO.
- VOLQUETES Y EQUIPOS PARA TRANSPORTE PESADO.
- EQUIPOS PARA ALMACENAMIENTO Y MANEJO A GRANEL.
- TUBERIAS FORZADAS PARA HIDROELECTRICAS.
- ESTRUCTURAS METALICAS PESADAS EN GENERAL.
- EQUIPOS PARA ALMACENAMIENTO Y MANEJO DE GASES LICUADOS.

fabrimet

FABRICACIONES METALICAS S.A.
CONTRALM. MORA 590. CALLAO-PERU. CASILLA 307.
TELEX PX-5324 FABRMET / 3540233 FABRMET

GOBIERNO DISPONE FORMACION DE COMISION PARA ESTUDIO DE INDUSTRIA NAVAL

EN el complejo mundo actual existen dos actividades relacionadas estrechamente entre sí, tanto que si no existiera progreso en una, no habría continuidad y evolución en la otra.

Ellas son, las construcciones navales y la marina mercante, cuyo desarrollo debe ir sólidamente aparejado para que puedan cumplir sus objetivos propuestos.

En nuestro país, la evolución y el futuro de la industria naval de alto bordo y de la marina mercante, requerían de un urgente estudio para evaluar sus actuales estados a fin de obtener conclusiones prácticas y otorgar los incentivos para estimular ambas actividades, las cuales constituyen bases para nuestro desarrollo socio–económico.

Por tal motivo, el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada con gran acierto promulgó el 24 de mayo pasado el Decreto Supremo No 004–72–MA, por el cual se constituye una Comisión de la Industria Naval que en término de 60 días propondrá al Supremo Gobierno las medidas necesarias al desarrollo integral de la industria naval, considerando sus implicancias en el transporte marítimo, industria pesquera y de construcción naval.

El Servicio Industrial de la Marina (SIMA), ha recibido con gran beneplácito el nombramiento de esta comisión, la cual viene a colmar un viejo anhelo de los peruanos que se dedican –con fe y esfuerzo patriótico– a mantener y aumentar el índice de progreso de estas importantes actividades.

A continuación insertamos el texto del citado dispositivo legal:

DECRETO SUPREMO
No. 004–72–MA

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es necesario coordinar las acciones que realizan varias entidades del Sector Público en relación con la industria naval;

Que el Plan Nacional de Desarrollo para 1971–1975 contempla proyectos de construcciones de naves de alto y bajo bordo y establecimiento de plantas industriales productoras de insumos, en concordancia con los lineamientos de política de transporte marítimo e industrialización de nuestros recursos pesqueros;

Que es indispensable elaborar un programa integral de la industria naval que contemple los aspectos de financiamiento, astilleros, demanda de insumos nacionales y extranjeros, demanda de mano de obra y mercados nacionales e internacionales;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

Artículo 1o.– Constitúyese una Comisión de la Industria Naval que dentro del término de sesenta (60) días propondrá al Gobierno las medidas conducentes al desarrollo integral de la industria naval, considerando sus implicancias en el transporte marítimo, así como en las industrias vinculadas a la pesquería y a la construcción naval, en orden a lo cual determinará modalidades de financiamiento, características de las embarcaciones a construirse y los dispositivos promocionales que permitan, a la industria naval alcanzar efectos multiplicadores en los Sectores correspondientes.

Artículo 2o.– La Comisión a que se refiere el artículo anterior será presidida por el Jefe del Instituto Nacional de Planificación e integrada por un representante del Ministerio de Marina, el Jefe del Servicio Industrial de la Marina, el Director General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Presidente del Directorio de la Compañía Peruana de Vapores, un representante del Ministerio de Industria y Comercio un representante del Ministerio de Economía y Finanzas, un representante del Ministerio de Pesquería y un representante del Ministerio de Energía y Minas.

Artículo 3o.– Las entidades del Sector Público están obligadas a proporcionar la información y colaboración que les sea requerida por la Comisión de la Industria Naval, para el cumplimiento de sus fines.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veinticuatro días del mes de mayo de mil novecientos setentidós.

General de División EP JUAN VELASCO ALVARADO, Presidente de la República.

Vice–Almirante AP LUIS E. VARGAS CABALLERO, Ministro de Marina.

General de División EP FRANCISCO MORALES BERMUDEZ CERRUTTI, Ministro de Economía y Finanzas.

General de Brigada EP ANIBAL MEZA CUADRA CARDENAS, Ministro de Transportes y Comunicaciones.

General de Brigada EP JORGE FERNANDEZ MALDONADO SOLARI, Ministro de Energía y Minas.

General de Brigada EP JAVIER TANTALEAN VANINI, Ministro de Pesquería.

Contralmirante AP ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO, Ministro de Industria y Comercio.

BAP MOLLENDO FUE PINTADO CON SISTEMA USADO POR LA ARMADA DE LOS EE.UU.



El BAP. Mollendo, fue pintado hace 12 meses básicamente con el sistema Vinílico de la Armada de los EE.UU. que consta de las siguientes capas:

1 Capa Fórmula 117	0.3 - 0.5 Mils
3 Capas Fórmula 119	1.5 c/u
1 Capa Fórmula 121	2 Mils
1 Capa Fórmula 129	2 Mils (Línea de Flotación)

INDUSTRIAS VENCEDOR S.A. siguió para el pintado de esta embarcación el siguiente sistema:

1 Capa Fórmula 117	0.3 - 0.5 Mils
1 Capa Fórmula 119	2 - 2 1/2 Mils
2 Capas High Build Metallic	3 - 3 1/2 Mils c/u
1 Capa Fórmula 121	2 Mils
1 Capa Fórmula 129	2 Mils (Línea de Flotación)

Con el uso de este sistema, que ha sido reforzado con dos capas del Y-5285-G e Y-5285-R Vinyl Cote Build Metallic Red y Gray, respectivamente, se ha conseguido una perfecta protección de la embarcación, la cual se encuentra libre de incrustaciones, y en la que sólo será necesario aplicar una capa de Antifouling F-121, reparando con todo el sistema las zonas de calzos que no fueron anteriormente tratadas y en la popa en la zona del ancla.

Una de las principales preocupaciones de INDUSTRIAS VENCEDOR S.A. ha sido y será brindar a la Marina de Guerra del Perú pinturas que encuadren estrictamente dentro de las especificaciones no sólo en lo referente a cualidades físicas de la misma (peso por Gln., fineza, contenido de sólidos, etc.) sino a sus cualidades químicas, vale decir usar estrictamente las materias primas dentro de las especificaciones de cada fórmula.

SIMA construye barcaza cisterna para la ARMADA

Dentro de la diversidad de su producción, el Servicio Industrial de la Marina incursionó también en la construcción de barcazas cisternas, la primera de las cuales, la ABA–113, fue bautizada el 3 de mayo en la Base Naval del Callao.

El Comandante General de la Base Naval del Callao, Contralmirante AP Hernán Ponce Mendoza presidió el sencillo acto de bautizo de esta barcaza. Su esposa, la Sra. Henrieta Monge de Ponce estrelló la clásica botella de pisco en la proa de la embarcación, luego que fuera bendecida por el Capellán de la Base.

Posteriormente, el Comandante del Arsenal Naval del Callao recibió simbólicamente la barcaza–cisterna, la cual inmediatamente inició sus funciones.



LA BARCAZA CISTERNA ABA 113 –construida en el SIMA– sale a navegar luego de haber sido bautizada en la Base Naval del Callao.

Esta embarcación fue construida en breve plazo en las instalaciones del SIMA. Tiene un total de 79 pies de eslora, 24 pies de manga, 9 pies de puntal y 8 de calado. Su capacidad le permite transportar hasta 300 toneladas de agua. Cuenta con una motobomba de 60 metros cúbicos accionada por un motor Diesel.

Al término del acto, el Comandante General de la Base Naval ofreció un cóctel a la madrina y a las autoridades navales presentes.



LA MADRINA DEL ABA 113 se apresta a estrellar la clásica botella de pisco en la proa de la embarcación...

EMPRESA NACIONAL DEL TABACO

Un nombre que cruzará fronteras!

Ha nacido en el Perú, el cigarrillo negro que se impondrá en el Continente: "IMPERIO", homenaje a la calidad conseguida con esfuerzo peruano, a lo largo de más de 50 años trabajando tabaco.

Fume IMPERIO, su plena satisfacción como hombre que conoce y como peruano, será nuestro mejor premio.

FLOR DE TABACO NEGRO

Declara el Presidente de su Directorio

CPV ENCARGARA 2 GRANELEROS DE 25 MIL TONELADAS AL SIMA

LA Corporación Peruana de Vapores (CPV) ha expresado ya su intención de construir dos buques graneleros de 25,000 toneladas de peso muerto en el Servicio Industrial de la Marina", dijo a la REVISTA SIMA el Presidente de esta entidad naviera estatal, Contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara en una entrevista efectuada en su despacho.

El Presidente de la CPV considera que "siendo el Perú un país esencialmente exportador de diversos graneles, y en un futuro muy cercano, de combustibles crudos, es indispensable que CPV diversifique su flota para intervenir activamente en el transporte de las 14 millones de toneladas anuales que actualmente está exportando el país. Agrega que cree que el desarrollo de nuestra Marina Mercante debe estar íntimamente ligada con el de la industria de la construcción naval en el país.

"Al haber alcanzado la industria de las construcciones navales un alto grado de eficiencia, aumentando paulatinamente la utilización de materiales y mano de obra peruanos, dice el Contralmirante Salmón, se llega a la conclusión de que el SIMA se ha constituido en un valioso aporte para la balanza de pagos, contribuyendo decididamente al desarrollo socio–económico del país".



EL PRESIDENTE DE CPV en su despacho posa para el lente de la revista SIMA. .

Por considerar que es de gran interés para nuestros lectores, reproducimos a continuación las declaraciones textuales de esta entrevista.

SIMA.– ¿Qué medidas considera usted que deben darse para impulsar aún más el desarrollo naviero nacional?

Alm. Salmón.– Ante todo, el establecimiento de una política naviera claramente definida que tenga como objetivo primordial el "Desarrollar una Marina Mercante Nacional capaz de participar activamente en el comercio marítimo, dotándola de la capacidad de transporte necesaria para la economía nacional". Por otro lado, como los cambios tecnológicos están afectando seriamente el transporte marítimo, estimo indispensable un cuidadoso y constante estudio de nuestras rutas de interés vital que nos conduzcan a decisiones ajustadas a la presente realidad y futuras posibilidades. Además y como punto muy importante se hace imperativa la comunidad de doctrina e integración de esfuerzos de todos los organismos del gobierno y empresas públicas responsables de la comercialización de nuestros diversos productos básicos de exportación a fin de que nuestra flota mercante ocupe el lugar que exige la creciente generación del comercio exterior del Perú.

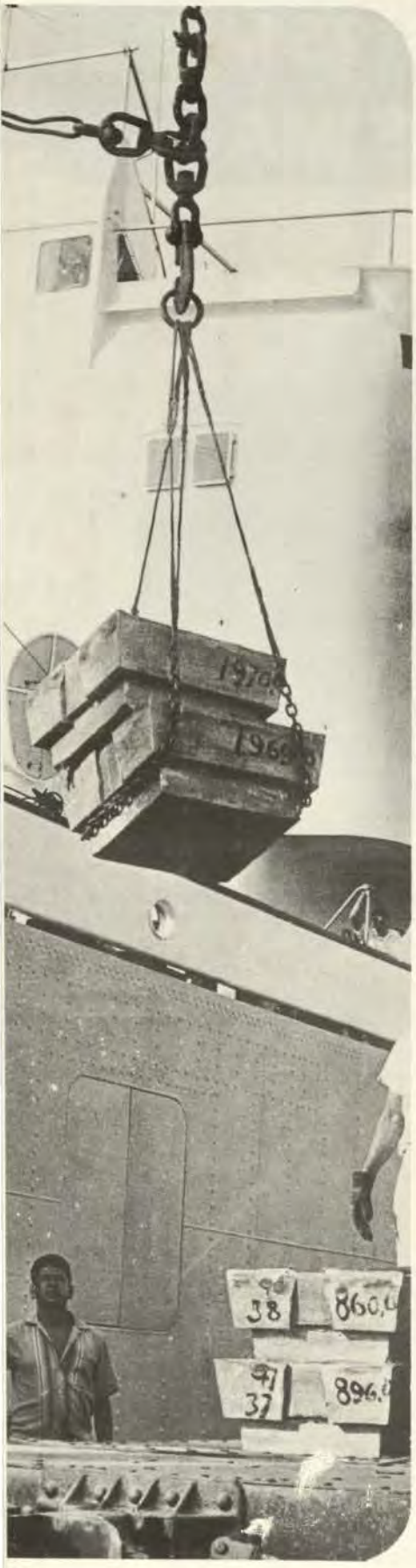
SIMA.– Cuál es su opinión sobre las construcciones de alto bordo que realiza el SIMA?

Alm. Salmón.– Creo que la mejor opinión está dada por el Lloyd's Register of Shipping, la Sociedad Clasificadora más antigua y una de las de mayor prestigio internacional al otorgar a todas las unidades construidas en nuestro astillero naval, su más alta clasificación.

SIMA.– ¿A su juicio, es adecuado el uso actual de supercargueros y supertanques que utilizan las compañías navieras de los países desarrollados?

Alm. Salmón.– El fenómeno de la construcción de buques de gran tonelaje se debe fundamentalmente a razones de tipo económico. En primer lugar, la necesidad de alcanzar economías de escala mediante inversiones en buques cada vez de mayor tonelaje. Se ha demostrado que el menor costo del transporte de una tonelada de petróleo y de carga seca a granel está en función del mayor tonelaje del buque, si bien los estudios y experiencia obtenida parecen indicar que se ha alcanzado el límite óptimo, ya que la curva de costos en los supertanques llega al nivel ideal entre las 250,000 toneladas D.W. Otro factor, en el incremento del tamaño de los buques tanques, ha sido el cierre del Canal de Suez con el consiguiente deterioro del tráfico entre el Golfo Pérsico y

Entrevista al Contralmirante (r) Federico



Europa que obligó a aumentar el tiempo de tránsito al tener que dar la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza.

SIMA.– ¿La CPV tiene definido un programa de adquisiciones futuras de naves, habiéndose considerado la construcción de algunas de ellas en el SIMA?

Alm. Salmón.– Siendo el Perú un país esencialmente exportador de diferentes graneles y en un cercano futuro de combustibles crudos, es indispensable que CPV diversifique su flota para intervenir activamente en el transporte de los 14 millones de toneladas anuales que ahora está exportando el país y así ha expresado ya su intención de construir en el SIMA dos buques graneleros de 25,000 toneladas de peso muerto. Creemos que el desarrollo de nuestra Marina Mercante debe estar íntimamente ligado con el de la industria de las construcciones navales en el país ya que otro de los objetivos de la política naviera nacional debe ser "estar en aptitud de construir y mantener los buques que constituyen nuestra Marina Mercante" y crear así el mercado interno de naves.

SIMA.– ¿Qué futuro asegura usted a las construcciones navales del país y su incidencia entre los países signatarios del Pacto Subregional Andino?

Alm. Salmón.– Si simplemente consideramos el déficit actual de bodegas peruanas para participar en el porcentaje de carga que señalan las disposiciones vigentes, la diversificación de unidades requeridas para el transporte de mineral de hierro, concentrados de minerales no ferrosos, harina de pescado, fosfato, aceites de pescado y crudos y el hecho de que esta participación de la bandera peruana es casi nula, tendremos una pronta respuesta al reto que significa el desarrollo de nuestra industria de construcciones navales. El haber alcanzado ésta un alto grado de eficiencia y aumentar paulatinamente la utilización de materiales y mano de obra peruanos, lleva a la conclusión de que el SIMA se ha constituido en un valioso aporte a la balanza de pagos, contribuyendo decididamente al desarrollo socio–económico del país. La circunstancia de ser el Perú quien más se ha adelantado en este tipo de industria pesada dentro de las naciones del Pacífico Sur nos abre un mercado potencial que estamos obligados a explotar comercialmente siendo el lógico proveedor de buques para los países andinos.



SIMA.– ¿Qué tiempo tiene como Presidente de CPV y cuáles han sido los logros obtenidos en su gestión?

Alm. Salmón.– El Directorio actual de

la CPV asumió las funciones y responsabilidades que le asignara el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada en el mes de abril de 1970 abocándose primeramente al cambio de imagen de la compañía, dándole una orientación esencialmente comercial, sin olvidar su rol de dar servicio a las necesidades del Estado en condición de su empresa naviera. Mediante un adecuado trabajo de equipo con los diferentes niveles de gerencia, ejecutivos y personal de a bordo y de tierra ha logrado, en el área administrativa, rediseñar la organización de la empresa haciéndola más funcional, dotándola de elementos especializados, incrementando la capacitación del personal embarcado, empleados y obreros. En el aspecto contable se han implantado sistemas modernos de computación electrónica agilizando el manejo de las cuentas y resultados de los viajes.

En el área operativa, paralelamente a la incorporación de la nueva flota, se ha reestructurado y ampliado nuestros servicios. De solamente dos rutas a los EE.UU. de N.A., tradicionalmente servidas por los buques de CPV, se ha logrado establecer cinco líneas regulares que incluyen una al norte de Europa, otra al Japón y una tercera a la Costa Oeste de los EE.UU., que llega al igual que la línea al Este hasta puertos del Canadá. Todas ellas atendidas bajo el sistema de conferencia con itinerarios regulares. De otro lado, con el apoyo de la legislación de protección, hemos logrado concertar acuerdos de carácter bilateral y multilateral que reconocen a la bandera peruana, en este caso CPV, el derecho a transportar el 50 o/o de los fletes que genera nuestro comercio. El crecimiento de las actividades de la compañía ha originado el nombramiento de representantes en Europa y EE.UU. obteniendo con ellos un control más efectivo sobre las operaciones de la flota en el extranjero.

El cuadro inferior sintetiza los resultados comparativos entre 1968 y 1972.

SIMA.– ¿Ha llegado a quebrarse el monopolio que poseían en antaño los consorcios extranjeros de transportes marítimos?

Alm. Salmón.– Dentro de los objetivos del Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada de lograr nuestra independencia económica, el alcanzar la autonomía de nuestro transporte por mar es innegablemente uno de los más urgentes requerimientos. Tras de muchos años de absoluta dependencia de los intereses e imposiciones foráneas se está ocupando la posición que corresponde a la bandera mercante nacional imponiendo la filosofía de que el transporte de nuestro comercio exterior sea hecho por buques de los países directamente involucrados. Es decir "comprador" y "vendedor". En este sentido se hace indispensable que la Ley General de Transporte en actual preparación establezca clara y terminantemente la obligatoriedad de que en los contratos que celebren los organismos nacionales para adquisición y venta en el extranjero se utilicen las bodegas de la flota mercante nacional.

SIMA.– ¿La CPV se halla satisfecha de las reparaciones y carena de sus buques en los diques de SIMA. Cuál es su opinión sobre la ampliación de las instalaciones del SIMA?

Alm. Salmón.– Es política definida de CPV utilizar al máximo las facilidades del SIMA para sus recorridos anuales y carenas de sus buques. Con ello no sólo cumple con disposiciones vigentes, sino que ahorra fuertes sumas de divisas por reparaciones en el extranjero. Quizá la mejor demostración de eficiente trabajo ejecutado lo constituyó la reparación y reacondicionamiento de la M/N Huayna Cápac en licitación internacional ganada por SIMA.

Con relación a la ampliación de instalaciones considero que ellas, de acuerdo con los estudios que debe haber realizado y las necesidades de nuestro tráfico de exportación de grandes volúmenes que exige, por las razones de orden económico que hemos señalado, la construcción de buques de gran tonelaje, se hacen indispensables si queremos mantenernos al día con las exigencias del mercado de buques y nuestra posición de adelanto entre los países posibles clientes de los astilleros del SIMA.

SIMA.– ¿Quisiera dar un mensaje al personal del SIMA?

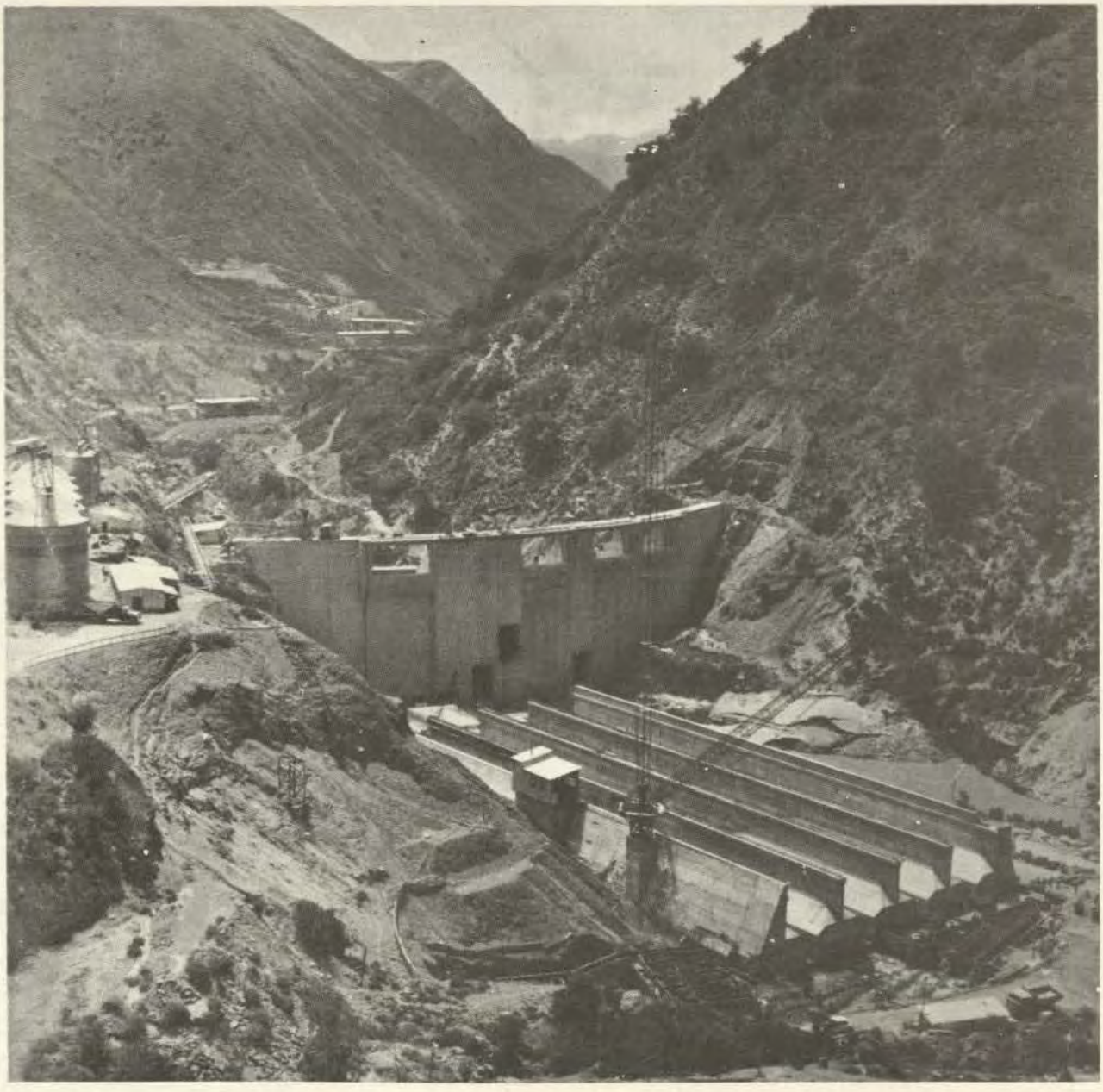
Alm. Salmón.– Juzgo que toda gran empresa destinada al desarrollo y engrandecimiento de la nación es básicamente tarea colectiva como suelen ser las obras perdurables. En este sentido, el personal del SIMA constituido por personal superior y subalterno de la Marina, ingenieros, técnicos, especialistas y obreros en general está dando magnífica prueba de esta realidad y proporcionando a nuestra patria no sólo un título de orgullo y demostración de la capacidad del hombre peruano, sino también un mensaje de optimismo para las generaciones del futuro■

GENERACION DE FLETES DE CPV
PERIODO 1968/1971 Y ESTIMADO 1972

Año	Comercio Exterior (en dólares)	Entre Puertos Ext. (en dólares)	Total (En US $)	Tasa de Incremento 1968–100.0 o/o
1968	7'922,862	1'518,107	9'440,969	100.0
1969	8'406,931	6'210,128	14'617,059	155.0
1970	14'183,969	4'109,902	18'293,871	194.0
1971	20'036,426	5'338,674	25'375,100	269.0
1972 (Estimado)	25'166,979	8'365,311	33'532,290	355.0

FUERZA MOTRIZ EN LOS ANDES

PUESTA AL SERVICIO DEL DESARROLLO DE LA MINERIA NACIONAL EN LA REGION CENTRAL



Energía es poder: Energía en manos del Estado, es poder para el Estado

corporación de energía eléctrica del mantaro

SIMA construirá primer buque tanque para transportar petróleo de la selva



EL JEFE DEL SIMA, C. de N. Jorge Du Bois habla sobre Construcciones Navales.

"La construcción del nuevo dique para la erección de buques de 150 mil toneladas, permitirá al SIMA comprometerse desde ya a colocar en el terminal del oleoducto el primer buque tanque que transportará al exterior el petróleo de nuestra selva", dijo el Jefe del Servicio Industrial de la Marina, Capitán de Navío AP. Jorge Du Bois Gervassi durante la disertación que sobre "Construcciones Navales" efectuó durante el almuerzo que se llevó a cabo el martes 27 de junio en el Casino de Oficiales de la Base Naval del Callao.

En el transcurso de la charla, el Jefe del SIMA confirmó los planes para construir 9 buques graneleros de 25,000 toneladas de desplazamiento cada uno y la construcción de un dique seco, con capacidad para 150,000 toneladas en su primera etapa, y de 300,000 toneladas en su siguiente etapa. Agregó que los dos primeros graneleros ya están encargados por la EPCHAP y que en breve se iniciará la construcción del nuevo dique, en el cual se construirán buques "gigantes".

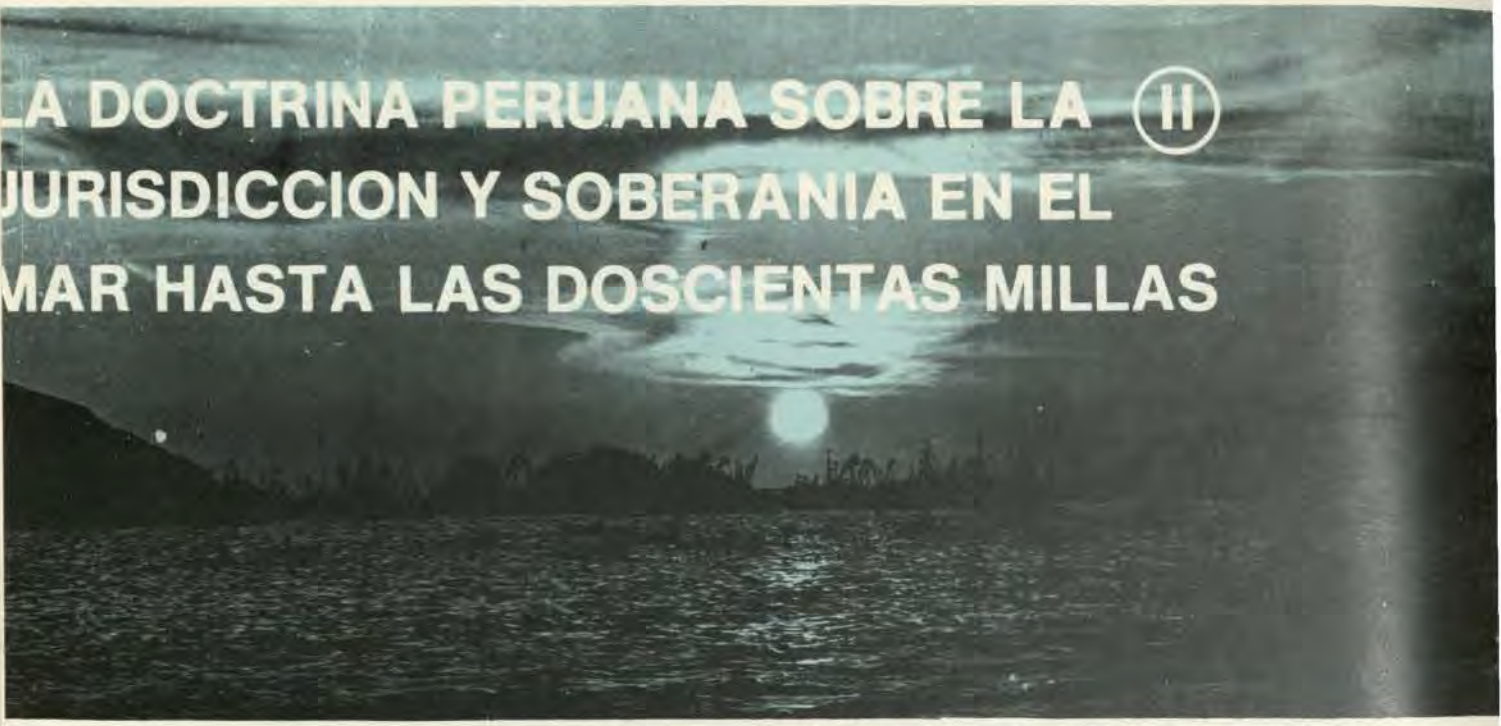
A esta reunión concurrieron especialmente invitados por el Comandante General de la Base, Contralmirante AP, Hernán Ponce Mendoza, los Directores Superiores de varios Ministerios, Presidentes y Gerentes Generales de bancos estatales y privados así como Presidentes de entidades del sector público, quienes conocieron detalles sobre la "Historia Marítima del Perú" próxima a aparecer, a través de una exposición que estuvo a cargo del Presidente de la citada comisión, Contralmirante AP. (r) Federico Salmón de la Jara.

"Después de exhaustivas investigaciones practicadas por historiadores y científicos a cargo de la obra –expresó– hemos encontrado una estrecha vinculación entre el mar y el progreso que alcanzó paulatinamente el hombre peruano a través de nuestra historia".

Finalizó su intervención, manifestando el agradecimiento de la comisión de su presidencia al Ministerio de Marina por la amplia colaboración prestada para que esta obra sea pronto una realidad.

El Dr. Arturo Seminario, Presidente del Banco Central Hipotecario ofrece su colaboración para el éxito de la Historia Marítima del Perú.





LA DOCTRINA PERUANA SOBRE LA JURISDICCION Y SOBERANIA EN EL MAR HASTA LAS DOSCIENTAS MILLAS (II)

Por el Capitán de Navío AP. José Valdizán Gamio.

Esta es la segunda y última parte del interesante artículo escrito por el Capitán de Navío AP. José Valdizán Gamio, actual Agregado Naval del Perú en España e Italia. Este trabajo ha sido publicado en el Tomo No. 181 de la Revista General de la Marina de España.

Cualquier reserva o falta de reconocimiento de parte de alguna nación sobre el dominio territorial ejercido por el Estado sobre el zócalo, involucraría el concepto de que ella, a su vez, reconocería estar dispuesta a prescindir de ejercer su soberanía y jurisdicción, así como a renunciar al dominio de su propio zócalo; a declararlo virtualmente *res comunis omnium*. No parece posible.

La ponencia peruana fue, pues, en este sentido un punto de partida para la confección de un instrumento contractual (ya aceptado y refrendado internacionalmente), tendente a fijar en forma concreta el *zócalo* o *plataforma continental* e *insular* como bien patrimonial del Estado costero; a afirmar el Derecho positivo de las naciones con un criterio contemporáneo, reconociéndoles la facultad de legislar, juzgar y administrar, disponiendo libremente de su territorio (y específicamente de su plataforma submarina), en las relaciones del Derecho Público, sin intervención de extraños.

En la disgresión anterior pueden apreciarse las razones socio-económicas que motivaron la declaración peruana efectuada mediante el decreto supremo del 1 de agosto de 1947, tan sólo en lo relativo a su primer considerando, esto es decir, a la *plataforma continental e insular*.

El Perú asumió francamente su posición a este respecto, después de considerar la existencia de una tendencia internacional marcada a extender la soberanía hacia la plataforma submarina y a las aguas que sobre ella se hallan, expresada por decretos similares expedidos sucesivamente, a partir del año 1945 hasta 1947, por los Estados Unidos de Norteamérica, México, Argentina y Chile. Posteriormente, países como Polonia, Yugoslavia, China, Costa Rica y otros han manifestado su adhesión a la doctrina peruana, ya en declaraciones de sus representantes diplomáticos, ya en hechos concretos. Ultimamente Brasil acaba de pronunciarse oficialmente sobre el punto, pese a establecer modificaciones sustantivas.

La actitud peruana ha continuado siendo categórica, tanto en la parte legal y teórica como en el terreno práctico; hace algo más de tres lustros, el Gobierno ordenó la búsqueda persecución y captura de la flota ballenera perteneciente al armador griego-argentino Aristóteles Onassis, asignando dicha tarea a nuestra Marina de Guerra. La División de Destructores, secundada por la Aviación Nacional, cumplió eficientemente dicha misión hasta el fin; se le impuso a la compañía armadora una multa de 3.000.000 de dólares, la misma que fue satisfecha en su totalidad. Con menores sumas se han venido multando posteriormente a buques pesqueros foráneos por actividades de pesca no autorizadas dentro de nuestras aguas territoriales.

Si bien esta primera parte de la declaración peruana amparaba los derechos del Estado en lo referente al futuro aprovechamiento de los recursos petrolíferos del suelo y subsuelo de nuestra plataforma submarina, la preocupación estatal no estaba satisfecha: era necesario contemplar y dictar medidas tendentes a la preservación y defensa de nuestra riqueza ictiológica. El segundo considerando del ya tan citado decreto supremo las consignó al declarar unilateralmente la ampliación de su mar territorial hasta las 200 millas. Veamos su fundamento doctrinal:

La irregularidad en la anchura del zócalo continental (el que al parecer no sobrepasa las 40-50 millas en esta dimensión), al ser considerado junto con las aguas que sobre él reposa como *territorio nacional*, establecería una línea sinuosa como lindero exterior del mar territorial. Este lindero caprichoso no es aceptable.

Teniendo en cuenta que el *habitat nacional* está integrado por el mundo animado de la flora y la fauna, el espacio atmosférico situado sobre él, el mar que contiene igualmente recursos vivos y los elementos minerales inertes del suelo y subsuelo, la teoría de la *plataforma continental* no resulta bastante sólida y hasta parece injusta: existen países dotados por la naturaleza de zócalos más amplios; otros, en cambio, los poseen mucho más estrechos. Era necesario, para la exposición de la tesis peruana, buscar una fórmula equitativa y justa, que no implicara desigualdad manifiesta al ser ejercido el Derecho positivo de las naciones.

Por ello, es que –y debe hacerse hincapié en este punto– la doctrina que expongo no es rígida, sino flexible. Casos habrá en los que, por acuerdo mutuo, se establezcan límites jurisdiccionales razonables y ceñidos a la realidad geográfica imperante en el sector que se defiende, como con derecho preferencial para el Estado ribereño, desde que, por la configuración mor-

fológica de cada territorio, no sería posible pensar en las 200 millas, sino en fajas menores, pero siempre enmarcadas dentro de la equidad y la justicia que tienen un denominador común: la imparcialidad.

He aquí el origen primigenio de la ampliación jurisdiccional sobre el mar hasta las 200 millas. Para completar los motivos que impulsaron al Perú a efectuar su declaración es necesario recurrir a la Sociología jurídica; ella nos dice del *habitat marítimo* como institución que tiene una vigencia de milenios. Desde que existió el *pitecántropo erecto*, a través del *homo sapiens* y hasta nuestros días, los pueblos costeros frecuentaron las aguas de sus mares, se alimentaron con sus pescados y las defendieron, primero, con balsas y canoas, y después, con acorazados, destructores, aviones y submarinos. Su título jurídico nace en las brumas de la prehistoria, confirmando ante el mundo que el *habitat marítimo* es parte integral del *habitat nacional*.

¿Cómo, pues, discutir la propiedad de dicho considerando? ¿Objetando tal vez como desmesurada la distancia de 200 millas en la ampliación declarada?

Veamos, en este sentido, la cimentación de la tesis peruana:

Doctrina de las tres millas.

Hugo Grocio, en su obra *De jure belli ac pacis*, y Bynkershoek en su libro *De dominio maris*, defienden la teoría de que el mar territorial debe extenderse hasta donde llegue el alcance efectivo de las armas disparadas desde la costa: *Potestatem terrae finitur, ubi finitur armorum vis* (año de 1737).

El alcance del cañón en esos tiempos se fijó en tres millas marinas (una milla: 1.852 metros), consignándolo así el artículo 21 de las *Reglas de Presas y Represas* y dándole fuerza de ley a dicha teoría. Dicho volumen salió a la luz justamente aquí, en España, durante el año de 1869.

Desde principios del siglo XIX, Inglaterra se pronunció abiertamente en contra de cualquier límite mayor de las tres millas para el *mar territorial*. Posteriormente, los Estados Unidos de Norteamérica adoptaron la misma política, haciéndolo saber oficialmente a España en 1855, a raíz de los incidentes de El Dorado, en respuesta a la posición española tendente a defender el derecho de cada Estado para fijar los límites de su jurisdicción marítima. Tal actitud volvieron a repetirla con Cuba en el año 1862. Inglaterra, en 1876 y al derogar las *Hovering Acts*, fijó la doctrina de las tres millas como norma definitiva en sus relaciones internacionales.

Pese a la intransigencia de algunos países al respecto, en los tiempos actuales no es absolutamente razonable persistir en la defensa del citado criterio. El progreso de las armas modernas, el alcance del cañón, los proyectiles teleguiados y el empleo bélico de la energía atómica refutan con hechos tal oposición.

De otro lado, la defensa policial del mar territorial, aspecto interno de cada país que no debe pasarse por alto desde que dicha necesidad solamente sobrepasa con creces el anticuado límite de las tres millas, aconseja un criterio más amplio. Sabido es que los diseños modernos de los motores marinos y plantas propulsoras en general habilitan al contrabandista, al pescador dinamitero, al pirata y al delincuente bien prevenido para trasponer en escasos minutos la faja de las tres millas, burlando de este modo cualquier acción persecutoria.

Pero veamos, un poco más detalladamente, el apoyo fundamental de la tesis peruana para la ampliación jurisdiccional sobre el mar hasta las 200 millas:

Defensa militar.

El perfeccionamiento de las armas contemporáneas, en lo referente al alcance de su poder ofensivo, es extraordinario si se le compara con el de los cañones que tan calurosamente defendió Grocio. Tomemos como ejemplo al submarino: la aparición del *schnorkel* (mástil de aire que, izado a manera de periscopio, le permite emplear los motores a petróleo estando en inmersión) concede a este tipo de buque un gran radio de acción, limitado tan sólo por sus provisiones de boca y capacidad de combustible. Puede navegar alrededor de 9.000 millas sumergido y ofender mortalmente al enemigo con sus torpedos. ¿Y qué diremos de los submarinos atómicos, supeditados única y exclusivamente a la extensísima duración de su combustible?

Durante la segunda guerra mundial asombraron las bombas *V-2*, armas secretas de Hitler; aún hoy tales aterradores proyectiles han pasado a la historia si consideramos los misiles (proyectiles dirigidos con *cerebro* electrónico), los aviones de retropropulsión que han sobrepasado dos veces la velocidad del sonido, así como tantas otras armas que permanecen en el misterio esperando otra guerra para su aparición, confirman la probable naturaleza intercontinental del próximo conflicto mundial que hubiere.

Dentro de los conceptos arriba expuestos ¿cabe seguir aferrándose al criterio arcaico de las tres millas? Si se hace así es indudable que tal razonamiento está influido por intereses variados que mediatizan la lógica.

Pero como también es un hecho que dicha posición inconexa subsiste, es necesario buscar la razón. En la actualidad, bajo el peso abrumador de la realidad bélica, el militar considera necesario interponer la mayor distancia posible entre la línea propia y la enemiga. El tiempo requerido para cubrir dicho trayecto será utilizado en preparaciones de defensa. Desde el punto de vista estratégico, la ampliación del mar territorial hasta las 200 millas no parece exagerada, sino hasta conveniente.

¿Por qué, entonces, algunas grandes potencias persisten en mantener como norma definitiva en sus relaciones internacionales la doctrina de las tres millas?

Porque las potencias que poseen enormes flotas pesqueras que trabajan en todos los ares del mundo están interesadas en conseguir un acuerdo universal que proteja a sus barcos y no limite su utilización, como único camino aceptable para asegurar el mantenimiento e incremento de sus jugosas economías.

Pero dentro del consorcio mundial de las naciones, los países pequeños y los grandes tienen el mismo derecho a exponer su personalidad de igual a igual. Por ello, es que el Perú, al elaborar su tesis ampliatoria, usó de su criterio y levantó su voz con toda legalidad y justicia, para hacer hincapié sobre su derecho a ser respetado como país soberano en el campo internacional.

Defensa policial

La vulneración del orden público, la delincuencia como mal social, la represión de abusos y el contrabando exigen la defensa del régimen legal interior por parte del Estado costero.

Esta acción policial, pues, de imprescindible necesidad para los países litorales, viene a integrar el conjunto de razones que en la época actual demandan una ampliación del mar territorial de los Estados ribereños. La faja arcaica de las tres millas resulta inoperante aún para fines policiales, en épocas en que los delincuentes la superan en minutos navegando a cuarenta nudos, realizándose los contrabandos en aviones y helicópteros.

Defensa socio-económica

Esta obligación estatal puede ser desdoblada –en lo que al problema marítimo se refiere– en los siguientes conceptos:

a) Defensa de la riqueza piscícola.
b) Defensa de la industria pesquera.
c) Defensa de la riqueza guanera.

La deficiencia de la industria ganadera del Perú, país que actualmente se ve precisado a importar carnes para atender en forma eficiente la alimentación nacional hace, obviamente, que volvamos nuestros ojos hacia el mar como fuente inagotable casi de proteínas naturales. La inmensa variedad de la fauna marina, que partiendo de la pequeña e imprescindible anchoveta llega hasta mamíferos como el cachalote, la ballena azul o la de esperma, dan tremenda importancia a la obligación estatal de defender la preservación de las especies marinas contra los desmanes de la pesca comercial inescrupulosa. Por estas razones es que últimamente se ha venido en calificar a nuestro mar como la *cuarta región natural del Perú*.

El autor de este trabajo tuvo la oportunidad, en el año

1950, de navegar mar afuera a bordo del BAP. *Selendón*, rumbo al Oeste y cosa de 400 millas, en misión de observación y estudio para implantar la industria ballenera en nuestra patria. Llevando en su buque a un experto arponero chileno contratado por el Consorcio Ballenero y a dos miembros del directorio de la mencionada empresa pudo constatar la presencia de ballenas de esperma, azules y cachalotes, apenas el barco rebasó las 120 millas, perpendicularmente contadas desde la costa. Hubo día en que se aproximaron más de 70/ejemplares para *juguetear* cerca del remolcador, el cual había parado sus motores intencionalmente. A menores distancias de la costa se les suele ver también, pero muy esporádicamente.

El atún, el bonito, la albacora, corvina, cabrilla, lenguado, etc., abundan igualmente en el mar peruano. Los dos primeros, especialmente, junto con el pez espada, han dado lugar a una floreciente exportación de productos congelados o envasados como alimentos en conserva de primerísima calidad.

Gracias, pues, a la explotación de la anchoveta y de la llamada *pesca blanca*, el Perú, desde hace ya una década, se ha situado en el primer puesto dentro de los países pesqueros del mundo, aventajando al Japón, Noruega, los Estados Unidos de Norteamérica y todo el resto de naciones por una notable y mantenida diferencia en tonelaje.

La defensa de esta naciente y conspicua industria pesquera nacional exige del Estado un esfuerzo orientado hacia el objetivo de su protección, so pena de que perezca ante la desventaja que implica, dentro del campo económico, el tener que luchar contra *trusts* pesqueros de organización extranjera, que empleando ingentes capitales pescan en nuestras aguas en gran escala, para después introducir la quiebra por imposición económica en las pequeñas, pero múltiples, empresas nacionales.

La ampliación del mar territorial propugnada por el Perú ha tenido que contemplar también la protección de la anchoveta como alimento cotidiano de nuevas aves guaneras. Alcatraces (pelícanos), gaviotas, piqueros y guanayes forman unidad bioeconómica con esos pececillos que pululan en grandes cardúmenes y que les sirven de sustento diario y único. Sus detritus son los que posteriormente se acumulan en gruesas capas sobre nuestras islas cercanas al litoral para luego ser explotados como abono durante las épocas del año en que se efectúan las *campañas del guano*. El producto es altamente nitrogenado y debe empobrecerse para utilizarlo en la agricultura.



La renta económica que por concepto de esta clase de abono obtiene el Perú tiene importantísimos alcances para el tesoro nacional. Si diariamente las aves guaneras, dejando sus islas, vuelan distancias que sobrepasan en veces las 150 millas en busca de su alimento, la anchoveta, es deber del Estado impedir, por todos los medios legales a su alcance, el que expediciones pesqueras inescrupulosas, guiadas tan sólo por el instinto de la producción industrial en masa y el mayor provecho económico, destruyan y ahuyenten la especie de la anchoveta, usando de procedimientos vedados, pero efectivos, entre los que se cuentan productos químicos y hasta explosivos. De otro lado —y fuera de destruir las *ovadas*—, resulta tremenda la *masacre* de aves que ansiando alimentarse al afluir las redes desbordantes de pescados, obstaculizan el trabajo de quienes explotan esas aguas tan distantes de las costas de sus propios países.

Las razones hasta este punto del presente trabajo, y que contemplan los renglones pertinentes a defensa militar, policial y socio-económica como obligaciones del Estado peruano, han constituido poderosos móviles impulsores para que el Perú elabore, serenamente, su doctrina sobre la ampliación del mar territorial. Desde los puntos de vista expuestos no puede considerarse como exagerada la posición peruana; los motivos vertidos justifican ampliamente la tesis de las 200 millas.

Pasemos ahora a considerar razones adicionales de diferente índole que contribuyen a abonar la declaración en referencia:

Antecedentes internacionales.

Si es verdad que hasta 1955 —en tiempos de paz— no había sido planteada internacionalmente una demanda ampliatoria como la refrendada por el Perú, Chile y Ecuador en el pacto tripartito de Santiago, declarando una extensión de 200 millas de mar territorial, no fue esta innovación jurídica la única existente. A continuación se citan las siguientes:

Colombia.— Por ley, en 1923, señaló 12 millas para sus aguas territoriales.

Dinamarca.— Mantiene desde 1812 la necesidad de cuatro millas marinas. Las distancias entre ellas y costa no se cuentan, siempre que no excedan del doble del mar territorial.

Ecuador.— Tres millas. Para zona fiscal y neutralidad: 12 millas.

Estados Unidos.— Tres millas. Para la represión del contrabando con motivo de la *ley seca*, zonas mucho más amplias, según convenios con otros países.

Estonia.— Tres millas. Con fines aduaneros: 12 millas.

Finlandia.— Cuatro millas. Para vigilancia aduanera: seis millas.

Grecia.— Tres millas para la pesca. Con fines de aduana: seis millas.

Italia.— Seis millas para neutralidad. Aduana: 10 kilómetros.

México.— En 1935 fijó nueve millas.

Portugal.— Seis millas.

Rusia.— Doce millas.

Suecia.— Cuatro millas.

Uruguay.— Cinco millas.

Yugoslavia.— Seis millas para todos los efectos.

España.— Seis millas.

Precedentes, transitorios, es verdad, pero indudablemente de mayor consideración para abonar la moderación de la tesis peruana, por estar las distancias fijadas más en relación con la que declara nuestro país, son los sentados por Estados Unidos de América en diversas oportunidades. Con ocasión de la ley *Volstead* (más conocida con el mote de *ley seca)* varió a voluntad, mediante acuerdos con otras naciones, su zona marítima litoral para reprimir el contrabando de bebidas alcohólicas. En la segunda guerra mundial, y antes de ser beligerante, con el objeto definido de poder restringir la acción de los submarinos alemanes, en la Declaración de Panamá se fijó una zona de *neutralidad americana* con anchura aproximada de 300 millas circundando las costas del Continente americano: exactamente 300 millas en las áreas de Norte y Centroamérica, y 100 millas en las costas suramericanas.

Posteriormente, en 1945, los Estados de la Unión expidieron un decreto similar al dado por el Perú en 1947 en cuanto a su principal finalidad (protección y aprovechamiento de los recursos naturales), pero que difiere en lo referente a extensión marítima territorial; básicamente se concreta en el la consolidación de la plataforma continental como patrimonio estatal, pero no el mar que sobre ella reposa, reservándose, por otro lado, el país, derecho a señalar *zonas de control* en la parte del mar libre contigua a sus aguas territoriales, con el objeto de preservar y defender sus recursos piscícolas.

Puede verse, pues, claramente después de considerar los datos anotados que la regla de las tres millas que tanto se invoca como norma consuetudinaria del Derecho Internacional Marí-

timo, y que data del siglo XVI, ha sido una barrera jurídica teórica franqueada por más de un país hasta la fecha; sobre todo, debe considerarse la circunstancia de que la extensión de la zona marítima territorial ha poseído la característica de ser versátil y dependiente en su magnitud de los intereses diversos que motivaron su cambio.

Si estos precedentes han existido. ¿Por qué habría el Perú de abstenerse en declaración tan justificada, como la que ha venido a innovar su régimen jurídico interno y a invitar a una reconsideración internacional de conceptos anticuados del Derecho Marítimo?

Zona contigua.

Queda aún un punto necesario de ser aclarado para relievar la fundamentación de la tesis peruana: la soberanía y el derecho jurisdiccional del Estado sobre la zona contigua. Al respecto, muchas autoridades en la materia, y entre ellas el notable jurista peruano señor doctor don José Luis Bustamante y Rivero, se han manifestado claramente. Un resumen de aquellas opiniones es el siguiente:

Entiéndase por *zona contigua* o, más ampliamente, *zona de alta mar contigua a las aguas territoriales* "al espacio en que el Estado ribereño ejerce más allá del límite de sus aguas territoriales ciertas competencias, rigurosamente especializadas, que no podría pretender ejercitar en el resto de los espacios que comprende el alta mar. Partiendo de la base que esa zona comienza en el límite de las aguas territoriales, la zona contigua forma una parte de alta mar, pero esa parte de alta mar tiene, en razón de su proximidad a las costas, un estatuto jurídico particular, que no es el mismo de los demás espacios del alta mar".

Establecido el *status* de la plataforma continental como bien patrimonial del Estado ribereño, las aguas que sobre dicha plataforma reposan –más allá de las tres millas clásicas– vendrían a integrar la *zona contigua* del mar a la que se refiere el párrafo anterior.

En 1951, la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas emitió un informe aceptando la teoría moderna respecto a la plataforma continental, a la vez que reconociendo las aguas contiguas (llamadas por algunos juristas internacionales *aguas epicontinentales)* como pasibles de jurisdicción y control por parte del Estado costero hasta los límites o puntos en que su profundidad permita los trabajos de exploración y explotación de dicha plataforma. Al respecto, escribe Bustamante y Rivero: "existe en el terreno jurídico un concepto unánimemente aceptado por todas las legislaciones y que es el de que *lo accesorio sigue la suerte de lo principal.* La doctrina jurídica moderna define *lo accesorio* como aquello que está agregado a otro bien como instrumento para alcanzar su destino económico". En el caso que examinamos, las aguas que reposan sobre nuestra plataforma continental deben ser inevitable y forzosamente utilizadas para la exploración y explotación del suelo y subsuelo de la plataforma submarina que forma parte del territorio nacional, ya que no puede concebirse por ejemplo descensos de buzos sin agua que los rodee; funcionamiento de fadómetros y equipos sónicos, sin medio líquido para propagación de las sondas sonoras; perforaciones en busca de petróleo en el lecho submarino, sin haber emplazado en la superficie de dichas aguas buques o barcazas previamente fondeados, con instalaciones *ad-hoc* para ejecutar aquellas labores.

Las aguas contiguas vienen a ser, pues, *lo accesorio* agregado a *otro bien:* el zócalo o plataforma *para cumplir su destino económico.*

Y, en consecencia, estando aceptado internacionalmente el concepto moderno de la plataforma continental *(lo principal)* como patrimonio del Estado costero, las aguas contiguas (que constituyen *(lo accesorio)* deben *seguir la suerte de lo principal,* esto es decir, son pasibles de control y jurisdicción por parte del país que circundan.

Conclusiones.

Del breve estudio efectuado sobre la posición peruana con respecto de los considerandos del decreto supremo emitido en agosto de 1947, y a los conceptos modernos del Derecho Marítimo, se desprenden las siguientes conclusiones:

a) La soberanía del Estado costero comprende la plataforma continental que integran sus costas, como que es prolongación submarina del territorio nacional.

b) Dicha soberanía debe extenderse sobre las aguas que reposan sobre la mencionada plataforma, en distancia mucho mayor que la de las tres millas clásicas.

c) El nuevo concepto propugnado por el Perú, sobre la extensión de su mar territorial hasta las 200 millas, está suficientemente fundamentado dentro de su derecho positivo, siendo, por consiguiente, legítima su vigencia y poseyendo fuerza obligatoria.

d) La declaración tripartita de Santiago, hcha en 1955 y que apoyara la afirmación unilateral que efectuó el Perú en 1947, es la expresión legal de defensa del *habitat* regional de un sistema marítimo: el de la corriente de Humboldt. Esta corriente es el factor determinante de la actual asociación peruano-chileno-ecuatoriana en resguardo de las riquezas de su mar.

e) En la actualidad, y después de las diversas conferencias y reuniones internacionales habidas sobre el tema, resulta muy difícil poder argumentar en contra de la tesis peruana de las 200 millas, sobre todo si se tiene en cuenta la necesidad de que surjan los países en vías de desarrollo y su derecho innegable de jurisdicción en su mar territorial, tanto para la alimentación de sus ciudadanos como para el imprescindible fortalecimiento de sus economías.

De otro lado, la lejanía variable a lo largo del litoral de las aguas abisales (que superan las 80 brazas de profundidad), el complejo ecológico ya tratado anteriormente, la emigración esporádica de la anchoveta –alimento principal de las aves guaneras– que en cardúmenes se trasladan según la temperatura de las aguas, en veces, a distancias rayanas con las 200 millas o superiores y la obligación estatal de proteger aquella unidad bioeconómica asegurando así no solamente el abastecimiento de proteínas para un país que las necesita *(pesca blanca,* comestible), sino también defendiendo su riqueza natural contra la explotación indiscriminada (y en ocasiones, vandálica) de pescadores foráneos han aconsejado la fijación de las 200 millas, como distancia funcional, prudente y razonable para ejercer –con todo derecho– su soberanía y jurisdicción sobre aquella faja de nuestro mar, que da opción preferencial al Perú como país ribereño.

f) Muchos otros países, ya adaptando la doctrina peruana, ya mostrando públicamente su simpatía y adhesión a ella, están reforzando internacionalmente la justicia de su causa y la inobjetabilidad de su sustentación jurídica■



MARCONA MINING COMPANY



El mineral de hierro, en Marcona, se extrae mediante el sistema de "tajo abierto".



Las plantas de procesamiento de Marcona abastecen con pélets a SIDERPERU.

LOS PROGRAMAS DE EXPANSION DEL SIMA ESTAN INTIMAMENTE LIGADOS A LA PRODUCCION DE ACERO PERUANO, Y POR ENDE EXISTEN INDIVISIBLES LAZOS CON LA PRODUCCION DE HIERRO EN EL PERU.

ASI, LAS TRASCENDENTALES OBRAS DE PROMOCION NACIONAL, COMO LAS QUE REALIZA EL SIMA, YA NO SON SIMPLES PLANES SINO HERMOSAS REALIDADES, A LAS QUE MARCONA MINING COMPANY –PRODUCTORES DE HIERRO PERUANO Y ABASTECEDORES DE LA INDUSTRIA SIDERURGICA NACIONAL– OFRECE SU DECIDIDO APORTE EN POS DE LAS AUTENTICAS METAS DE PROGRESO QUE MERECE EL PERU.

VIVIENDA PARA LOS SIMISTAS

En el SIMA no sólo se construyen o reparan buques, sino también en sus instalaciones se "construyen" organismos en esfuerzo común que brindan productivos servicios a quienes laboran en su recinto.

Tal el caso de la Cooperativa de Vivienda SIMA Ltda. 161, la cual el domingo 2 de julio entregó 320 casas a igual número de sus socios en la flamante "Urbanización Residencial SIMA" ubicada en Maranga.

Mientras se desarrollaba la ceremonia de bendición de la urbanización, muchas amas de casas ya estaban estrenando las flamantes moradas, preparando el "almuerzo" de la familia que se hallaba presenciando el solemne acto.

Con la llegada del Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis Ernesto Vargas Caballero se dio inicio al acto de bendición de la "Urbanización Residencial SIMA".

En el estrado levantado en la zona norte del conjunto habitacional, se encontraban el Ministro de Vivienda, Contralmirante AP. Ramón Arróspide Mejía, el Presidente del Banco Central Hipotecario del Perú, Dr. Arturo Seminario, el Comandante General de la Base Naval del Callao, Contralmirante AP. Hernán Ponce Mendoza, el Presidente de la Cooperativa de Vivienda SIMA Ltda. 161, el Jefe del SIMA y otras autoridades invitadas.

Luego de entonarse el Himno Nacional del Perú, el Capellán de la Armada, C. de C. Juan Angulo bendijo la urbanización, pidiendo al Altísimo que prodigue sus providencias a todos sus moradores.

A continuación, usaron de la palabra el Ministro de Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero y el Presidente de la Cooperativa de Vivienda SIMA Ltda. 161, Julio Vásquez, quienes relievaron la trascendencia del acto.

El Titular de Marina y la Sra. Rosario Jiménez de Arróspide, esposa del Ministro de Vivienda, posteriormente develaron la placa del busto que la Cooperativa de Vivienda SIMA erigió en memoria del que fuera Capitán de Navío AP. Carlos Risco Bohl, ex jefe del Servicio Industrial de la Marina, quien durante su gestión impulsó la creación de la referida cooperativa de vivienda.

La develación del citado busto se efectuó en medio de un ambiente de gran emotividad. Se hallaba presente, la Sra. Vda. de Risco, acompañada por sus menores hijos. Así se perenniza el noble gesto de un Jefe de nuestra Armada, quien en vida, mostró una profunda sensibilidad para tratar de incrementar el bienestar de su personal.

Previamente, las autoridades presentes visitaron una de las casas de la nueva urbanización simista. Durante el recorrido, por las dos plantas, pudieron comprobar la buena calidad de la construcción y acabados de las mismas.

La Urbanización SIMA reune dos tipos de casas. Una de ellas lleva el nombre de "Mayoral" que consta de una sola planta con 86 metros cuadrados de área construida. El otro tipo es el "Aguila" de dos pisos con un área techada de 120 metros cuadrados, todas construidas en lotes de terreno de 160m2. Asimismo, se ha construido el parque principal "CARLOS DEL RISCO" de 96,000 metros cuadrados, lo cual revela que en la nueva urbanización no se ha descuidado ningún detalle para darle el mejor ornato y contribuir a la mejor salud de sus habitantes.

El costo total de las 320 casas asciende a 90 millones de soles.

Gracias a la financiación del Banco Central Hipotecario del Perú, se hizo realidad la construcción de las casas de la "Urbanización SIMA". Esta prestigiosa entidad bancaria no escatimó ningún esfuerzo para apoyar a los socios de la Cooperativa de Vivienda SIMA Ltda. 161 en la edificación de sus casas, quienes ya habían invertido el capital que formaron en la adquisición del terreno y en las obras de urbanización.

Este loable gesto del B.C.H. fue puesto públicamente de manifiesto durante la ceremonia de bendición, al destacar el Ministro de Marina su importante participación en las cristalización de la obra. El Dr. Arturo Seminario, Presidente del Directorio estuvo presente en el acto de bendición de la urbanización, con lo cual puso de manifiesto su amplio espíritu de aliento para este tipo de obras de honda trascendencia social.

Asimismo, concurrieron los directivos de la Constructora Maranga S.A., compañía que tuvo a su cargo la edificación de la urbanización. Cabe relievar el elogio público que los oradores hicieron durante el desarrollo de la ceremonia sobre la buena calidad que presentaba la construcción de las diversas casas de la urbanización así como la excelente eficiencia profesional demostrada durante la fase de edificación.

Al final de la ceremonia, la directiva de la Cooperativa de Vivienda ofreció un cóctel a las personalidades asistentes durante el cual se brindó por la futura felicidad de los felices propietarios.



bendición de residencial sima en Maranga

320 Casas para los del SIMA...

MINISTRO DE M "CON TRABAJO COOPERATIVA VIVIENDA DEL S DA EJEMPLO...



EL MINISTRO DE MARINA elogia esfuerzo de los trabajadores del SIMA. .. . .

Con tesón, con sacrificio y con esfuerzo, los trabajadores del Servicio Industrial de la Marina, nos plantean hoy soluciones y no problemas imposibles" dijo el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero al usar de la palabra durante la ceremonia de bendición de la Urbanización Residencial SIMA que se realizó al mediodía del domingo 2 de julio.

Luego de expresar su complacencia por el esfuerzo que han demostrado los trabajadores del SIMA al lograr cumplir el anhelo de la casa propia, el Titular de Marina expresó que la única forma como se pueden resolver los diversos problemas era el trabajo. "Y con trabajo la Cooperativa de Vivienda del SIMA –añadió– nos está demostrando hoy que se pueden hacer realidad importantes obras habitacionales como las que hoy vamos a inaugurar. . ."

En otra parte de su intervención, el Vicealmirante Vargas Caballero manifestó que actualmente en todas partes del país se aprecian la construcción de viviendas para los que más las necesitan, mediante el esfuerzo conjunto. Así se está contribuyendo no sólo al desarrollo económico del Perú, sino también a la felicidad y bienestar de miles de familias peruanas.

Con firmeza, el Ministro de Marina dijo que la vivienda conjuntamente con la educación concurren a resolver los más grandes problemas de nuestro país. "La vivienda –dijo– es punto básico de partida para el desarrollo del hombre y, consecuentemente, del Perú".

Durante su aplaudida improvisación, el Titular de Marina felicitó al Banco Central Hipotecario por haber financiado la construcción de las flamantes casas de la Urbanización residencial SIMA.

Finalmente, deseó todo género de ventura y felicidad a los ocupantes de estas nuevas casas construidas en la Urbanización Maranga.



LA COMITIVA OFICIAL Y LOS VISITANTES recorren la flamante urbanización construida por los socios de la Cooperativa de Vivienda SIMA Ltda. 161.

a los trabajadores

DE MARINA: BAJO, LA TIVA DE DEL SIMA LO...»



EL VICEALMIRANTE A.P. Luis E. Vargas Caballero y la señora Rosario Jiménez de Arróspide, develan la placa del busto erigido en memoria del que fuera Capitán de Navío A.P. Carlos Risco Bohl, quien durante su gestión como Jefe del SIMA, alentó la gestión de la Cooperativa de Vivienda. . .

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
Julio J. Elías Murgia



LOS PADRINOS DEL BUSTO ERIGIDO A LA MEMORIA DEL C. de N. Risco, visitan una de las casas. Durante el recorrido apreciaron la buena calidad de la construcción. .



EL HOMBRE QUE REPRESENTA al Banco Central Hipotecario: el Dr. Arturo Seminario, estuvo presente en la trascendental ceremonia. Dicha entidad financió la construcción de las casas .

Expresó el Presidente de la Cooperativa.

«el permanente gesto del SIMA compromete nuestra gratitud...»



HABLA EL PRESIDENTE de la Cooperativa de Vivienda.

"Dejo constancia que el Servicio Industrial de la Marina desde el inicio de nuestro movimiento cooperativista nos brindó su apoyo en forma franca y decidida" expresó el Presidente de la Cooperativa de Vivienda SIMA Ltda. 161, Julio Vásquez al pronunciar su discurso durante la ceremonia de bendición de la Urbanización Residencial SIMA llevada a cabo el domingo 2 de julio en Maranga.

El permanente gesto de colaboración del SIMA compromete grandemente nuestra gratitud –manifestó Vásquez– agregando que los actuales propietarios de las viviendas han recibido el adelanto indemnizatorio que ha permitido, sumado al ahorro personal, aportar la cuota inicial indispensable en todo proyecto de vivienda.

Asimismo, el Presidente de la Cooperativa de Vivienda destacó que la obra bendecida lleva el nombre de "Urbanización SIMA" "como una identificación de nuestro espíritu con nuestro centro de trabajo, donde justamente hemos conseguido la idea de unificarnos y de trabajar solidariamente".

Luego de expresar que el movimiento cooperativista que conforman y la obra bendecida se hallan encauzados dentro del Plan Nacional de Vivienda en que está empeñado el Supremo Gobierno, el orador dijo, que al parque de la flamante urbanización se le ha dado el nombre de "Capitán de Navío Carlos Risco Bohl" como "imperecedero homenaje al apoyo que este alto jefe de nuestra Armada brindó en vida a la formación, organización y reconocimiento oficial de la Cooperativa de Vivienda SIMA".



EL SACERDOTE bendice la nueva urbanización.

EL MINISTRO DE MARINA, DE VIVIENDA Y DEMAS PERSONALIDADES EN EL ESTRADO OFICIAL durante la ceremonia de bendición .....



FRUCTIFERA EXISTENCIA DE LA COOPERATIVA DE VIVIENDA SIMA

El trabajador del SIMA, Julio Vásquez, fue elegido recientemente Presidente de la Cooperativa de Vivienda SIMA Ltda. 161, al obtener el abrumador voto de los socios de esta importante entidad simista.

El flamante presidente está acompañado en su gestión de tres años por los siguientes socios, elegidos para integrar la Junta Directiva de la Cooperativa de Vivienda: Guillermo Villalba (Vicepresidente), Humberto Cruz (Secretario), Pablo Carbonell (Tesorero), Domingo Alvarado (Vocal Titular), Harry de Lama y Guillermo Saroli (Vocales Suplentes).

El Consejo de Vigilancia está conformado por Luis Reyes (Presidente), César Fernández (Secretario), Carlos Castillo (Vocal Titular) y Vicente Morales (Vocal Suplente).

Por su parte, el Comité de Educación, se halla presidido por Guillermo Villalba y está integrado por Oscar Blásica, Eduardo García, Julio Tamariz, Francisco Reyes y Winston Stanley.



LOS NUEVOS MIEMBROS DE LA JUNTA DIRECTIVA de la Cooperativa de Vivienda del SIMA aparecen en esta vista con el Jefe y Subjefe del Servicio Industrial de la Marina, Capitanes de Navío Jorge Du Bois Gervassi y Alvaro Rotalde de Romaña, respectivamente.

Cuatrocientos cincuenta y dos casas entregadas hasta la fecha a sus socios y otras 346 en proyecto, es el balance de la fructífera trayectoria de la Cooperativa de Vivienda SIMA Ltda. 161, la cual fue fundada con fe y espíritu visionario por un grupo de trabajadores simistas un 17 de junio de 1962.

En estos diez años de existencia, el trabajo ha sido arduo para los directivos de esta cooperativa de vivienda, cuyo objetivo específico ha sido el de colmar el anhelo de la casa propia de todos sus asociados, labor que viene cumpliendo con creces en el cumplimiento de satisfacer esta necesidad indispensable.

La Cooperativa de Vivienda SIMA ha entregado a sus socios hasta el momento 132 casas en Ventanilla y recientemente 320 casas en la Urbanización Maranga, cuyo trascendental acto informamos destacadamente en otra parte de esta sección.

Tomando en cuenta el empeño que toman sus directivos en la cristalización de estas obras, no dudamos que próximamente también se hará realidad el proyecto de la construcción de 346 casas en el Fundo Taboadita del Callao.

Desde la fecha de su fundación hasta mediados de 1967, el eficiente trabajador simista Ricardo Mazzini ocupó la presidencia de la Cooperativa de Vivienda SIMA; periodo que se caracterizó por un acelerado ritmo de crecimiento.

Las sucesivas juntas directivas, le otorgaron un impulso realista y dinámico, tarea que hoy está cosechando sus frutos al visualizar una cooperativa eficiente y pronta a satisfacer dentro del marco cooperativista los anhelos de sus socios.

En esta primera etapa de la vida de la cooperativa, 132 socios adquirieron igual número de viviendas construidas en la ciudad satélite de Ventanilla.

INVERSIONES DE LA COOPERATIVA DE VIVIENDA SIMA.

La Cooperativa de Vivienda SIMA adquirió 92,136 m2 de terreno rústico en el fundo Maranga a un costo de 15 millones de soles, para construir las 320 casas que se acaban de entregar. El Banco Central Hipotecario del Perú otorgó un préstamo de 64 millones de soles, gracias al cual pudo hacerse realidad esta obra de gran trascendencia social para los trabajadores del SIMA.

Asimismo hay que enaltecer las facilidades brindadas por la Jefatura del SIMA al haber proporcionado el 50 o/o de sus fondos indemnizatorios a sus trabajadores inscritos en este programa y en el anterior de Ventanilla, mediante los cuales también se pudo apoyar y concretar el poder adquisitivo de los actuales usuarios.

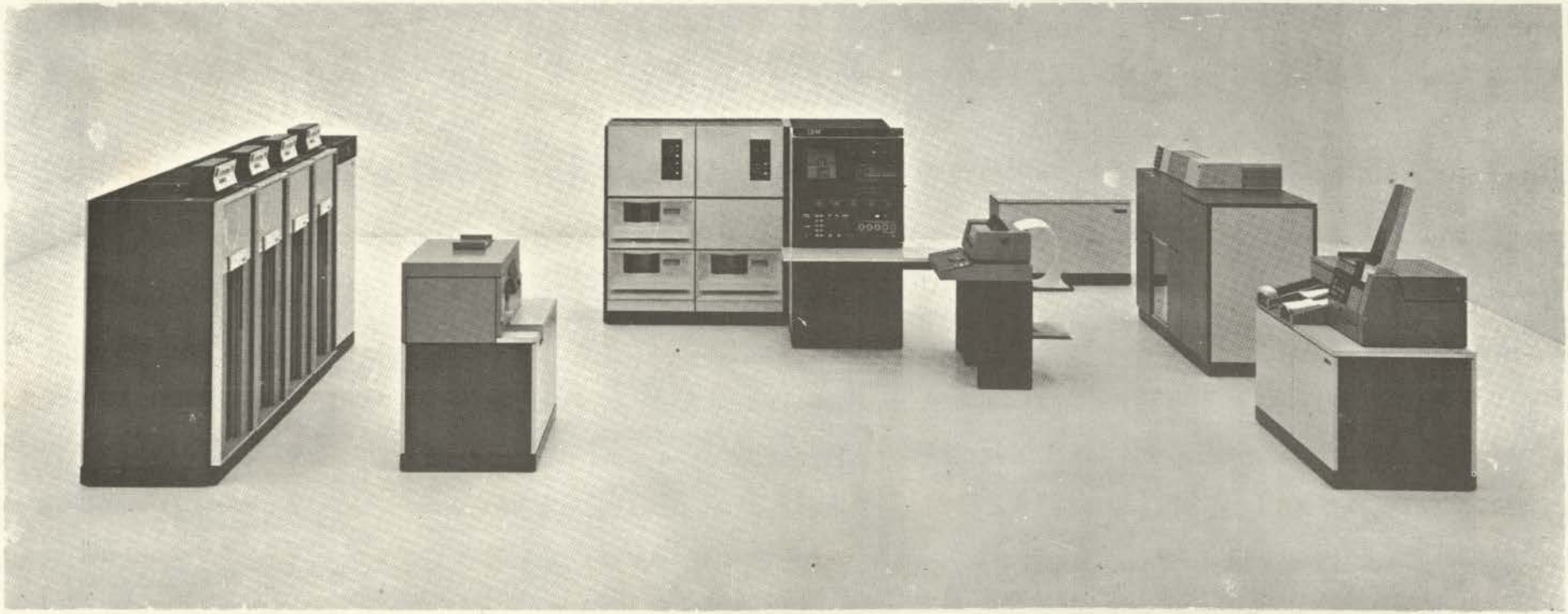
El valor de la habilitación urbana llegó a la cifra de 11 millones de soles, cantidad que se sufragó con los certificados de los asociados.

En el Fundo Taboadita, ubicado en la Av. Mariscal Oscar R. Benavides (Bellavista), la Cooperativa de Vivienda SIMA ha adquirido 169,004.27 metros cuadrados para la construcción total en dos etapas de 902 casas para sus asociados, quienes también han recibido facilidades del SIMA en lo que concierne al pago del 50 o/o de los fondos indemnizatorios. La adquisición del citado terreno se hizo por la suma de 17 millones 780 mil 777 soles.

El 14 de diciembre de 1970, la citada cooperativa firmó un contrato con la compañía BUSEC S.A. para la elaboración de los proyectos de urbanización y la construcción de casas, así como planos y maquetas, los mismos que han sido concluidos. La financiación está siendo gestionada en el Banco Central Hipotecario del Perú.

Con el fin de levantar un local comercial y social en Ventanilla, la Cooperativa de Vivienda SIMA ha adquirido además un terreno de 680 metros cuadrados en este distrito por un valor de 94,584.04 soles.

IBM



Uno de los modelos más avanzados de computadores IBM.

El avance en la tecnología en estas computadoras permite el uso de circuitos monolíticos para lograr mayor potencia a menor costo dando notables ventajas a los usuarios de estos sistemas.

Un paso más avanzado, para lograr sin mayores costos, posibilidades de uso de computadores en campos nuevos.

NUESTRO NEGOCIO ES
RESOLVER PROBLEMAS

IBM *IBM del Perú S. A.*

SISTEMA IBM /370 MODELO 135

análisis químico de electrolito para baterías de plata

Por: Carmen Díaz Rojas y Teresa Acuy de Roca

El uso de reacciones químicas para convertir energía química en energía eléctrica sigue ocupando un lugar en el campo de las investigaciones por parte de los estudiosos. Las baterías hacen uso de estos principios para poder obtener este tipo de fuerza generadora.

En nuestro medio las pilas secas son de uso cotidiano cuando el servicio es de naturaleza intermitente o cuando la demanda de corriente eléctrica es por corto tiempo. En caso de necesitarse mayores energías generalmente se recurre a pilas secundarias, que usan placas metálicas sumergidas en soluciones de electrolito ácido o básico; en las que imprimiendo un flujo de corriente en dirección opuesta a la descarga, se regenera nuevamente la carga de la pila.

La ecuación neta de la carga y de la descarga en las placas de un acumulador de plomo se expresa por la ecuación:

$$Pb\ (sólido) + Pb\ (sólido) + 4H\ (Acuoso) + 2SO_4\ (acuoso) \underset{\text{Carga}}{\overset{\text{Descarga}}{\rightleftarrows}} 2\ PbSO_4 + 2H_2O$$

En la práctica, sin embargo, el sistema nunca es absolutamente reversible, se han de cuidar varios factores como el material de los acumuladores, la pureza del electrolito, el material de la caja, etc. con el fin de evitar los defectos posteriores como son la polarización, el sobrevoltaje y la pasivación para obtener la máxima energía eléctrica.

Uno de los problemas de ingeniería naval en lo que respecta a propulsión, es el empleo de adecuadas celdas de baterías con específicas y exigentes constantes de voltaje y amperaje

Una vez que la calidad de los acumuladores se encuentran certificados por el fabricante y aceptado por el usuario, el siguiente paso es verificar la calidad y pureza del electrolito a emplearse en las baterías.

Al Laboratorio del SIMA se le encomendó el control de la fabricación de este electrolito y co consideramos que el procedimiento empleado puede servir de base para operaciones posteriores similares, se describe a continuación las etapas de este control. Conforme se aprecia, en algunos casos el porcentaje de elementos metálicos analizados en el electrolito llegan hasta la centésima parte por millón.

Se procedió a analizar el ácido haciendo uso de:

1) Espectrofotómetro de Absorción Atómica (Pekin Elmer Mod. 303) para cuantificar las trazas metálicas existentes (cationes).

2) Métodos calorímetros para cuantificar los aniones existentes (nitratos, nitritos, amonio).

3) Métodos gravimétricos clásicos para cuantificar los residuos, materia orgánica y volátil, etc.

DESARROLLO DE LOS METODOS

A. ANALISIS DE TRAZAS METALICAS

1. Preparación de muestra.

Reactivos: Agua bidestilada, ácido clorhídrico, ácido nítrico.
Materiales: Hidrómetro graduación 1.0 – 1.30
Probeta 250 ml.
Cápsula de porcelana Cap. 200 ml.
Fiola Cap. 25 ml.

Procedimiento.– Medir en una probeta de 100 a 150 ml. de muestra del electrolito y vaciar en una cápsula de porcelana, evaporarlo a calor moderado hasta sequedad. Diluir con unos 10 ml. de agua bidestilada agregar dos gotas de ácido clorhídrico concentrado y una gota de ácido nítrico concentrado. Calentar y enrasar en fiola de 25 ml. con agua bidestilada.

Esa solución se usa para la determinación de todas las trazas metálicas. **2. Determinación de las trazas metálicas.**

2. Determinación de las trazas metálicas.

Equipo Espectrofotómetro de Absorción Atómica. Accesorio Equipo Read Out.

Elemento a determinarse	Concentración del elemento usado en la estandarización del Read Out.
Fierro	5 mg/litro de solución de fierro
Cobre	5 mg/litro de solución de cobre
Antimonio	5 mg/litro de solución de antimonio
Manganeso	2 mg/litro de solución de manganeso
Calcio	4 mg/litro de solución de calcio
Magnesio	1 mg/litro de solución de magnesio
Zinc	1 mg/litro de solución de zinc.

La concentración de los elementos metálicos previa estandarización del instrumento se lee directamente en el Equipo Read Out en mg/litro.

Los elementos como platino, selenio, arsénico y níquel deben cuantificarse, haciendo previamente una curva en el rango en el que se encuentre. El cálculo del porcentaje de los elementos metálicos comprende dos casos:

a) En caso de contar con Instrumento de Lectura Directa (Read Out) se procede como sigue:

Lectura obtenida en el instrumento para el fierro: 0.5 mg/litro

0.5 mg. Fe. – 1000 ml.
X – 25 ml. VT

$$X = \frac{0.5 \times 25}{1000} \quad 0.0125 \text{ mg. Fe.}$$

0.0125 mg/Fe – 100 ml. de muestra
0.125 – 1000 ml. de muestra

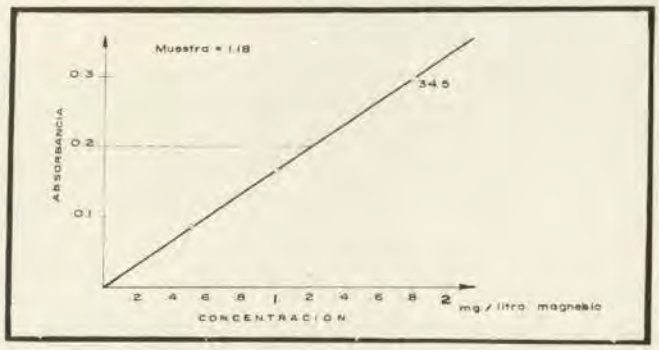
$$ppm = \frac{\text{m/litro}}{\text{densidad}} = \frac{0.125}{1.25} = 0.1 \text{ ppm (parte del millón)}$$

0.1 ppm — 0.00001 o/o

b) En caso de no contar con el Instrumento de Lectura Directa (Read Out) se procede a trazar la curva absorbancia versus concentración usando standards preparados de antemano y de concentración conocida.

Lectura en el instrumento para el magnesio:

Standard Mgs/litro	Absorción	Absorbancia
0.5	18.1	0.0867
1.0	30.1	0.1555
2.0	51.6	0.3152



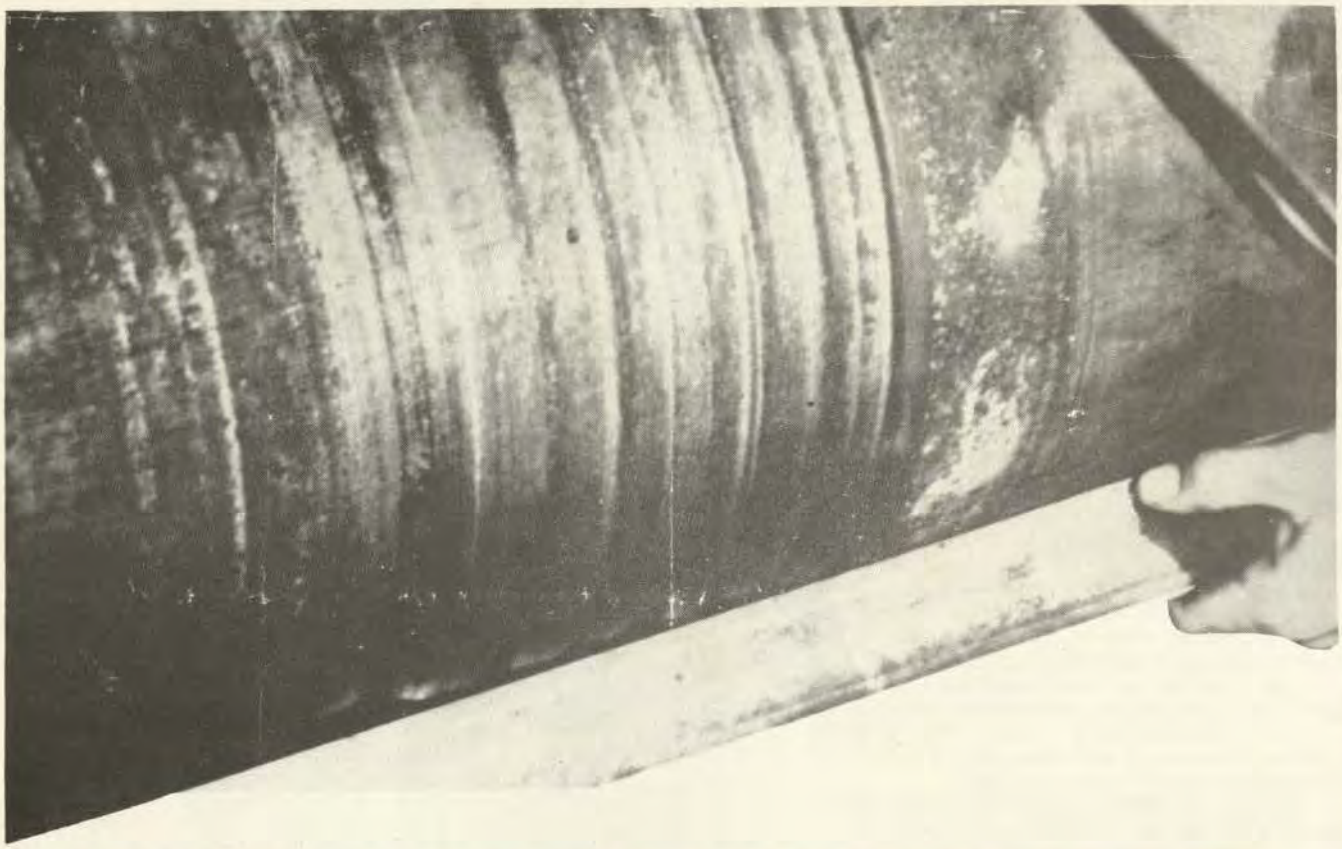
De la curva obtenida, se calcula la concentración del magnesio en la muestra en partes por millón en la siguiente forma:

1.18 mgs Mg – 1000 ml.
X – 25

$$X = \frac{1.18 \times 25}{1000} \quad 0.0295 \text{ mgs. Mg.}$$

0.0295 mgs de Mg – 100 ml. de muestra
0.295 mgs de Mg. – 1000 ml.

$$ppm = \frac{\text{mg/litro}}{\text{densidad}} = \frac{0.295}{1.227} \quad 0.24 \text{ p.p.m. ó } 0.000024 \text{ o/o}$$



¡ELIMINE COSTOSOS DESGASTES DE EJES CON CHESTERTON 329-STERLON!

La empaquetadura Chesterton 329 es diferente a cualquier otra para ejes de cola. Frecuentemente supera a sellos mecánicos y a menor costo. Nunca se endurece y soporta la arena, suciedad y corrosivos que desgastan las costosas bocinas. Ud. reducirá al mínimo los costos de mantenimiento y las horas de tiempo muerto.

SternLon está hecha de lino de fibra larga, sellada y saturada con una nueva dispersión de Teflon DuPont que no se disuelve, derrite ni pudre. Es muy flexible a pesar de su gran resistencia. Aun los tamaños más grandes se instalan sin esfuerzos y responden mejor al ajuste del prensaestopa. SternLon durará varios años sin problemas ni desgastes.



Los cambios constantes de velocidad y dirección en un remolcador son más severos para la empaquetadura, que los servicios de travesía. En una instalación de prueba hecha hace más de año y medio, SternLon sigue funcionando perfectamente. Esto es **cuatro veces más** que cualquier empaquetadura usada antes. . . y este año el eje no necesitará reparaciones. Este es sólo uno de los dramáticos éxitos reportados por los usuarios en naves de todo tamaño.

SternLon es mantenido en stock por todos los representantes de Chesterton en el mundo entero.

CHESTERTON

TENNANT (Perú) S.A.

Camaná 780 - Of. 513 – Teléfonos 276510 - 282995 - Lima

Distribuidores exclusivos para el Perú

¡HASTA PRONTO AMIGO POVL MORCH!



LA CRUZ PERUANA AL MERITO NAVAL para Povl Morch, Cónsul General Dinamarca en el Perú, Representante de Burmeister & Wain, amigo del SIMA y de la Armada Peruana.

Es con suma emoción y orgullo que recibo esta distinción de la Armada Peruana, que tanto admiro y respeto" dijo el Consul General de Dinamarca en nuestro país, Sr. Povl Morch luego de recibir la condecoración "Cruz Peruana al Mérito Naval" en el grado de "Oficial" que le impuso el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero, durante un sencillo acto que se realizó en la tarde del lunes 26 de junio en el despacho del Titular de Marina.

Antes de entregar la citada distinción naval, el Vicealmirante Vargas Caballero relievó la gran colaboración que había brindado el Sr. Morch al Servicio Industrial de la Marina como representante de Burmeister and Wain, proveedora de motores marinos con los cuales han sido equipados los buques construidos en el SIMA así como de los diseños de dos de ellos que se erigieron en estos astilleros.

Luego, el Ministro de Marina agregó "que además la Marina cree justo premiar al Sr. Morch por sus dotes como persona y caballero, que le han valido granjearse la simpatía y amistad de todos quienes lo trataron".

El Sr. Morch luego de una permanencia de más de 20 años en nuestro medio, retornó a su patria, al día siguiente de haber sido distinguido por nuestra Armada.

A la ceremonia asistieron, el Embajador de Dinamarca en el Perú, Sr. A. Holck Colding, el Secretario General de la Marina, Contralmirante A.P. Augusto Gálvez Velarde, el Jefe del Estado Mayor General de Marina, Contralmirante AP. Jorge Mazuré Gamboa y otros altos Jefes de nuestra Armada.

La Revista "SIMA" formula sus mejores votos para que el retorno del Sr. Povl Morch a su patria y sus futuras actividades, tengan el mayor de los éxitos.



Sociedad

QUIMICO INDUSTRIAL

Lima Ltda.

GMO. DANSEY 846 - LIMA, 1 - CAS. 1914 - TLF. 32-2005

SOIL

- OXIGENO
- ACETILENO
- EQUIPOS: OXIACETILENICOS Y AL ARCO ELECTRICO
- ELECTRODOS PARA SOLDADURA

Frenosa

Fajas para Frenos
en Juegos
Rollos
Bloques
para Frenos de Aire
e Hidráulicos
Líquido para Frenos
Productos Automotrices
de Alta Calidad
Fajas para Frenos
Industriales y
Maquinaria Agrícola
Forros para Discos de Embrague



Av. Colonial 455 - LIMA **Telf. 24-3320**

EL SIMA EN MARCHA



TRANSPORTADOR DE RODILLOS

Para alimentar la Máquina Granalladora de planchas se proveyó la instalación de un transportador de rodillos con un sistema de transmisión por cadenas.

Actualmente se está efectuando la instalación de una primera etapa.

El transportador de rodillos está siendo fabricado en su totalidad en el SIMA, así como su instalación.

El empleo de este transportador permitirá una alimentación contínua de planchas a la máquina granalladora de acuerdo a los requerimientos de granallado de las planchas, con un desplazamiento de 2 a 8 mts./minuto.



CASA DE COMPRESORAS

Dentro del Plan de Desarrollo se ha contemplado la instalación de una red de aire comprimido que abastezca a todas las instalaciones del SIMA; para ello se han adquirido en principio 3 compresoras de aire con una capacidad de 1600 T.C.M. y 114 PSI c/u. a la firma Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltda. del Japón.

Estas compresoras así como equipos complementarios serán ubicados en el edificio que para el efecto se está construyendo sobre un área de 335 m2 situada al sur del Taller de Construcciones Navales y al norte del Taller de Mantenimiento.



CASA DE BOMBAS

Para controlar y reducir siniestros por incendio en las instalaciones del SIMA y de la Base Naval se ha instalado una red de tuberías contra incendio correspondiente a una primera etapa, así como se han adquirido los equipos necesarios. Estos equipos deberán ser instalados en una casa de bombas cuya edificación se está llevando a cabo sobre un área de 72 m2. ubicada en la zona oeste y anexa a la planta de oxígeno. Esta edificación ha sido encomendada a la firma Tapia y Zubiate.



AREAS DE CORTE Y TRAZADO DEL TALLER DE CONSTRUCCIONES NAVALES

Para los trabajos de planchas en el Taller de Construcciones Navales se ha construido un área de chanchas en el lado sur del Taller sobre un área de 108 m2 y se está construyendo otra área en el lado norte sobre un área de 249 m2.

AREAS DE MONTAJE

La construcción de buques en Gradas requiere de áreas de montaje de sub-secciones y de stock de los mismos. Para ello se ha previsto la construcción de 4 áreas.

En la actualidad se está construyendo una de éstas, ubicada al sur de los nuevos talleres y sobre una superficie de 2,000 m2.



LA LINEA MAS COMPLETA DE SOLDADURA

ELECTRODOS OERLIKON

DIVISION DE

EXPLOSIVOS S. A.

TELEFONO 27-6740 - CABLES "EXPLOSA" TELEX: EXSA PX 5556
CAMANA 631 - OFICINA 6TO. PISO - CASILLA 4244 - LIMA - PERU

ALCANTARILLAS:
ECONOMICAS
TRANSPORTABLES
FACILES DE ARMAR



CALIDAD

PLANCHAS:
LISAS PARA MIL USOS
VARIEDAD DE TIPOS
Y ESPESORES



PERUANA



TUBERIAS:
UN TUBO PARA CADA NECESIDAD
RESISTENCIA Y ALTA DURACION

AL SERVICIO DEL PERU



ELECTRODOS:
PARA TODO TIPO DE ACEROS
SOLDADORAS Y GENERADORES

Además:
• CABLES DE ACERO • TUBOS FORMADOS BUNDY • TODO TIPO DE IMPLEMENTOS PARA SOLDADORAS Y ACEROS ESPECIALES...

ARMCO PERUANA S.A.
Carretera Central Km. 4.300
Telfs. 35-1059 • 35-1987
Apartado 374 - Lima
Industria Peruana con experiencia mundial

miscelánea

NUEVA COMPAÑIA PROYECTA CONSTRUIR 6 PETROLEROS A UN COSTO DE $350 MILLONES.

Maritime Dynamics, compañía naviera recientemente formada, ha solicitado un subsidio federal para ayudar al pago de construcción de seis super-petroleros de 225,000 toneladas que tendrán un costo total de más de $350,000.000.00; según anuncio de la Administración Marítima Federal.

Recientes subsidios federales han cubierto alrededor del 43 o/o de los costos totales de construcción.

Maritime Dynamics pertenece 55 o/o a la General Dynamics Corp. y 45 o/o a la Maritime Fruit Carriers Co. una compañía naviera israelí. Los petroleros serán construidos por General Dynamics' Quincy Mass.

La entrega de los petroleros, cada uno de los cuales tendrá una capacidad de más de 65 millones de galones de petróleo crudo, está programada para 1974 y 1975.

MITSUBISHI CONSTRUIRA DOS GRANDES PETROLEROS PARA LA STANDARD DE CALIFORNIA.

Mitsubishi Heavy Industries del Japón ha recibido una orden para la construcción de dos superpetroleros para la Standard Oil Company de California. Programados para ser entregados en 1973 y 1974, los dos buques de 264,000 DWT elevarán el número de superpetroleros incluidos en un multimillonario programa de construcción, a 24.

Nueve de estos petroleros están en operación, mientras que los 15 restantes serán entregados hasta 1975.

NKK CONSTRUIRA DOS GRANELEROS DE DISEÑO AVANZADO.

Charente Steam Ship Co. Ltd. de la Gran Bretaña ha colocado órdenes de construcción por dos graneleros de 26,671 DWT a la Nippon KOKAN (NKK).

Los buques poseerán facilidades de manipulación de carga de diseño avanzado, incluyendo tapa escotillas de control automático y 5 plumas de 8 toneladas provistas de jaibas. La velocidad de servicio será superior a 15 nudos. Su entrega está prevista para abril y julio de 1973.

ASTILLERO NORUEGO CONSTRUIRA UN INMENSO BUQUE TANQUE LNG PARA GOTAAS LARSEN.

Gotaas Larsen ha contratado con el astillero Moss Rosenberg Veft de Stavanger, Noruega, la construcción de un buque tanque de 125,000 metros cúbicos de capacidad, para el transporte de gas natural licuado (LNG).

El tamaño de los buques tanques para LNG se expresa normalmente en metros cúbicos de capacidad de tanques. Para propósitos de comparación, el nuevo buque será aproximadamente de las mismas dimensiones que un petrolero convencional de 140,000 DWT.

El gas natural será bombeado dentro de los tanques del buque a 258 grados Fahrenheit. Conforme se caliente y expanda lentamente durante la travesía, su gasificación proporcionará capacidad adicional de combustible para la maquinaria de propulsión del buque. Su entrega está programada para el segundo trimestre de 1975.

DOS COMPAÑIAS NAVIERAS SOLICITAN SUBSIDIOS PARA LA CONSTRUCCION DE SEIS PETROLEROS.

La Administración Marítima de los EUA ha recibido solicitudes de dos Compañías Navieras, para obtener subsidios federales para la construcción de seis buques petroleros relativamente pequeños.

En caso de otorgarse, los dos contratos de construcción ascenderían a un monto de alrededor de $110 millones. Al régimen normal de subsidios del 43 o/o, el gobierno aportaría más de $47 millones.

Margate Shipping Company de Filadelfia, que se encuentra negociando la construcción con National Steel & Shipbuilding Co. de San Diego, manifestó que desea construir tres petroleros de 38,500 dwt a un costo aproximado de $18 millones cada uno.

La solicitud de Sea Service Tankers Inc. una afiliada recientemente establecida de Falcon Carriers, propone la construcción de tres petroleros "similares" a los 4 petroleros Falcon, siendo el costo estimado de cada nave entre $18.4 y $18.7 millones.

VENEZUELA SOLICITA PROPUESTAS EN ASTILLEROS NORTEAMERICANOS PARA LA CONSTRUCCION DE SIETE BUQUES LNG.

Aparentemente incapacitados para obtener programas convenientes de entrega de astilleros europeos, una misión del gobierno venezolano, está solicitando propuestas a los astilleros norteamericanos para la construcción de siete transportes de Gas Natural Licuado (LNG), tres de 120,000 metros cúbicos y cuatro de 109,000 metros cúbicos cada uno.

El primer buque se requiere para mediados de 1975 y el término de todo el contrato para fines de 1976. Aparentemente las fechas de entrega son suficientemente imperativas para compensar por cualquier precio mayor que los extranjeros, que pueda ser cotizado por los astilleros norteamericanos.

Con los plazos de entrega más largos ofrecidos en ultramar y el aumento de precios de los buques extranjeros, la industria de construcción naval de los EUA puede obtener pronto su primer contrato de exportación en muchos años.

SE CONSTRUYE EL BUQUE–TANQUE MAS GRANDE DEL MUNDO.

La quilla del buque-tanque más grande del mundo, 477,000 toneladas de peso muerto para la Globtik Tankers Ltd. de Inglaterra, fue colocada el 3 de abril en el dique No. 3 de los astilleros de Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd. de Japón.

El buque-tanque a ser construido en dicho astillero-dique No. 3 (con capacidad para 800,000 TPB) ahora en expansión, sería lanzado en octubre con el nombre de ' Globtik Tokyo" y completado en febrero del año próximo. Cuando haya sido completado tendrá 379 metros de largo, 360 metros en b.p. largo, 62 metros de manga, 36 metros de profundidad y 28 metros de calado. El buque tendrá una velocidad de 15 nudos. La dotación sería de 35 personas.

signo de progreso



Una innovadora técnica bancaria, flexible y dinámica, servicios altamente mecanizados, y la ubicación estratégica de todas sus oficinas y agencias dan al Banco su inconfundible fisonomia de progreso.

BANCO DEL PROGRESO

10 ANIVERSARIO

UNICO BANCO PRIVADO

100% NACIONAL



CON MAYOR EXPERIENCIA RETORNO DE EUROPA ING. AUGUSTO ELIAS.

"El SIMA se está convirtiendo en un importante catalizador industrial al propender la formación de industrias afines al campo de la industria naval, además de ser pionero en el país en las construcciones navales de alto bordo" expresa el Ing. Augusto Elías durante la entrevista que le hizo la Revista SIMA a los pocos días de su retorno de Europa.

Durante su estada en este continente, a donde fue enviado por el Servicio Industrial de la Marina, el Ing. Augusto Elías incrementó sus conocimientos profesionales en el campo de la construcción naval al visitar astilleros y factorías de renombre internacional.

Nuestro entrevistado realizó periodos de entrenamiento y visitas en el astillero de Kaldnes y la factoría de A.S. Konsberg Vapenfabrikk de Noruega; el astillero sueco de Uddevalla, el astillero danés de la Burmeister & Wain y la factoría de la Sulzer ubicada en Wintertur. Asimismo, visitó los astilleros escoceses de Scots y de Lithows, y las factorías Hugh Smiths y Kincaid. Estas últimas visitas las realizó en compañía de James Cairns, quien trabajó con nosotros hace algunos años. Con el Ing. Elías, Cairns envió muchos saludos y recuerdos a sus amigos del SIMA.

"Mi mayor ambición, y que estoy seguro también es compartida por cada uno de los miembros del Departamento de Construcciones Navales del SIMA –dice– consiste en construir buques en gran escala a precio competitivo en el mercado internacional. Para lograr este objetivo es que actualmente estamos luchando", agrega.

El Ing. Elías además sostiene que en su Departamento se está tratando de implantar actualmente nuevos métodos de trabajo con miras a elevar la productividad. Considera que todos los adelantos que hoy rigen en la industria de la construcción naval "son aplicables en el SIMA, dependiendo de la política de producción que se desee implantar".

Opinando sobre el avance de la tecnología que hoy se observa en los países de vasta escala en la producción de buques, dice que en los países que ha visitado se halla bastante desarrollada por la experiencia de cientos de años que vienen trabajando en este campo, a pesar de lo cual los métodos siguen un proceso de desarrollo constante. Estima que este fenómeno es bastante explicable porque la industria de la construcción naval es parte importante en la vida económica de estos países y por la competencia bastante fuerte que se aprecia en el mercado mundial.

Este joven y experimentado valor del SIMA trabaja entre nosotros desde que se inició la construcción del petrolero BAP "Lobitos", es decir hace 8 años. Desde que ingresó, perteneció al Departamento de Construcciones Navales.

Limeño, casado con Gloria de Elías, tiene una pareja de hijos: Tito y Denise. Se graduó en la Universidad Nacional de Ingeniería y siguió un curso de perfeccionamiento en construcción naval en la Ishikawajima Harima Industries de Japón.

gente del SIMA

ING. EDISON ZEGARRA: SE PUEDEN APLICAR NUEVAS TECNICAS EN EL SIMA

A su retorno de Europa, el Ing. Edison Zegarra declara para nuestra revista que es posible aplicar en el SIMA algunas técnicas que observó durante la visita efectuada a grandes astilleros del viejo continente.

Señala que por ejemplo se pueden realizar actividades simultáneas sin que hayan interferencias entre ellas, así como usar el sistema de pre-fabricación para el montaje de tuberías, entre otras innovaciones.



"Mi meta en el SIMA –expresa– es alcanzar el total dominio de la labor de Supervisor de Acomodación y Equipamiento, tanto en calidad como en el cumplimiento de las programaciones".

Luego de informarnos que visitó los astilleros y factorías de Oslo, Tonsberg y Konsberg (Noruega); Uddevalla (Suecia); Copenhague (Dinamarca); Zurich y Winterthur (Suiza); Glasgow (Escocia) y Londres (Inglaterra), el Ing. Zegarra dice que lo que más le ha impresionado es la forma estricta con que cumplen los citados astilleros sus programa de entregas de buques.

Considera que esto se debe a la existencia de personal especializado en diferentes actividades de la construcción, al stock permanente de materiales y herramientas y a la existencia de pequeñas empresas de apoyo que trabajan exclusivamente para los astilleros.

Durante la entrevista, explica que el auge de construcción de superbuques se debe a la gran demanda de transporte de carga a granel y de combustibles y también al hecho de que el costo de estos gigantes es menor que el de varios buques que juntos igualan su capacidad a consecuencia de lo cual el costo de mantenimiento es menor. Añade que en su gira, visitó el astillero sueco de Uddevalla donde se estaba construyendo un buque granelero de 250,000 toneladas. También en el astillero escocés de Scout presenció el inicio de la erección de un supertanque de 300,000 toneladas. "En el primero de ellos observé –dice– un sistema hidráulico de control remoto, válvulas de gran diámetro, equipo que nosotros también usaremos en la construcción del proyecto 013 del SIMA".

Así transcurrió esta cordial reunión con este joven profesional simista, que de retorno a nuestros lares viene cargado de entusiasmo, gran espíritu de colaboración y de nuevas ideas que indudablemente servirán para el desarrollo de nuestro servicio.



PINTURAS
SHERWIN-WILLIAMS

AGRADECE AL SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA (SIMA) POR LA CONFIANZA DEPOSITADA EN SUS PRODUCTOS, LOS CUALES FUERON UTILIZADOS EN EL

B.A.P. "ILO"

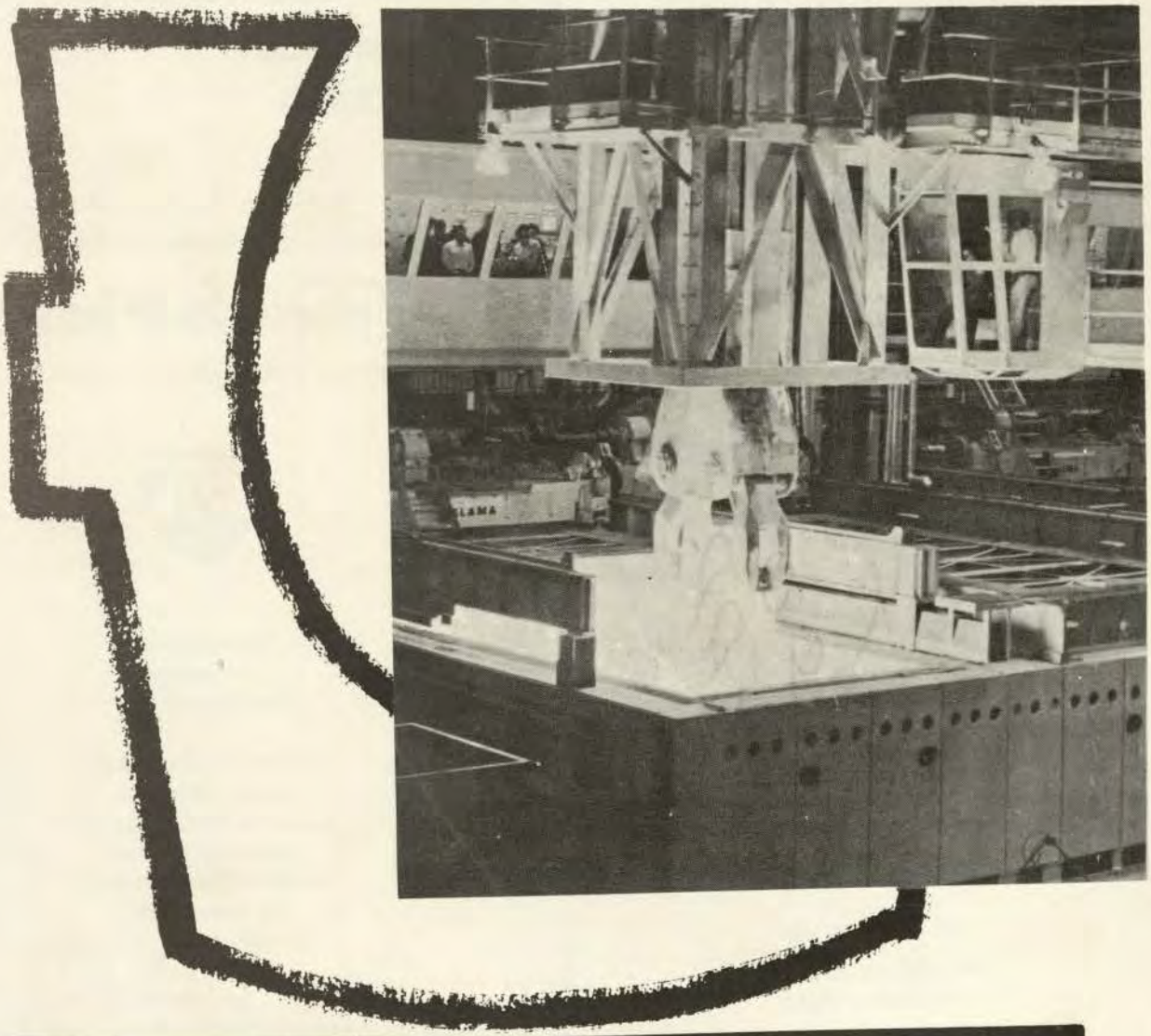
Y SE ADHIERE AL EXITO DEL SIMA, AL PONERLO AL SERVICIO DE LA NACION, DESEANDOLE UN FELIZ VIAJE INAUGURAL.

SHERWIN-WILLIAMS PERUANA S.A.

"LA PINTURA PERUANA CON RENOMBRE MUNDIAL"

EL ACERO CON SUS MULTIPLES APLICACIONES
ES LA BASE DE TODA INDUSTRIALIZACION

SIDERPERU



ACEROS PERUANOS PARA UN PERU INDUSTRIALIZADO

IMPORTADORA Y DISTRIBUIDORA INTERNACIONAL S.A.
I.D.I.S.A.

NATIONAL OIL SEALS

WESTON

C/R Quality OIL SEALS

- RETENES
- RODAJES
- COLLARINES DE EMBRAGUE
- CRUCETAS DE CARDAN
- ACCESORIOS DE BOMBAS DE AGUA

SAENZ PEÑA 152 LA VICTORIA
Teléfono 32-5848

PIRELLI PERUANA

Conductores eléctricos y telefónicos y para uso naval

Panamericana Norte Km. 10.700
Apartado 2330
Telf. 320490

LUIS FELIPE BATTIFORA VARELA

AGENTE AFIANZADO DE ADUANA



FELICITA AL SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA POR LA ENTREGA DEL BAP. "ILO".

Fundada en 1909
Jirón Heros Nº 180 - Bellavista
Teléfonos 296700 - 299351
CALLAO - PERU

SOC. AN. Fausto Piaggio

INDUSTRIAS – IMPORTACION – EXPORTACION

Piaggio

PRODUCTOS
QUIMICOS
INDUSTRIALES

PUROS Y REACTIVOS
INSECTICIDAS
ARSENIATO DE CALCIO
"CONQUISTADOR"
ARSENIATO DE PLOMO
"PLOMBOTOX"
TIZAS Y TALCOS
TELEFONOS:
27–6483 28–9731 28–3142
AVENIDA TACNA 445 – LIMA
DEPOSITO AV. ARGENTINA 4792
TELEFONO: **32–3664**

Madre voy mañana a Santiago,
a mojarme en tu bendición y en tu llanto.
Acomodando estoy mis desengaños y el rosado
de llaga de mis falsos trajines.

Me esperará tu arco de asombro,
las tonsuradas columnas de tus ansias
que se acaban la vida, Me esperará el patio,
el corredor de abajo con sus tondos y repulgos
de fiesta. Me esperará mi sillón ayo,
aquel buen quijarudo trasto de dinástico
cuero, que para no más rezongando a las nalgas
tataranietas, de correa a correhuela.

Estoy cribando mis cariños más puros.
Estoy ejeando, ¿no oyes jadear la sonda ?
¿no oyes tascar dianas?
estoy plasmando tu fórmula de amor
para todos los huecos de este suelo.

Oh si se dispusieran los tácitos volantes
para todas las cintas más distantes,
para todas las citas más distintas.

Así, muerta inmortal. Así
Bajo los dobles arcos de tu sangre, por donde
hay que pasar tan de puntillas, que hasta mi padre
para ir por allí,
humildóse hasta menos de la mitad del hombre,
hasta ser el primer pequeño que tuviste.

Así muerta inmortal.
Entre la columnata de tus huesos
que no pueden caer ni a lloros,
y a cuyo lado ni el Destino pudo entrometer
ni un solo dedo suyo.

Así muerta inmortal.
Así.



EMPAQUETADURAS INDUSTRIALES

De todos los tipos en

AMIANTO Y ASBESTO

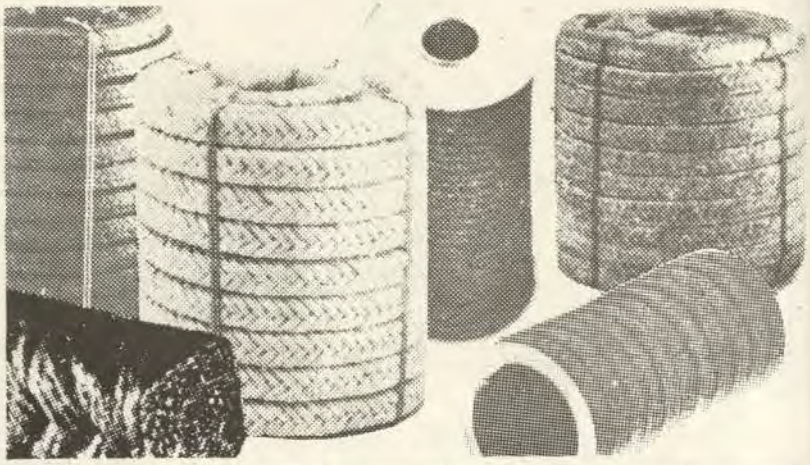
PERMANITE

ofrecemos a los señores industriales en sus diferentes formas:
HILOS, CORDONES, CINTAS, PLANCHAS, etc.
También en AMIANTO TRENZADO con y sin lubricación., fibra de AMIANTO ENDURECIDO., fibra de AMIANTO GRAFITADO., trenzas de algodón, lino, cáñamo y yute.
CARTON Y PAPEL DE AMIANTO COMPRIMIDO
RESISTEN GRAN PRESION
Y ALTA TEMPERATURA

EXISTENCIAS PARA ENTREGA
INMEDIATA EN:

TBA
Turner Brothers
Asbestos Co. Ltd.

PERMANITE
TRADE MARK



IMPORTACIONES JORGE MERE S.A.

LA LINEA MAS COMPLETA PARA LA INDUSTRIA
Av. Mcal. Benavides 2463-75-79 - Lima
Teléfonos: 313183 - 313735 - 313472- 324100 Casilla Postal 3761
Direccion Cablegrafica **"JAMSA"** Lima - Perú

industrial cánepa - tabini s.a.

felicita al

SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA

CON MOTIVO DEL
AFIRMADO DEL PABELLON NACIONAL
EN EL BAP "ILO"

Y agradece la confianza depositada en sus:

—Transformadores de potencia, bajo licencia **ENGLISH ELECTRIC**

—Máquinas de soldar eléctricas, bajo patente, **HOBART**

con los que contribuye al progreso del país.

PROTECCION CATODICA

CONTRA LA CORROSION

CON
ANODOS DE ZINC

GRILLO AMPAK



Anodos - Grillo Ampak protegen la inversión.

INDUSTRIAL ZINA S.A.

LIMA-PERU

CASILLA 1706 TEL. 28-6240

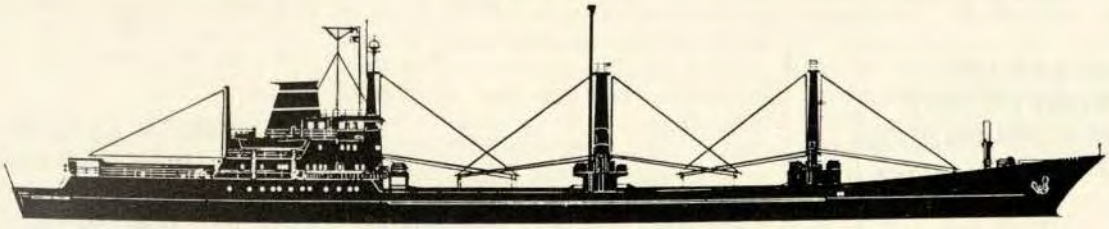
ALDABAS 235

PRODUCTORES BAJO LICENCIA

DE

Arbeitsgemeinschaft der "Grillo Werke A G" und Metallgesellschaft A G

ALEMANIA



ACEROS AREQUIPA S.A.

ELABORACION DE PERFILES
LAMINADO EN CALIENTE
Angulares cuadrados, Platinas y Tees

PARQUE INDUSTRIAL DE AREQUIPA

OFICINAS: Arequipa - Parque Industrial _____ Lima - Avda. Abancay 291-4to piso 401

PROVEEDORES DEL "SIMA"

C. ITOH & CO., LTD.

TOKYO, OSAKA – JAPON
IMPORTADORES, EXPORTADORES Y DESARROLLOS EN GENERAL

VENTAS DIRECTAS DE MATERIALES NAVALES (PLANCHAS NAVALES LLOYD'S) IMPORTADORES DE MINERALES Y OTROS PRODUCTOS PERUANOS.

DESARROLLA FINANCIACIONES, CONSTRUCCIONES NAVALES, CAMBIOS TECNOLOGICOS, INVERSIONES, EMPRESAS MIXTAS, PLANTAS SIDERURGICAS, PLANTAS PETROQUIMICAS, INDUSTRIAS BASICAS Y MINERIA.

C.ITOH & CO.,LTD
SUCURSAL DEL PERU
JIRON OCOÑA 160 OF. 304
LIMA – PERU

TELF. 287940 TELEX PX5243
APARTADO 5033

empleo del RAYO LASER en el dique de carena

(Esta nota está basada en un artículo publicado en Marine Engineering/Log.)

Recientemente se efectuó en el astillero norteamericano Sun Shipbuilding and Dry Dock Co. la reparación del buque tanque Western Sun, de 30.000 TPB. La parte central de esta nave, que transportaba productos petroquímicos corrosivos, había sufrido serios deterioros que hacían aconsejable su reemplazo, para lo cual se prefabricó una sección de 13,43 metros de largo. Durante el proceso, el voluminoso casco fue puesto en seco, cortado en tres partes, las que fueron separadas a flote, armándose finalmente el conjunto con la nueva parte intercalada.

El empleo del brillante haz rojo del laser, visible aún a pleno sol, permitió establecer líneas rectas paralelas con mayor precisión y rapidez que con cualquier otro método anteriormente usado. El laser fue utilizado también para controlar los movimientos del casco durante el corte.

Establecimiento de líneas paralelas

La parte más crítica del proceso de corte del buque en secciones consiste en la fijación de las líneas de corte. Para asegurar que la nueva sección cupiera perfectamente en su lugar, fue necesario trazar con la mayor precisión las líneas de corte sobre el casco, de modo que quedaran paralelas, estuvieran en un mismo plano a ambos lados del buque, y perpendiculares a la línea de crujía.

Para este proceso se utilizó un laser de alineación Perkin-Elmer, con un prisma pentagonal, que divide el haz en dos, reflejando la mitad de la luz en un ángulo de 90 grados exacto. El prisma se encuentra fijado en un dispositivo rotativo que se desliza fácilmente sobre el cabezal del laser. El empleo de este dispositivo permite la rotación del haz sobre el eje del laser en un ángulo exacto de 90 grados.

La línea de crujía del buque establecida es utilizada como referencia principal. El laser se ubica en uno de los extremos de la línea de crujía en la ubicación aproximada de la primera línea de corte. Es alineado con respecto a la línea de crujía. El prisma montado sobre el laser produce un haz a 90 grados con respecto a la línea de crujía. Rotando el dispositivo, puede establecerse un punto a ambos lados del buque, que se encuentran en un mismo plano a 90 grados de la línea de crujía.

El laser es movido entonces hacia el otro extremo de la línea de crujía, a la posición aproximada del segundo corte, y se repite el procedimiento. Una vez terminada esta operación, se habrán marcado cuatro puntos, paralelos en dos planos, en la parte superior del costado del casco.

Seguidamente, se sueldan pequeñas plataformas a los costados, en las cuatro posiciones. El laser, ubicado sobre un dispositivo nivelador, es colocado en una de las plataformas; se lo nivela y alínea con respecto a la otra plataforma que está en la misma banda. Luego se fija el prisma sobre el cabezal y se lo rota hasta que el haz baje a lo largo del costado del buque. Este haz se encontrará ahora perpendicular al casco y en la exacta ubicación de la línea de corte. Utilizando el haz como referencia, bastará marcar con una tiza la línea de corte sobre las chapas del costado.

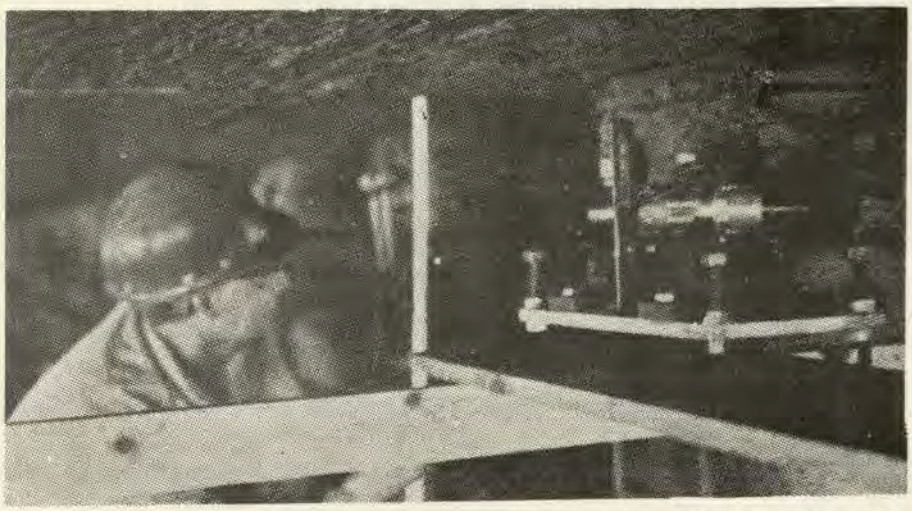
Después de haberse completado este procedimiento en las otras tres posiciones, se habrían establecido las cuatro líneas de corte, que serán paralelas, perpendiculares al plano de crujía y ubicadas en sus respectivos planos. Las líneas en el fondo del casco se trazan utilizando como guía un alambre tenso, empleando las terminales de las líneas verticales como referencias. Para proceder al corte, se utilizan sopletes automáticos montados sobre rieles soldados paralelamente a las líneas de corte.

Problemas ocasionados por asentamiento del casco.

Al procederse al corte del enorme casco, el debilitamiento de la estructura ocasiona algún desplazamiento del buque con respecto a sus apoyos. Con el objeto de lograr un corte uniforme y paralelo, es menester preveer las necesarias compensaciones por movimiento del casco. La treta consiste en saber dónde compensar y en qué medida. Para realizar esta tarea en forma adecuada, es necesario diseñar un sistema de control del casco.

Nuevamente el laser resultó ser el mejor método para controlar los desplazamientos del casco. El laser, ubicado en un soporte, es montado sobre la cuna del buque, en el extremo de proa, cerca de la línea inferior de crujía. Se lo fija a una distancia conveniente del fondo del casco, en este caso, a 18 centímetros. El rayo laser es dirigido hacia la popa, regulándoselo de manera que en el extremo popel quede también a 18 centímetros del casco.

Entonces se podrán efectuar mediciones a lo largo de todo el casco colocando simplemente una regla verticalmente apoyada al casco y tomando su lectura en el punto de intersección del rayo. Marcando las lecturas a diversos intervalos, será posible verificar todo desplazamiento relativo del casco del buque. Para obtener la alineación adecuada, se procede al método de llenar o vaciar los tanques del buque según se requiera.



La distancia exacta entre el rayo laser y el forro del casco se mide colocando verticalmente una regla apoyada contra el fondo. La ilustración permite apreciar la brillante luz del laser debajo del casco del "Atlantic Sun".

El rayo laser tiene varias cualidades que lo hacen un instrumento ideal para este tipo de trabajo. En primer lugar, emite un haz de luz recto y brillante, que puede verse a plena iluminación solar. Constituye una línea de referencia "real" - la visualización óptica no refleja una imagen sobre el blanco y las líneas imaginarias están sujetas a la interpretación del observador -. El rayo laser aparece sobre el blanco en forma de un pequeño punto rojo brillante, visible para cualquiera. Mediante dispositivos ópticos especiales, es posible enfocar el rayo laser para su utilización a distancias de hasta 300 metros, o en un ángulo exacto de 90 grados. Existen otros accesorios que localizan el centro del haz, permitiendo efectuar alineaciones con una exactitud de 10 micropulgadas por pie de desplazamiento.

En Pesquería la tonelada más barata se bombea con HIDROSTAL



BOMBEO DE:
PESCADO
CALDO DE PRENSA
SANGUAZA
CONCENTRADO
ACEITE
PETRÓLEO
AGUA SALADA Y POTABLE

SOLICITE NUESTRO SERVICIO Técnico y usted verá la economía que le ofrece HIDROSTAL que se Auto-Financia a muy corto Plazo.
Garantizamos un completo Servicio Técnico

Hidrostal

AV. ARGENTINA 2852 TELF. 24-4485 LIMA



SIMA

revista
del Servicio Industrial
de la Marina

- Tiene circulación nacional e internacional.
- Llega a los públicos vinculados a la construcción naval, transporte marítimo, industria pesquera, industria metal mecánica.
- Los más importantes hombres del país la leen . . .

BANCO INDUSTRIAL DEL PERU

SU ACCION PROMOCIONAL Y FINANCIERA SIGNIFICA:

*INDUSTRIA MANUFACTURERA

– Créditos Ordinarios y Supervisados, a mediano y largo plazo, para la industria en general y la actividad artesanal.
– Servicios bancarios: cuentas corrientes; descuento de letras y pagarés; avales y fianzas; cobranzas; cartas de crédito; etc.

*INDUSTRIA PESQUERA

– Créditos para pesca de consumo humano directo o indirecto, elaboración de subproductos hasta su primera transformación y financiamiento de varaderos; para construcción y reparación de barcos; y para el comercio al por mayor y menor de productos marinos.
– Créditos para cooperativas, pescadores artesanales y sociedades mercantiles; y para desarrollo tecnológico, capital de trabajo, consolidación y capacitación.

*COMERCIO EXTERIOR

— Créditos para formación de stocks, de pre-embarque y post-embarque, y para concurrencia a ferias, estudios de mercados, etc.

El Banco Industrial ha financiado la construcción por el SIMA de dos barcos graneleros, de 25,000 toneladas cada uno, para el servicio de la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado.

PLAZA GASTAÑETA 681 – LIMA – PERU CASILLA POSTAL 1230

CABLES: BINDUSTRIAL TELEX: BANINDU PX 5482

DESEA MEDIR TEMPERATURAS...?

NUEVO AMPROBE FASTEMP TERMOMETRO INDUSTRIAL.



Mide temperaturas en cuestiòn de segundos.
Doble escala:
-45º C. a 10º C. ó -50º F. a 50º F.
5º C. a 85º C. 40º F. a 150º F.
Peso: 300 gr. Tamaño de bolsillo.
Precisión 1º C. ó 2º F.

Aloja 3 sondas simultáneamente. El interruptor selector permite tomar tres temperaturas en rápida sucesiòn. El botón "Pressto read" alarga la vida de las pilas. Bloqueo "Locks in" para lecturas continuas.

REGISTRADORES ROBUSTOS Y COMPACTOS QUE SATISFACEN LAS NECESIDADES DE LOS FABRICANTES DE MAQUINARIA EN SERVICIOS Y TRABAJOS DE MANTENIMIENTO CONTROL DE PROCESOS Y REGISTRO DE DATOS EXPERIMENTALES

Principal: Prolongacion ANDAHUAYLAS 1498
Central Automatica 28-37-65
Sucursal: Jirón PACHITEA 335 Apto. 4897
Telefonos 26-88-35 y 28-20-37

YALE AUSACO S.A.

MAS DE 25 AÑOS DE EXPERIENCIA EN LA FABRICACION DE PRODUCTOS DE CAUCHO PARA LA INDUSTRIA, LA PESQUERIA Y LA CONSTRUCCION NAVAL.

ROPA IMPERMEABLE	Fundas, Bolsas y Tolderas a pedido Sacos, Abrigos, Pantalones, Capuchas 100 o/o Impermeables en colores Amarillo y Negro.
VARIOS:	Reparación y fabricación de fajas sin fin hasta 50" de ancho. Empaquetaduras en plancha, circulares especiales, perfiles. Amortiguadores, Ruedas, Cordones, Bocinas, Carretes, Polines, Soportes, Aisladores. Acoplamientos flexibles, Mangueras especiales. Trabajos especiales a pedido con la mezcla apropiada para cada necesidad.
REVESTIMIENTOS DE CAUCHO	Los mejores precios de reencauches de carretes de power block (macacos). Tanques interior y exteriormente.
BOTAS DE JEBE Y DE NEOPRENE	Livianas, reforzadas o protegidas con puntera de acero desde 25 cms. hasta 122 cms. de altura.

AVDA. ARGENTINA 5590 CALLAO
Telf. 236090
320064

BAÑO TURCO PERSONAL SP-2 "INDUSTRIA NACIONAL"



* Relaja los nervios, reduce las tensiones y sensaciones de cansancio
* Controla su peso
* Limpia su piel abriendo sus poros, elimina toxinas.
* Estimula la circulación y tonifica los músculos.
* Ayuda a conseguir un sueño recuperador.

ASIENTO GIRATORIO ANATOMICO REGULABLE A TRES VELOCIDADES.
SU DIMENSION : 1.10 X 0.90 cm.
PESA SOLO 23 KILOS
TRANSPORTABLE A CUALQUIER LUGAR
CONECTABLE A CORRIENTE DE USO DOMESTICO.

4 COLORES:
ROJO - AZUL -
AMARILLO - BLANCO

La Pluma de Oro

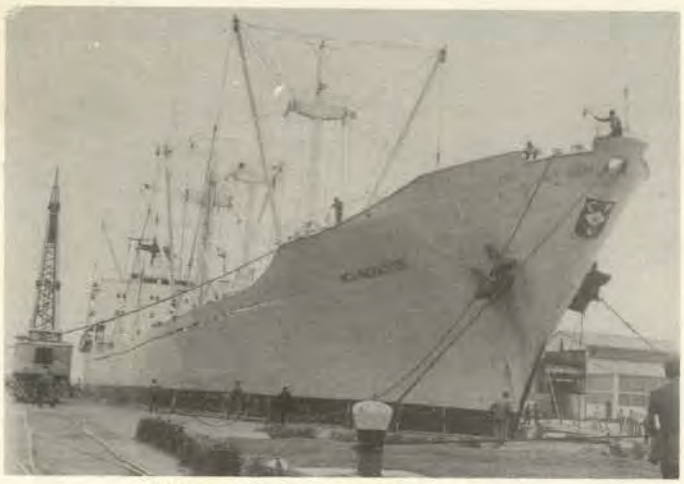
AV. ABANCAY 554 - Telf. 27-1874 Apart. 105 - LIMA
TARATA 273 - Telf. 45-1335 - MIRAFLORES

fueron reparados en el SIMA

DURANTE el trimestre abril, mayo, junio de este año, se registró una gran demanda de reparaciones de diversos tipos de buques en nuestros diques, seco y flotantes 106 y 107. Nos enorgullece haber prestado nuestros servicios a nuestros amigos de la flota mercante nacional e internacional.

En este periodo, fueron reparadas las siguientes naves:

M/N	INCA PACHACUTEC	Cía. Peruana de Vapores	13,500 Tons.
B/T	9 de OCTUBRE	PETROPERU	19,645 Tons.
M/N	FELIPE	Naviera Tobago S.A.	3,865 Tons.
S/S	PAPILLON	Naviera Tobago S.A.	2,105 Tons.
M/N	PAN DE AZUCAR	Naviera Tobago S.A.	3,865 Tons.
M/N	TABASCO	Naviera Tobago S.A.	2,123 Tons.
M/N	GARCILASO	Cía. Peruana de Vapores	9,464 Tons.
T/C	KPESHIE	Pesquera Coishco S.A.	336 Tons.
T/C	SUN KING	Pesquera Coishco S.A.	269 Tons.
M/N	ZARUMILLA	Servicio Nacional de Fertilizantes	769 Tons.
M/N	INCA YAHUAR HUACA	Cía. Peruana de Vapores	5,766 Tons.



M/N INCA PACHACUTEC



B/T 9 de OCTUBRE



M/N FELIPE



M/N TABASCO



S/S PAPILLON



M/N PAN DE AZUCAR



M/N INCA YAHUAR HUACA



M/N GARCILASO



M/N ZARUMILLA



T/C KPESHIE



T/C SUN KING

Ud. sabía que

CITECO

no sólo suministra los ya conocidos

motores marinos M·A·N

sino que también pone a su disposición

Toda clase de máquinas y herramientas

En existencia permanente: **Tornos de diferentes tamaños y Fresadoras universales de la afamada firma Brasil** IMOR

Piezas hidráulicas
Taladros de columna
Cepilladoras

Para barcos, astilleros dragas flotantes

las mundialmente famosas

Bombas KSB

CITECO

COMPAÑIA IMPORTADORA TECNICO - COMERCIAL S. A

DIR. POSTAL: CASILLA 2469, LIMA - PERU
DIR. TELEGRAFICA: CITECO - TELEX: 3540028
TELEFONO: 319010
OFICINAS Y DEPOSITOS:
AV. ARGENTINA 2401 - 2435, LIMA

nos visitaron



El Director del Ministerio de Desarrollo de Ultramar de la Gran Bretaña, señor H. C. B. King en compañía del señor Mc Cann de la Embajada británica. (4 de mayo).



Visita de un grupo de alumnos de la Universidad Nacional Técnica del Callao. (29 de mayo).



Misión Comercial Norteamericana a la Feria de TECNOPAN y TECNOMIN. (20 de abril).



Un grupo de industriales japoneses de las firmas Mitsubishi y Sankyo. (7 de abril).



Funcionarios del Ministerio de Economía y Finanzas de visita en el SIMA (9 de mayo).



Visita del Agregado Naval a la Embajada de México, Contralmirante Raúl Niembro Godinez (19 de junio).



Grupo de alumnos de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau" del Callao (3 de junio).



Alumnos Oficiales de la Escuela de Ingeniería del Centro de Instrucción Militar del Perú (19 de junio).



El Grupo Asesor de la FAO ante la EPSEP (29 de abril).



Visita de Alumnos-Oficiales de la Escuela de Caballería del Ejército (23 de junio).



Cadetes del 3er. año de la Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea Peruana (30 de junio).



Visita de 80 miembros de la Asociación de Dirigentes de Ventas y Mercadotecnia del Perú. (9 de junio).



Visita de la delegación del Banco Mundial presidida por el Sr. Jivat Thadani (11 de abril).



Los Directores de la CPV visitan el SIMA (21 de abril).



Visitan el SIMA los integrantes de la Misión Comercial Alemana a la Feria TECNOPAN Y TECNOMIN (3 de mayo).



Oficiales Alumnos del Curso Superior de Inteligencia del Ejército (19 de mayo).



Los alumnos de la Academia Diplomática del Perú (25 de abril).



Un grupo de 60 profesores de la Reforma Educativa pertenecientes al departamento de Ancash (1o. de abril).



Agentes de la CPV visitan el SIMA (6 de mayo).



Delegación de Ishikawajima - Harima Heavy Industries Co. del Japón, presidida por el señor Yano (4 de abril)



En el SIMA, los agentes de la CPV (6 de mayo).



Visita de miembros de ADV (9 de junio).



Algunos funcionarios del Ministerio de Economía y Finanzas (9 de mayo).



Visita de 20 alumnos de la Escuela de Tecnología de la UNI. (8 de mayo)



"El desarrollo industrial que desea el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada no es un proceso que pueda ser enfocado por sí solo, sino parte de una concepción integral para el logro de los objetivos nacionalistas y humanistas de la Revolución. De ahí que algunos de los instrumentos legales dictados para alcanzar ese desarrollo hayan tenido, junto a importantes incentivos de carácter económico, un fuerte ingrediente de carácter social.

"Los incentivos de carácter económico representan una de las conquistas menos reconocidas a nuestra Ley General de Industrias. Constituyen, sin embargo, el máximo aliento que se haya dado nunca antes al desarrollo de la actividad industrial. El esquema de desarrollo adoptado, apartándose del modelo de sustitución de importaciones, plantea una acción conducente a una estructura industrial integrada y racionalizada, dentro de un proceso planificado. La Ley General de Industrias enmarca en esta acción un sistema selectivo de incentivación con la finalidad de inducir la concurrencia de la inversión hacia áreas estratégicas favoreciendo a las industrias de mayor prioridad".

Contralmirante AP
Alberto Jiménez de Lucio,
Ministro de Industria y Comercio.


ARMADA PERUANA
SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA

SIMA

SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA

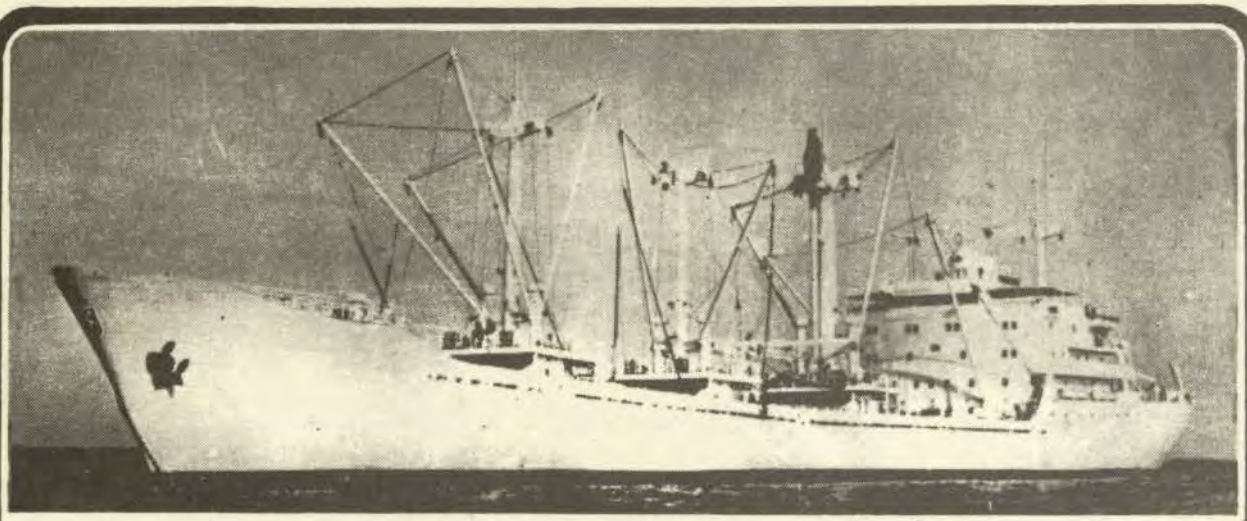
JULIO A[illegible]TO-SETIEMBRE - 1972 - Nº 31



Biblioteca Julio J. Elías Mujica

COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES

A su servicio con la más moderna flota compuesta por 12 motonaves, recientemente construídas.



m/n	Inca Tupac Yupanqui	1968
	Inca Yahuar Huaca	1969
	Inca Capac Yupanqui	1969
	Inca Huayna Capac	1969
	Inca Pachacutec	1968
	Inca Roca	1969

Capacidad de carga 12,500 TM

m/n	Garcilaso	1969
	Sabogal	1969
	Vallejo	1969
	Chocano	1970
	Tello	1970
	Palma	1970

Capacidad de carga 13,000 TM

Operamos bajo el régimen de Conferencia, ofreciendo a la Industria y Comercio, importadores y exportadores, un servicio regular de itinerario, en los siguientes tráficos.

- Atlántico del Canadá (Montreal), Costa Atlántico de los E.E.U.U. y Puertos del Pacífico Sudamericano, hasta Chile (Valparaiso).

- Golfo de los E.E.U.U. (New Orleans) y Puertos del Pacifico Sudamericano hasta Ilo.

- Atlántico Norte del Continente Europeo (Bremen-Alemania) y Puertos del Pacifico Sudamericano hasta Chile (Valparaiso).

- Puertos del Mediterráneo Europeo, Caribe y Puertos del Pacifico Sudamericano, hasta Sur del Perú (Ilo).



OFICINA PRINCIPAL: Gamarra 676
Chucuito, Callao - Apartado 208
Teléfono 299940

OFICINA LIMA: Pasaje Peñaloza 114
(3ra. cuadra. de Av. Nicolás de Piérola)
Teléfono 238118 Aptdo. 4299

OFICINA CALLAO: Daniel Nieto 183
Teléfonos 290313 - 291145

Divisas Para El Perú En Buques C. P. V.



No. 31 - JULIO - AGOSTO - SETIEMBRE - 1972

SIMA

Revista del Servicio Industrial de la Marina.
Director: Eduardo Camino Rouillon
Jefe de RR.PP. del SIMA.
Oficina de Redacción:
Base Naval del Callao.
Av. Contralmirante Mora s/n. Callao.
Télex 5528 – Casilla Postal 112
CALLAO – PERU
Impresión:
Italperú
Av. La Marina 3274 - Urb. Maranga
San Miguel.

NUESTRA PORTADA

La Motonave "Chocano" de la CPV durante su carena en el Dique Seco del SIMA. Todos los buques de esta empresa estatal, así como la mayoría de los buques de la marina mercante nacional, se reparan y carenan en nuestras instalaciones.

Foto: Casal's

Editada por el Depto. de RR.PP. del SIMA. Su distribución es gratuita. Circula en el país y en el extranjero. Sus informaciones pueden reproducirse total o parcialmente.

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
C. de N. Julio J. Elías Murguía

índice

3	Editorial
4	El SIMA se proyecta a nivel nacional.
9	Misión Peruana en Madrid.
10	Reparaciones Navales de Alta Eficiencia ejecutadas por Peruanos para los Buques de Bandera Peruana.
12	Con Binomio SIMA–SIDERPERU se construirán equipos pesados.
15	En el SIMA ensamblarán y fabricarán equipos y componentes de accesorios para buques.
16	¡Las 200 Millas son Nuestras!
19	Programación Metal-Mecánica en el Pacto Andino.
21	¿Los Continentes se Mudan?
26	El BAP "Ilo" culmina con éxito su primer viaje.
29	Análisis Químico-Mecánico Metalográfico de los materiales metálicos.
30	El Sima en marcha.
32	Los mejores colaboradores de la Revista "SIMA" ganan concurso.
33	Gente del SIMA: Dimas Gonzales, un Simista inventor.
34	Gente del SIMA: Ing. Manuel Cacho retornó de Europa.
35	Técnica: Nuevos equipos de radar contra los peligros del mar.
37	Cultural: Vallejo.
38	En el SIMA se diseña el Voltisima.
41	Miscelánea.
46	Fueron reparados en el SIMAC.
50	¡Bienvenidos al SIMAC!

A la Gloriosa Marina De Guerra Del Perú...

Nuestro Fervoroso Homenaje al Conmemorarse el 93 Aniversario del Glorioso Combate Naval de Angamos.

NAVIERA HUMBOLDT S.A.

RENUEVA EN ESTA OCASION SUS VOTOS DE DEDICACION AL PERU, CONTRIBUYENDO AL FORTALECIMIENTO DE SU MARINA MERCANTE, PROCURANDO ECONOMIA DE DIVISAS Y AYUDANDO A ELEVAR EL NIVEL PROFESIONAL DE SUS RESERVAS NAVALES.



En el Centro de Entrenamiento de la Empresa, Oficiales de Ingeniería y Cubierta que conformarán la dotación de la moderna moto-nave "SALCANTAY" de 28,400 DWT recientemente adquirida, reciben instrucción programada y desarrollada por expertos profesionales.

Naviera Humboldt S.A.

Empresa Peruana, con buques peruanos en el transporte de importación y exportación.

editorial

El Servicio Industrial de la Marina (SIMA) ha ingresado a una nueva fase al haberse promulgado dispositivos legales por el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, que han determinado una modificación en su estructuración orgánica. Ello permitirá ampliar nuestra participación a nivel nacional en el desarrollo de actividades industriales que nos son propias, tales como la construcción naval de alto bordo, reparaciones de todo tipo de buques y participación en el diversificado sector de la industria metal-mecánica.

Por lo pronto, con la integración del ex Servicio Industrial de Iquitos, el SIMA incursiona en una región que ha estado ligada estrechamente, por más de un siglo a nuestra Armada, constituyendo hoy un importante polo del desarrollo nacional al haberse logrado promisorias posibilidades de explotación petrolífera.

Esta proyección hacia puertos y ciudades de nuestro territorio, representa para nosotros un reto a nuestro esfuerzo y capacidad.

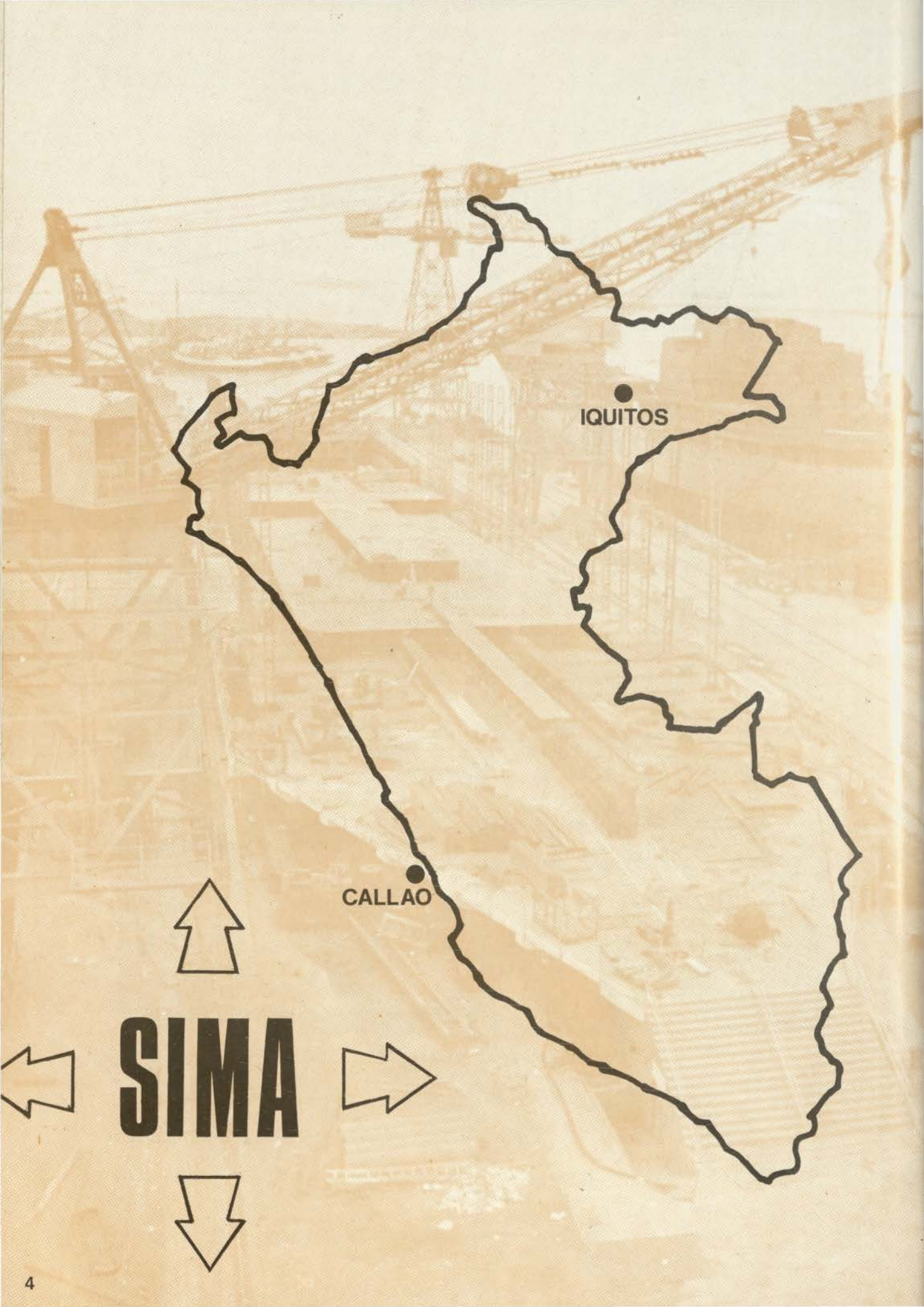
Es motivo de orgullo que, entre las consideraciones que se han tomado para justificar esta medida, se califique el grado de tecnificación alcanzado, contribuyendo así al desarrollo socio-económico del país mediante una serie de actividades propias de nuestra evolución.

Nuestra expansión, desde el punto de vista interno, significa crear nuevas fuentes de trabajo, elevando las condiciones de vida de nuestros compatriotas así como alentando la formación de actividades conexas en los medios privados, utilización de insumos nacionales y ahorrando divisas que son tan esenciales para nuestro progreso e independencia económica.

El fomento de estas condiciones adecuadas para lograr un efectivo despegue industrial, se basa en el desarrollo industrial que exige la integración de las diversas zonas del territorio nacional, hasta hoy marginadas.

Para acometer esta tarea, emplearemos la capacidad, la experiencia y la técnica del Servicio Industrial de la Marina-Callao (SIMAC), en actividades reconocidas por diversos logros alcanzados, tales como la construcción de seis naves de alto bordo, reparación de toda clase de embarcaciones y la manufactura de complejos equipos y sistemas en el rubro de la industria metal-mecánica.

En el campo internacional, con esta nueva fase, el SIMA también afrontará con mayores perspectivas su intervención en la programación sectorial de la industria-metal-mecánica y en la construcción naval de alto bordo dentro del área de los países signatarios del Pacto Subregional Andino.


IQUITOS
CALLAO
SIMA

EL SIMA SE PROYECTA A NIVEL NACIONAL

El Servicio Industrial de la Marina al ingresar a una nueva fase de su desarrollo a nivel nacional, ha descentralizado sus operaciones, con lo cual incrementa su aporte al progreso socioeconómico del Perú.

Por: Ricardo Vega Pardo

El Servicio Industrial de la Marina (SIMA) ha ingresado desde agosto de este año a una nueva etapa de su participación en el desarrollo industrial del Perú.

Con una serie de medidas, dictadas por el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, la amplitud del SIMA se proyecta a nivel nacional, al haberse dispuesto una reestructuración de su organización y comando directivo, así como una nueva fase de su diversificación industrial con la instalación, previo estudio de nuevos complejos industriales en los diversos polos de desarrollo económico del país y la integración del Servicio Industrial de Iquitos.

Así mismo, con todo este nuevo sistema, el SIMA afrontará con mayores perspectivas, a nivel internacional, el renglón de la Industria Metal-Mecánica dentro del marco de la programación sectorial del Acuerdo de Cartagena.



NUEVA REESTRUCTURACION DEL SIMA

La nueva reestructuración de la organización del SIMA fue dispuesta por el mismo Decreto Supremo No. 011-72-MA fechado el 21 de agosto de 1972, por el cual se modifica la constitución y organización del Directorio del Servicio Industrial de la Marina, considerando que para el mejor desenvolvimiento de sus actividades, debe proseguir la creación de Servicios Industriales dependientes del mismo en los puertos y ciudades del país, justificado por el grado de tecnificación alcanzado, que en esta forma contribuye al desarrollo socio-económico del país, mediante la creación de nuevas fuentes de trabajo, consumo de productos nacionales y ahorro de divisas.

Asimismo, entre los considerandos del citado dispositivo legal, se aprecia que el SIMA, en el cumplimiento de su misión, debe desarrollar y explotar todas las actividades que son propias de las industrias de reparación, construcción naval y de la industria metal-mecánica en general y actividades conexas.

EXPANSION Y DIVERSIFICACION A NIVEL NACIONAL

Ingresando a una nueva fase de su expansión nacional y diversificación industrial, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) instalará, nuevos complejos industriales afines en los diversos polos de desarrollo económico que se están creando en el país, tal como lo dispone el D.S. 011-72.MA.

Esta expansión es consecuencia de la eficiencia alcanzada y del apoyo que la Marina de Guerra del Perú ha otorgado a su servicio industrial piloto del Callao, el mismo que, luego de amplia trayectoria, se ha convertido, gracias a la calidad y esfuerzo de su personal aunado a modernos talleres y equipos, en el principal centro industrial metal-mecánico de la costa latinoamericana del Pacífico Sur, incluidos los países del Pacto Andino.

En los nuevos complejos industriales a crearse, el Servicio Industrial de la Marina, trasladará la experiencia y tecnificación logrados en el SIMA–CALLAO, de cuyas gradas y talleres han salido, hasta la fecha, seis naves de alto bordo y una serie de complejas instalaciones metálicas, los cuales han servido para prestigiar el desarrollo industrial del país.

En su nueva participación a nivel nacional, al igual que en el SIMA–CALLAO y en el SIMA–IQUITOS, tendrá como importante objetivo el desarrollo y la explotación de todas las actividades que le son propias, tales como las industrias de construcción naval, la reparación de toda clase de buques y la industria metal-mecánica en toda su diversificación.

INTEGRACION DEL SIDI

Como efectivo medio para el desarrollo industrial de la selva peruana así como para satisfacer sus crecientes necesidades de evolución, el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada por Decreto Supremo No. 008-72 MA, integró el Servicio Industrial de Iquitos (SIDI) al Servicio Industrial de la Marina (SIMA) con la denominación de SIMAI, el cual conjuntamente con el Servicio Industrial de la Marina - Callao (SIMAC), forman los primeros organismos en la nueva reestructuración dispuesta por el D.S. 011-72 MA.

En esta forma, la Marina de Guerra dinamiza el plan que ha trazado para otorgar un mayor apoyo industrial a la selva, cuyas posibilidades de prosperidad se han visto incentivadas con el hallazgo de reservas petrolíferas.

Dentro de los planes del SIMAI, se ha contemplado la ejecución de diversos proyectos tales como construcciones navales de embarcaciones fluviales apropiadas a las características de la región y la producción metal-mecánica, de acuerdo a los requerimientos de empresas públicas y privadas.

A consecuencia de esta integración, el SIMAI recibirá el aporte y experiencia técnica del SIMAC, con el fin de que se haga realidad los objetivos de la Marina, sintetizados en el propósito fundamental de incrementar el desarrollo industrial de nuestra selva.

Nuevo Comando del SIMA.

Por Decreto Supremo No. 011-72-MA se ha creado el nuevo cargo de Director Ejecutivo del Servicio Industrial de la Marina (SIMA) a fin de controlar y coordinar el desarrollo de este nuevo sistema nacional.

Para este puesto ha sido designado por R.S. 0409-72-MA/DP el Capitán de Navío AP. Jorge Du Bois Gervassi, quien desempañaba el cargo de Jefe del Servicio Industrial de la Marina.

Para la Jefatura del Servicio Industrial de la Marina - Iquitos (SIMAI) ha sido nombrado el Capitán de Navío AP. Julio Zapata Martínez.

A su vez, el Capitán de Navío AP. Alvaro Rotalde de Romaña ha sido designado Jefe del Servicio Industrial de la Marina - Callao (SIMAC) y el Capitán de Fragata AP. Juan Castro Baudacio, ha ocupado el cargo de Sub-Jefe del Servicio Industrial de la Marina - Callao (SIMAC).





EN LA TROPICAL REGION DE NUESTRA SELVA Y EN EL AREA DE LA BASE FLUVIAL DE NANAY cercana a Iquitos, se halla instalado el Servicio Industrial de la Marina – Iquitos (antes SIDI). Desde la fundación del Apostadero Fluvial de Iquitos en 1864, la Marina de Guerra brindó su aporte técnico a esta zona al haber instalado en esa época los primeros talleres de maestranza y dique flotante... En la foto superior, el dique flotante del SIMAI... En la foto inferior izquierda se aprecia a un Oficial de Mar en pleno trabajo de soldadura y en la otra vista de abajo, la rampa de lanzamiento del SIMAI...





- EMBARCACIONES Y EQUIPOS MARINOS.
- EQUIPOS PARA PLANTAS DE HARINA DE PESCADO.
- EVAPORADORES DE TODA CLASE.
- GENERADORES DE VAPOR IGNEO Y ACUOTUBULARES.
- GRUAS PUENTE Y DE PORTICO.
- VOLQUETES Y EQUIPOS PARA TRANSPORTE PESADO.
- EQUIPOS PARA ALMACENAMIENTO Y MANEJO A GRANEL
- TUBERIAS FORZADAS PARA HIDROELECTRICAS.
- ESTRUCTURAS METALICAS PESADAS EN GENERAL.
- EQUIPOS PARA ALMACENAMIENTO Y MANEJO DE GASES LICUADOS.

fabrimet

FABRICACIONES METALICAS S.A.
CONTRALM. MORA 590. CALLAO-PERU. CASILLA 307.
TELEX PX-5324 FABRMET / 3540233 FABRMET

MISION PERUANA EN MADRID

El estudio de varios proyectos nacionales de gran envergadura que se ejecutarán con la colaboración financiera del Gobierno Español, fueron tratados en la reunión de delegaciones de España y Perú, que se llevó a cabo entre el 20 y 24 de setiembre de este año en Madrid.

En esta forma, continuaron las negociaciones sobre la financiación de diversos proyectos peruanos de desarrollo de acuerdo a las recomendaciones del Grupo Consultivo del Banco Mundial.

Entre los proyectos presentados a España se encuentra el de la provisión de equipos y materiales de importación para la construcción en el Servicio Industrial de la Marina, de tres buques graneleros de 25 mil toneladas, similares a los dos que ya se están construyendo en nuestros astilleros para la Empresa de Comercialización de Harina de Pescado (EPCHAP).

Esta reunión bilateral tuvo su antecesora en una que se realizó en Lima entre el 10 y 13 de mayo del presente año, en la cual nos representó la comisión nombrada por Resolución No. 0211-72 RE promulgada el 2 de mayo de 1972.

Para la reunión en la ciudad madrileña, el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, promulgó la Resolución Suprema No. 0564-72-RE por la cual se designó a los integrantes del Gobierno Peruano que trató con su similar de España, a nivel bilateral, la posibilidad de la financiación de estos proyectos en nuestro país.

Por ser de interés para nuestros lectores, transcribimos el texto de la citada Resolución Suprema:

RESOLUCION SUPREMA No. 0564-72-RE

Debiendo realizarse en la ciudad de Madrid, España, del 20 al 24 de setiembre de 1972, la Tercera Reunión de las Delegaciones de los Gobiernos del Perú y España, para continuar las negociaciones sobre la financiación de proyectos peruanos de desarrollo, dentro del marco de las recomendaciones del Comité Consultivo del Banco Mundial; y

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

1.– Designar la siguiente Delegación del Perú a la Tercera Reunión que se realizará en Madrid, España, del 20 al 24 de setiembre de 1972, para continuar a nivel bilateral, las negociaciones sobre financiación de proyectos peruanos de desarrollo, dentro del marco de las recomendaciones del Comité Consultivo del Banco Mundial:

General de División EP (r) Nicolás Lindley López, Embajador del Perú en España, quien la presidirá.

Fernando Reus Salinas, Director General de Crédito Público del Ministerio de Economía y Finanzas;

Capitán de Navío AP. Jorge Du Bois Gervasi, Jefe del Servicio Industrial de la Marina;

Ingeniero Enrique Negrón Martijena, Asesor Técnico de la Dirección General de Comunicaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Ingeniero Julio César López Liceti, de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones;

2.– Los gastos que irroguen el viaje y permanencia de los mencionados funcionarios correrán a cargo de los Ministerios y entidades a los cuales pertenecen.

3.– La presente Resolución Suprema no dará derecho a exoneración o Liberación de Impuestos aduaneros de ninguna clase o denominación.

Regístrese, Comuníquese y publíquese.

Rúbrica del Señor Presidente de la República.

¡REPARACIONES NAVALES DE ALT EJECUTADAS POR PERUANOS PARA LOS BUQUES DE BANDERA

Con la patriótica finalidad de impulsar el desarrollo de los astilleros y factorías nacionales, el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada promulgó el 1ro. de agosto de este año el Decreto Supremo No. 022-72-TC.

Indudablemente, que este paso representa un significativo aliento para el desarrollo de estas entidades del país, las cuales se encuentran en condiciones de avance tecnológico, especialización y capacidad para hacerse cargo de todo tipo de reparaciones que requieran las naves de bandera nacional.

Las empresas navieras y los Armadores establecidos en el país, sin lugar a dudas, al acatar la respectiva disposición están brindando su decidido aporte al progreso de esta diversificada actividad, la cual ha merecido en muchas oportunidades el elogio internacional por parte de sus correspondientes extranjeros, muchos de los cuales siguen confiando en la actualidad sus trabajos a los centros de esta especialidad del país.



El Servicio Industrial de la Marina (SIMA), que ha merecido en más de una oportunidad el reconocimiento nacional y extranjero, brindará el máximo esfuerzo, dedicación y experiencia –al igual que los demás astilleros y factorías que operan en el litoral– para justificar y ratificar las consideraciones por las cuales se promulgó el mencionado Decreto Supremo.

A continuación, insertamos, el texto del citado dispositivo legal:

DECRETO SUPREMO
No. 022-72 TC

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la Ley No. 13836 declaró de necesidad y utilidad pública y de preferente interés nacional, las industrias de construcción, rehabilitación y reparación de embarcaciones, otorgándoles los beneficios y franquicias que conceden las leyes sobre promoción industrial;

Que siendo uno de los objetivos principales de la citada Ley, fomentar el desarrollo de la Industria de Reparaciones Navales, el Estado debe dictar las normas del caso, a fin de que se dé el debido cumplimiento a dichas normas en relación con la reparación de las naves de propiedad y/o uso de las entidades navieras y armadores nacionales;

Que, actualmente las factorías y/o astilleros nacionales se encuentran en condiciones de avance tecnológico, especialización y capacidad para encargarse de la reparación que requieren las naves de bandera nacional; y

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

Artículo 1o.- A partir de la fecha, las empresas navieras y/o armadores, establecidos o que se establezcan en el país, dedicadas al transporte acuático comercial, nacional e internacional, están obligadas a que los trabajos de reparación y carenas que requieran sus naves se efectúen en factorías y/o astilleros nacionales.

Artículo 2o.- Durante el mes de octubre de cada año, las empresas y/o armadores, deberán remitir el programa calendario tentativo de los trabajos de reparación y carena para sus naves, correspondientes al siguiente año, a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas y a la Dirección General de Transporte Acuático, previa coordinación con los astilleros y/o factorías nacionales.

Artículo 3o.- La Dirección General de Capitanías y Guardacostas autorizará mediante la resolución respectiva, que se efectúen reparaciones de las Naves Mercantes en el exterior, cuando la empresa y/o armador correspondiente demuestre que las factorías y/o astilleros nacionales no están en capacidad para atender los trabajos que requieran dichas naves, presentando los certificados expedidos por dichos astilleros y/o factorías.

Artículo 4o.- Unicamente en casos de emergencia comprobada, las reparaciones que requieran las naves comprendidas en el presente régimen, podrán ser efectuadas fuera de aguas jurisdiccionales peruanas, para lo cual se requerirá la certificación del Cónsul Peruano, o de

A EFICIENCIA

PERUANA!



El Servicio Industrial de la Marina, en ocasión de la dación del Decreto Supremo No. 022-72 TC., formula su reconocimiento a las empresas y armadores nacionales por las reiteradas muestras de confianza al encargar desde hace muchos años la reparación de sus buques en nuestras instalaciones. Al hacerlo, renueva su ferviente deseo para proseguir incrementando la eficiencia y calidad de sus trabajos en procura de la más amplia satisfacción de sus clientes nacionales y extranjeros.

la Autoridad Marítima competente, correspondiente. Asimismo, en estos casos, las empresas navieras y/o armadores solicitarán a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas el envío de un Inspector Técnico de la Oficina de Inspecciones Técnicas del Ministerio de Marina, para que fiscalice, verifique y constate la necesidad de efectuar la reparación fuera del país, para lo cual expedirá la certificación respectiva. Los gastos que este procedimiento origine serán de cuenta de la empresa y/o armador que lo solicite.

Artículo 5o.- Los Ministerios de Marina, Industria y Comercio, Economía y Finanzas y de Transportes y Comunicaciones quedan autorizados para dictar las disposiciones reglamentarias y complementarias para el mejor cumplimiento de lo dispuesto en el presente Decreto Supremo.

Artículo 6o.- Para efectos de la ejecución de los trabajos de reparación y carena correspondiente al presente año, las empresas navieras y armadores presentarán en el plazo de 30 días a partir de la promulgación del presente Decreto Supremo, el Programa Calendario a que se refiere el artículo 2o. del presente Decreto Supremo.

Artículo 7o.- El presente Decreto Supremo será refrendado por los Ministros de Marina, Industria y Comercio, Economía y Finanzas y de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 8o.- Quedan derogadas las disposiciones que se opongan al presente Decreto Supremo.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, al primer día del mes de agosto de mil novecientos setentidós.

General de División EP., JUAN VELASCO ALVARADO, Presidente de la República.

Vicealmirante AP. LUIS VARGAS CABALLERO, Ministro de Marina.

General de Brigada EP., ANIBAL MEZA CUADRA CARDENAS, Ministro de Transportes y Comunicaciones.

General de División EP., FRANCISCO MORALES BERMUDEZ CERRUTTI, Ministro de Economía y Finanzas.

Contralmirante AP. ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO, Ministro de Industria y Comercio.

Declara el Presidente de Siderperú:

CON BINOMIO SIMA-SIDERPER SE CONSTRUIRAN EQUIPOS PE

"Una mayor implementación de los talleres del Servicio Industrial de la Marina del Callao estaría plenamente justificada lo cual permitirá la fabricación de equipos pesados contribuyendo positivamente a nuestra independencia económica dentro de la formación del binomio SIMA–SIDERPERU", dijo a la revista SIMA el Presidente Ejecutivo de la Empresa Siderúrgica del Perú (SIDERPERU), Contralmirante AP. Jorge Luna García, al responder una de las varias preguntas que se le formularon durante una entrevista exclusiva.

Más adelante, el Presidente de SIDERPERU expresó que su organización con el producto primario y el SIMA con sus talleres de forja y de maquinado, constituirían una favorable base para acometer la fabricación de equipo pesado.

Asimismo, nuestro entrevistado en calidad de primicia nos dio a conocer que en el primer trimestre de 1973, SIDERPERU estará capacitada para entregar el primer lote de planchas de acero naval al SIMA para la construcción de buques de alto bordo. En igual forma, nos dijo que están preparados para hacer frente a la demanda de material para la construcción del oleoducto que traería a la costa el petróleo hallado en la selva peruana.

Opinando sobre el rol que actualmente cumple el SIMA en el panorama industrial del país, el Contralmirante AP. J. Luna García nos manifestó que considera a nuestro Servicio como la principal organización en el sector Metal-Mecánica del Perú, contribuyendo además en forma decisiva al desarrollo industrial como centro de formación de profesionales y técnicos especializados, que han salido y salen de sus filas para dirigir la industria de astilleros privados y de otras entidades afines.

Por la trascendencia de las declaraciones del Contralmirante AP. Jorge Luna García, transcribimos a continuación las declaraciones textuales de esta entrevista:

SIMA.- ¿En qué fecha SIDERPERU estará capacitada para entregar al SIMA el primer lote de planchas de acero naval para la construcción de buques de alto bordo?

C.ALM. LUNA.- En el primer trimestre de 1973, requiriéndose recibir los pedidos con no menos de 120 días de anticipación a la entrega deseada.

SIMA.- ¿Cuáles son las características de la maquinaria que SIDERPERU utilizará en la producción de planchas de acero para la construcción naval y a qué orden llega la inversión para la fabricación de estos materiales?

C.ALM. LUNA.- No será necesario efectuar ninguna inversión adicional. El equipo con que contamos permite la producción de plancha gruesa hasta 32 mm de espesor y 2,440 mm. de ancho. Se cuenta así mismo con todas las facilidades necesarias para efectuar el control de calidad conforme a las normas del Lloyd Británico.

SIMA.- En caso de la aprobación final por el Supremo Gobierno, ¿desde qué fecha SIDERPERU podrá entregar el material necesario para la construcción del oleoducto que traerá a la costa el petróleo descubierto en la selva peruana?

C.ALM. LUNA.- SIDERPERU está preparada para hacer frente a esta demanda. Las entregas se iniciarían 120 días después de la primera orden en cantidades a convenirse, según el programa de fabricación del oleoducto.

SIMA.- ¿Qué opina Ud. señor Contralmirante, sobre el binomio SIDERPERU–SIMA como futuro ente de producción metal-mecánica, el que tendría a su cargo la construcción de los más importantes sistemas de la industria pesada nacional?

C.ALM. LUNA.- El desarrollo de un país se materializa con la producción de bienes de capital, y entre éstos, cobra extraordinaria importancia el equipo pesado. La producción de equipo pesado, sin embargo, es normalmente un paso difícil de dar porque requiere de gigantescas y muy costosas máquinas herramientas cuyo grado de utilización suele ser tan pequeño en un país en desarrollo que no se logra una aceptable rentabilidad de la correspondiente inversión. En el Perú se ha dado ya un primer paso en esa dirección con las construcciones navales que viene realizando el SIMA, de modo que una mayor implementación de los talleres de ese servicio estaría completamente justificada y permitiría la fabricación de piezas de equipo pesado, contribuyendo positivamente a nuestra independencia económica. En el binomio que se menciona, SIDERPERU participaría con el suministro de los necesarios productos siderúrgicos, siendo capaz de proveer lingotes de acero para forja y piezas de fundición de hierro y de acero de hasta 60 Tons. y planchas gruesas de hasta 32 mm. de espesor. Así, SIDERPERU con el producto primario y el SIMA con talleres de forja y de maquinado, constituirían una favorable base para acometer la fabricación de equipo pesado.

La medida en que el Binomio SIDERPERU–SIMA podrá crear la base de la industria pesada nacional, dependerá del aliento financiero estatal.

SIMA.- ¿Cuál es su opinión sobre el rol que actualmente cumple el Servicio Industrial de la Marina en el panorama industrial del país?

C.ALM. LUNA.- Opino que ha sido un acierto el abrir este servicio de la Marina para atender a necesidades de la industria del país y de haberlo dotado de facilidades para la construcción de barcos, porque aumentando con ello el campo de aplicación de sus instalaciones y de su personal, no sólo se obtiene una mayor y mejor utilización de éstos, sino que se justifica una implementación cada vez mayor, tendiente a llenar el vacío de la fabricación de equipo pesado.

En resumen, considero que el SIMA es en la actualidad la principal organización en el sector METAL–MECANICA del Perú. Además, de lo mencionado anteriormente, contribuye en forma decisiva al desarrollo industrial como centro de formación de técnicos y profesionales especializados, que han salido y salen de sus filas para dirigir la industria de astilleros privados y otras entidades afines que no se habrían creado, con la facilidad que lo hicieron, de no contar con este semillero.

SIMA.- ¿Cuál es su opinión sobre la integración de los países signatarios del Acuerdo de Cartagena?

C.ALM. LUNA.- La integración, tal como se ha concebido en el Acuerdo de Cartagena, ha superado el molde adoptado por diversos grupos de países que han establecido un mercado común. El Pacto Andino significa algo más que un simple aumento de la comercialización por razones de la eliminación de barreras aduaneras. Pretende, mediante la programación conjunta de los sectores más importantes de la industria y otras medidas comunes de trato al capital extranjero y a la importación de tecnología, lograr un desarrollo equilibrado y armónico de todos los países del grupo. Una población total que alcanzará a los 80 millones en 1980, justifica producciones que serían de mercado insuficiente en los países miembros aisladamente. El consiguiente robustecimiento de la economía, permitirá lograr el principal objetivo del Acuerdo: "elevar el nivel de vida de los habitantes de la Sub-región". Por lo expuesto, opino que el Acuerdo de Cartagena ha sido decididamente un remarcable acierto y que constituye la única esperanza de acortar la distancia que nos separa de los países desarrollados. Debemos, por tanto, felicitarnos porque haya entrado en el terreno de las realizaciones con la reciente aproba-

ción del programa metal-mecánico y con anteriores importantes "Decisiones" como la famosa No. 24 del tratamiento al capital extranjero.

SIMA.- ¿Cuáles son sus sugerencias para que el Perú asuma con éxito el reto a su capacidad en el primer programa sectorial metal-mecánico, que acaba de aprobarse?

C.ALM. LUNA.- Siendo de la mayor importancia el aprovechar las oportunidades del mencionado programa, la Dirección de Promoción Industrial del Ministerio de Industria y Comercio debe estimular los nuevos establecimientos con todos los medios a su alcance, incluyendo la asignación de la más alta prioridad posible. Como refuerzo al sector privado, habría que recurrir a la empresa mixta y aún a la netamente estatal aunque sea transitoriamente, para no perder las oportunidades de desarrollo industrial que se nos brinda y que, de otro modo, serían aprovechadas por los demás países del Grupo Andino.

Fundamentalmente debe cuidarse de asegurar la producción eficiente, inculcando autoridad y disciplina como factores vitales en el trabajo, para acelerar el desarrollo que tanto promete para el bienestar de nuestro pueblo, y como consecuencia determinante, el logro de una posición competitiva dentro de la Sub-región.

SIMA.- ¿Cuáles son los logros alcanzados por SIDERPERU durante su gestión?

C.ALM. LUNA.- La puesta en marcha de la Planta de Productos Planos; Ley Orgánica de SIDERPERU y la consiguiente reestructuración financiera; reorganización administrativa con la Gerencia General de Chimbote. Contratación del suministro de coque con cláusula de garantía de consumo específico en el Alto Horno. Elaboración de los planes de expansión, de los cuales se está ejecutando el proyecto de la Fundición y el de la Nueva Acería Eléctrica.

Todo lo cual nos está conduciendo a lograr volúmenes de venta compatibles con la inversión inicial. Esta situación se refleja en la obtención de utilidades a partir del mes de mayo del presente año.

SIMA.- ¿Qué medidas sugeriría Ud. para que la siderúrgica nacional alcance un mayor desarrollo?

C.ALM. LUNA.- El máximo apoyo estatal a nuevos establecimientos en los sectores metal-mecánica y automotriz y a la ampliación de los existentes, como la construcción naval; incluyendo medidas de cómoda y fácil financiación. Favorecer más aún, con nuevas disposiciones, la construcción de viviendas. El desarrollo de la siderurgia está muy ligado al desarrollo de los sectores mencionados.

SIMA.- ¿Qué incidencia futura tendrá la Comunidad Industrial en el desarrollo industrial del país?

C.ALM. LUNA.- Comenzaré, antes de responder directamente a la pregunta, expresando lo que entiendo por desarrollo industrial. Creo, que no es solamente la creación física de infinidad de fábricas; más que nada, es que se llegue a comprender, dentro de la sociedad en donde operan éstas, en qué consiste el "Problema Industrial"; estaremos desarrollados industrialmente cuando todos los individuos y las instituciones dentro de esa área comprendan perfectamente el problema de cómo se administra una Empresa, de cómo y con qué dificultad se consiguen los fondos para financiar una operación, de cuál es la incidencia de todos los factores en el logro de que el producto se presente en el mercado; de lo que se puede esperar del crecimiento de tal o cual industria; de la comprensión exacta de los objetivos y metas, y de las dificultades que hay que vencer para lograrlas; el grado en que se consiga entender estos conceptos por parte del público directa o indirectamente ligado a una producción industrial, nos dará el grado de desarrollo y me parece que el concepto de lo que es la "Comunidad Industrial" va a servir perfectamente para este fin si es usado con propiedad.

SIMA.- ¿Cuáles fueron los últimos cargos desempeñados por Ud. en la Armada Peruana?

C.ALM. LUNA.- Comandante del BAP "Coronel Bolognesi", Jefe del Estado Mayor General de la Escuadra, y Jefe de la 3ra. Sección del Estado Mayor General de la Marina.

SIMA.- ¿Cuál es su mensaje al SIMA?

C.ALM. LUNA.- El siguiente:

—Mantener su bien ganado prestigio.

—Incrementar la integración nacional en la construcción naval.

—Continuar contribuyendo con la formación de técnicos eficientes que requiere el desarrollo industrial del país.

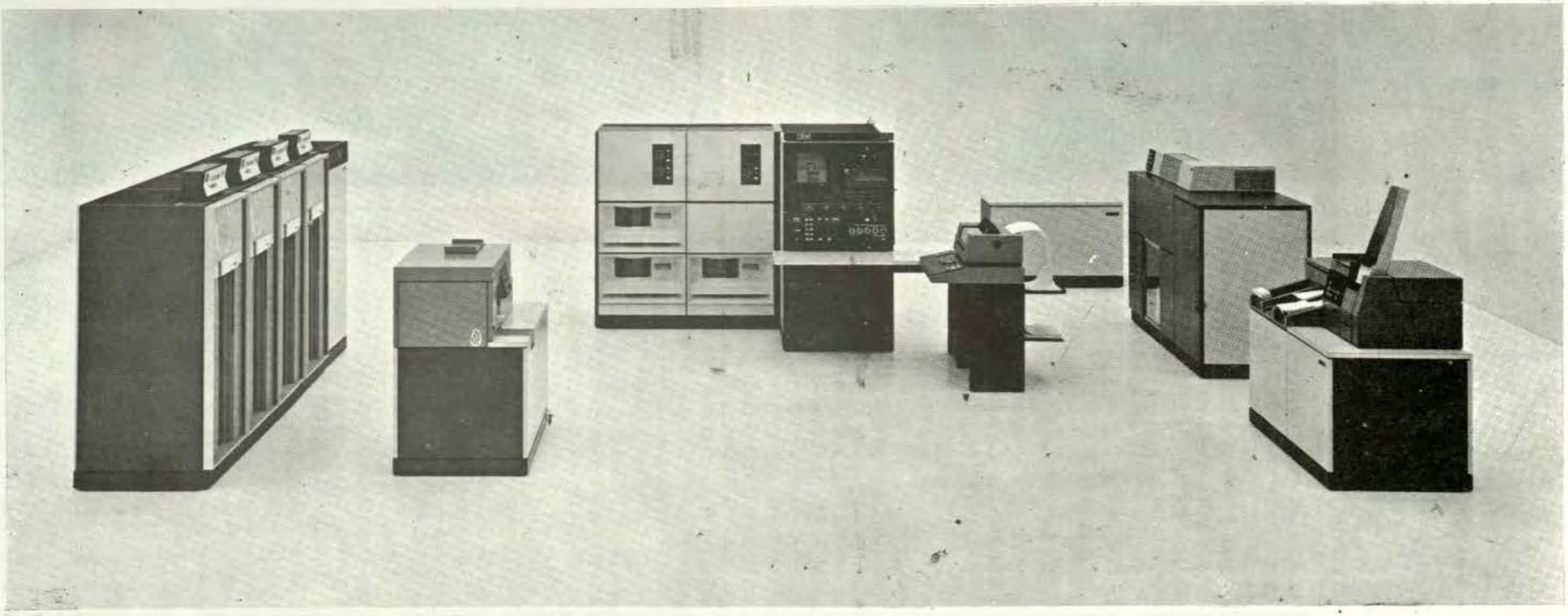
—Y por encima de todo: SERVIR A LA ARMADA Y POR LO TANTO AL PERU.



Contralmirante A.P. Jorge Luna García: "Al SIMA, servir a la Armada y por lo tanto al Perú".



IBM



Uno de los modelos más avanzados de computadores IBM.

El avance en la tecnología en estas computadoras permite el uso de circuitos monolíticos para lograr mayor potencia a menor costo dando notables ventajas a los usuarios de estos sistemas.

Un paso más avanzado, para lograr sin mayores costos, posibilidades de uso de computadores en campos nuevos.

NUESTRO NEGOCIO ES RESOLVER PROBLEMAS

IBM *IBM del Perú S. A.*

SISTEMA IBM /370 MODELO 135

EN EL SIMA ENSAMBLARAN Y FABRICARAN EQUIPOS Y COMPONENTES DE ACCESORIOS PARA BUQUES

SE FIRMA CONVENIO CON MACGREGOR Y NORWINCH

El alto grado de eficiencia tecnológica que está alcanzando el SIMA se ha visto reforzado con la firma de dos contratos con dos prestigiosas empresas mundiales mediante los cuales nosotros ensamblaremos y fabricaremos con la respectiva licencia, diversos equipos y componentes para cualquier tipo de buques.

Las respectivas licencias otorgadas por la NORWINCH GROUP y la MAC-GREGOR INTERNATIONAL son una objetiva muestra de la confianza que guardan estos prestigiosos consorcios internacionales para que equipos de sus patentes puedan producirse en los talleres del SIMA.

Por el contrato suscrito entre la NORWINCH GROUP y el SIMA, se otorga la licencia para fabricar progresivamente maquinaria hidráulica de cubierta, tales como los cabrestantes para recoger el ancla, winches para maniobrar la carga, winches y molinetes de amarre, entre otros, los cuales se van a utilizar en los graneleros de 25,000 toneladas y otros buques que van a ser construidos en nuestros astilleros.

El contrato fue suscrito entre el Gerente de Ventas de Norwinch Group, Reidar Rasmussen y el jefe del SIMA. El directivo de esta prestigiosa entidad internacional vino especialmente a nuestra capital para suscribir tal convenio.

Posteriormente, el SIMA firmó el contrato con la firma MAC GREGOR INTERNATIONAL mediante el cual esta prestigiosa empresa nos otorga la licencia para construir equipos MAC GREGOR, entre los que se cuenta principalmente tapas de escotillas para bodegas mecánicas y automáticas, tapas de entrepuentes, puertas de proa y laterales y otros accesorios que se utilizan en buques mercantes. Los productos MAC GREGOR son muy renombrados en el mundo naviero habiendo alcanzado el más alto grado de tecnificación operativa.

El respectivo contrato fue suscrito por el señor R.P. Hulobowicz, de MacGregor International S.A. y el jefe del SIMA.

El territorio asignado para la venta de esta maquinaria fabricada en el Servicio Industrial de la Marina corresponde a la Sub-Región Andina, área en la cual el SIMA promoverá estos prestigiosos productos.

A continuación insertamos los textos de las Resoluciones ministeriales que rubricaron la firma de los convenios antes citados.

RESOLUCION MINISTERIAL
1129–72–MA/CG

Visto el Convenio a celebrarse entre la Compañía Mac GREGOR INTERNATIONAL S.A., de nacionalidad suiza y el Servicio Industrial de la Marina;

Estando a lo informado por el Jefe del Servicio Industrial de la Marina y a lo acordado por el Directorio del Servicio Industrial de la Marina;

SE RESUELVE:

1.– Apruébase el Convenio de LICENCIAMIENTO para fabricación de tapas de escotillas y equipo de cubierta bajo licencia, a celebrarse entre la Compañía MAC-GREGOR INTERNATIONAL S.A. de nacionalidad suiza representada por su Presidente señor Henri Kummerman y el Servicio Industrial de la Marina, en todas sus partes, el cual entrará en vigencia a partir de la firma del documento por ambas partes contratantes.

2.– Autorízase al Jefe del Servicio Industrial de la Marina a firmar en representación de dicho Servicio, el CONVENIO a que se refiere el Artículo 1 de la presente Resolución.

Regístrese y comuníquese como Documento Oficial Reservado (D.O.R.).

Luis E. Vargas Caballero

RESOLUCION MINISTERIAL
No. 0852-72-MA

Lima, 2 de mayo de 1972

Visto el Convenio a celebrarse entre la Compañía AS BERGENS MEKANISKE VERKSTEDER de nacionalidad noruega y el Servicio Industrial de la Marina;

Estando a lo informado por el Jefe del Servicio Industrial de la Marina y a lo acordado por el Directorio del Servicio Industrial de la Marina;

SE RESUELVE:

1o.- Apruébase el Convenio de LICENCIAMIENTO para fabricación de maquinaria de cubierta bajo licencia, a celebrarse entre la Compañía AS BERGENS MEKANISKE VERKSTEDER de nacionalidad noruega representada por su Gerente de Ventas señor REIDAR RASMUSSEN y el Servicio Industrial de la Marina, en todas sus partes, el cual entrará en vigencia a partir de la firma del documento por ambas partes contratantes.

2o.- Autorízase al Jefe del Servicio Industrial de la Marina a firmar, en representación de dicho Servicio, el CONVENIO a que se refiere el Artículo 1o. de la presente Resolución.

Regístrese y comuníquese como Documento Oficial Reservado (D.O.R.).

Luis E. Vargas Caballero

la soberanía del mar peruano

¡las 200 millas son nuestras!



El 1º de agosto de 1972, la nación peruana celebró jubilosamente el 25 aniversario de la dación del D.S. 781 por el cual se proclamó la extensión de la soberanía del mar peruano hasta las 200 millas. En esa fecha, la Marina de Guerra del Perú, celosa vigía de esta vasta porción de la patria, organizó una serie de ceremonias conmemorativas a nivel nacional cuyas realizaciones incrementaron la conciencia marítima del pueblo peruano. En el límite simbólico de las 200 millas la Escuadra, representada por la dotación del BAP "Castilla", rindió ese día emotivo y patriótico homenaje al hombre peruano de mar y en la inmensidad del mar se escucharon las vibrantes palabras del mensaje a la nación del Ministro de Marina, Vicealmirante A.P. Luis E. Vargas Caballero.

mensaje del ministro de marina:

Hace un cuarto de siglo, el Perú proclamó la Declaración de soberanía y jurisdicción marítima sobre las doscientas millas y no queda ya duda ni reserva mental posible, en el cumplimiento de lo establecido desde entonces, cuando debió parecerle a muchos países del mundo una declaración utópica. Plenamente conscientes de la responsabilidad asumida, ha transcurrido todo ese lapso y aún laten emocionados nuestros corazones, con el recuerdo de las jornadas inolvidables vividas por nuestro país, haciendo caducar para siempre la tesis insostenible de las tres y doce millas, e incorporando a nuestra legislación un concepto que ha pasado con el sello de los más grandes acontecimientos a nuestra Historia. Fue un pronunciamiento que hizo formar parte fundamental y esencial al Perú de su océano, variando el curso de nuestro acontecer en lo político, en lo social, en lo económico, en lo material como en lo espiritual y lo moral. Y nuestro destino recibió un alto y sagrado encargo, el cual estamos llamados a cumplir sobre todas las cosas.

El natural influjo del mar desborda términos o delimitaciones, engarzando la vida entera, en sus distintas facetas y aspectos múltiples. Si la perspectiva de los valores de un pueblo se asienta en ciertas concepciones, las cuales constituyen su razón de existencia; daríamos por terminada nuestra misión histórica al no considerar el mar como el más precioso de esos valores-tipo. De él depende todo programa de vida nacional y económico, basamos en él un camino seguro para alcanzar prosperidad, riqueza y bienestar, atendiendo con interés y larguezas a favorecer el desarrollo de las industrias marítimas, el aumento de la Marina mercante y el poder y eficiencia de su Flota de combate. El mar está siempre presente sirviendo de despertador de conciencias, con presencia vívida, dinámica y permanente. No olvidemos los consejos de uno de nuestros más ilustres hombres de Estado: Castilla. Y recordemos que cuando un pueblo abandona y desprecia la misión que le corresponde, se labra su propia ruina. Todo peruano está obligado a meditar sobre las cosas del mar; todos los peruanos deben su apoyo material a más realizaciones concretas, que den soporte a la voluntad sustanciosa de progreso del Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada.

La Marina se encuentra en la posición ineludible de promover, por cuantos medios sea posible, el significado de este Primero de Agosto. Sin embargo, no es suficiente una simple conmemoración y queremos continuar un proceso, porque a ello tiene derecho indiscutible, nuestra limpia vida naval en la historia. El Ministerio del ramo, al que tengo el honor de presentar, por su propio interés y el de la Patria, considera la ocasión propicia con objeto de sembrar en el medio ambiente social, la semilla cuyo ulterior desarrollo brinde poderosos frutos de fuerza y de impulsos nacionales. Ninguna objetividad nos parece tan digna de sus desvelos y funciones, como la de preparar y promover el engrandecimiento marítimo del país. Nos referimos a la patriótica empresa, inspirada en el ideal favorable a todos aquellos intereses, los cuales tienen por campo de acción el dominio, explotación y defensa de las riquezas que en el mar o por el mar puede adquirir el Perú. Natural es que un ideal así no es factible de alcanzar sino a costa de grandes trabajos, sosteniendo una verdadera lucha contra inveterados hábitos y despegos.

Siendo indispensable desde todo punto de vista, contar con el valioso concurso de la opinión pública, hasta conseguir que el Perú entero aparezca entusiasta por los asuntos marítimos, impetramos del reconocido patriotismo de los marinos mercantes, gente de mar, trabajadores marítimos, deportistas del mar, pescadores, periodistas, trabajadores en construcción naval, industrias del mar, en fin de todos quienes comprenden el sentir y conozcan con exactitud la utilidad que para el país posee el hacer y la actividad del mar. Les pedimos que sirvan de misioneros ante el hombre que trabaja la tierra, que labora en tierra, que sirve en ella y para ella.

COMPATRIOTAS:

En este día de exaltación patriótica, con plena conciencia de la trascendental obra que lleva a cabo el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, guiado por el imperativo de hacer la grandeza nacional; evoca el Ministerio de Marina, lleno de admiración y simpatía, una fecha la cual integra a la Epopeya de épicas hazañas que fue la Independencia: si otrora con el hierro y el fuego se forjó un Perú dueño de sus destinos terrestres, hace 25 años quedó incorporado nuestro océano, consecuencia de una misión esencial y decisiva de uno de los actos más notables de nuestra Historia. Recordando esas jornadas cívicas, que sellaron nuestro destino marítimo, surge la emoción imborrable al tener presentes dichas páginas tan preciosas y elocuentes; por ellas materializamos nuestro agradecimiento al Gobernante de entonces, Dr. José Luis Bustamante y Rivero y a todos quienes cooperaron en proclamar la Declaración de soberanía y jurisdicción marítima sobre las doscientas millas. El homenaje que llevamos a cabo este Primero de Agosto, relieva el carácter y los principios sustentados ayer, los mismos que defenderá siempre el Perú.

Lima, 1o. de agosto de 1972

Vice-Almirante LUIS E. VARGAS CABALLERO
Ministro de Marina.

SOBERANIA Y JURISDICCION EN LA PLATAFORMA Y EL MAR PERUANO HASTA LAS 200 MILLAS

D. S. 781

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la plataforma submarina o zócalo continental forma con el continente una sola unidad morfológica y geológica

Que en dicha plataforma continental existen riquezas naturales cuya pertenencia al patrimonio nacional es indispensable proclamar.

Que es igualmente necesario que el Estado proteja, conserve y reglamente el uso de los recursos pesqueros y otras riquezas naturales que se encuentran en las aguas epicontinentales que cubren la plataforma submarina y en los mares continentales adyacentes a ella, a fin de que tales riquezas, esenciales para la vida nacional, continúen explotándose o se exploten en lo futuro, en forma que no cause detrimento a la economía del país ni a su producción alimenticia.

Que la riqueza fertilizante que depositan las aves guaneras en las islas del litoral peruano requieren también para su salvaguardia la protección, conservación y reglamentación del uso de los recursos pesqueros que sirven de sustento a dichas aves.

Que el derecho a proclamar la soberanía del Estado y la jurisdicción nacional sobre toda la extensión de la plataforma o zócalo submarino, así como sobre las aguas epicontinentales que lo cubren y sobre las del mar adyacentes a ellas en toda la extensión necesaria para la conservación y vigilancia de las riquezas allí contenidas, ha sido declarado por otros Estados y admitido prácticamente en el orden internacional (Declaración del Presidente de los Estados Unidos de América del 28 de setiembre de 1945, Declaración del Presidente de México del 29 de octubre de 1945, Decreto del Presidente de la Nación de Argentina del 11 de octubre de 1946, Declaración del Presidente de Chile del 23 de junio de 1947).

Que el artículo 37o. de la Constitución del Estado establece que las minas, tierras, bosques, aguas y en general, todas las fuentes naturales de riqueza pertenecen al Estado, salvo los derechos legalmente adquiridos.

Que en ejercicio de la soberanía y en resguardo de los intereses económicos nacionales, es obligación del Estado fijar de una manera inconfundible el dominio marítimo de la Nación, dentro del cual deben ser ejercitadas la protección, conservación y vigilancia de las riquezas naturales antes aludidas.

Con el voto consultivo del Consejo de Ministros.
DECRETA:

1o.- Declárase que la soberanía y la jurisdicción nacionales se extienden a la plataforma submarina o zócalo continental o insular adyacente a las costas continentales e insulares del territorio nacional cualesquiera que sean la profundidad y la extensión que abarque dicho zócalo.

2o.- La soberanía y la jurisdicción nacionales se ejercen también sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional, cualquiera que sea su profundidad y en la extensión necesaria para reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales de toda clase que en o debajo de dicho mar se encuentren.

3o.- Como consecuencia de las declaraciones anteriores, el Estado se reserva el derecho de establecer la demarcación de las zonas de control y protección de las riquezas nacionales en los mares continentales e insulares que quedan bajo el control del Gobierno del Perú, y de modificar dicha demarcación de acuerdo con las circunstancias sobrevinientes por razón de los nuevos descubrimientos, estudios e intereses nacionales que fueren advertidos en el futuro y, desde luego, declara que ejercerá dicho control y protección sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar a una distancia de doscientas (200) millas marinas, medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos. Respecto de las islas nacionales, esta demarcación se trazará señalándose una zona de mar contigua a las costas de dichas islas, hasta una distancia de doscientas (200) millas marinas medidas desde cada uno de los puntos del contorno de ellas.

4o.- La presente declaración no afecta el derecho de libre navegación de naves de todas las naciones, conforme al Derecho Internacional.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, el día primero de agosto de mil novecientos cuarenta y siete.

JOSE LUIS BUSTAMANTE Y RIVERO

ENRIQUE GARCIA SAYAN



MEMORIA DE PETROPERU

Está en circulación la Memoria de Petróleos del Perú correspondiente a 1971. Es un documento de trascendencia, ya que nos muestra la marcha económica de una entidad que juega un rol decisivo en el desarrollo de nuestro país.

Como se sabe, el 80 por ciento de toda la energía que se consume en el país proviene de petróleo y según nuestras leyes, el Estado se reserva la exploración, explotación y refinación del petróleo, siendo, precisamente Petróleos del Perú la entidad encargada de poner en práctica la política petrolera del Estado.

Según la Memoria, los ingresos por ventas y otros durante 1971 fueron de más de 5 mil millones de soles, alrededor de 300 millones más que en 1970 como consecuencia, principalmente, de mayores ventas de productos en el mercado interno.

La utilidad neta obtenida **llegó casi a los 200 millones de soles,** inferior a la del año anterior debido principalmente a la menor producción de petróleo crudo; al aumento en los volúmenes y precios del crudo y productos terminados, que hubo que importar del exterior para atender las necesidades normales del mercado interno; a las provisiones efectuadas para pago de derechos sobre importaciones de crudo de años anteriores y al aumento de los costos operativos en general.

Durante 1971, se efectuaron inversiones de activo fijo **del orden de los 1,134 millones de soles.** De esa cifra total, 640 millones correspondieron a exploración y producción; 115 millones a refinación; 171 millones a distribución y comercialización y 200 millones a la nueva sede administrativa de Petróleos del Perú.

En conjunto, se efectuaron pues mayores inversiones que en 1970, principalmente en la búsqueda de petróleo en la Selva, en la adquisición de equipos de transporte y en la construcción de la nueva sede administrativa, próxima a inaugurarse y que permitirá a Petróleos del Perú, no sólo lograr una mayor centralización y funcionalidad administrativa sino contar con un importante bien de capital en continua revaluación.

Cabe señalar que, en el ejercicio económico que comentamos, se incluye un pasivo de 1,156 millones de soles para hacer frente a las obligaciones sociales que la International Petroleum Company tenía con sus servidores jubilados. Esta compañía no había cumplido con proveer los fondos necesarios para atender a tales pagos, no obstante existir en la legislación peruana disposiciones terminantes respecto a dicha obligación. Al disponerse por el Supremo Gobierno, según Decreto Ley No. 18664, que se continúen pagando las pensiones sin señalar los fondos para tal fin, la Empresa ha tenido que hacer las provisiones necesarias para dar cumplimiento a dicha obligación.

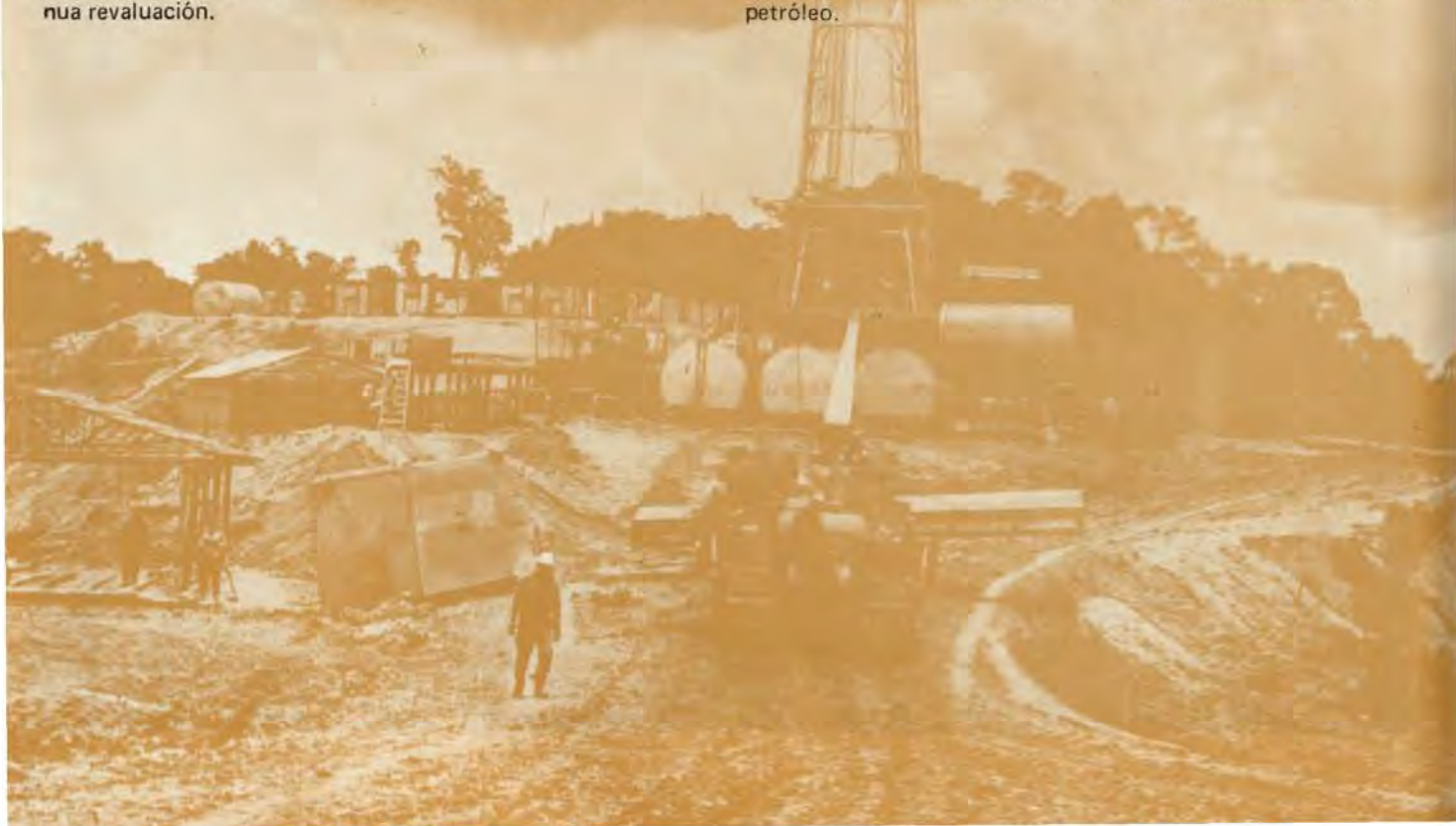
De otro lado, no es un secreto que los precios del crudo han sufrido un considerable aumento y que el país se ve precisado a importar crecientes volúmenes para atender su mercado interno, principalmente como consecuencia de la progresiva declinación de los campos del Noroeste y del crecimiento de nuestro consumo de productos de petróleo a razón de un 7 o/o cada año.

Pero, la Empresa no sólo debe pagar más por el crudo que importa, sino precisamente por el que ella produce en el país, ya que la explotación de sus declinantes campos norteños se torna cada vez más difícil y por consiguiente más costosa.

No obstante todas estas dificultades, nuestra empresa petrolera ha seguido abasteciendo normalmente el mercado nacional, con productos de buena calidad y que figuran entre los de precio más bajo del mundo.

Cabe destacar que Petróleos del Perú ha continuado siendo fuente de tributación para el Fisco por todos los impuestos que gravan sus operaciones. Sus actividades generaron cerca de 2 mil millones de soles; en los cuales **840 millones aproximadamente** correspondieron a impuestos pagados por la Empresa.

Esta Memoria de 1971 llega a nuestras manos en momentos en que el Perú es testigo de los hallazgos en la Amazonía y en el Zócalo Continental, que inician con esa serie sucesiva e impresionante de éxitos una prometedora etapa en el desarrollo de las actividades que Petróleos del Perú viene impulsando para lograr nuestro autoabastecimiento y para devolver al Perú su condición de país exportador de petróleo.



Avances del Acuerdo de Cartagena

programación metal-mecánica en el Pacto Andino

El esfuerzo de integración dentro del marco del Acuerdo de Cartagena ha logrado avanzar significativamente al haberse aprobado el Primer Programa Sectorial Metal-Mecánico, que representa una manifestación concreta de uno de los mecanismos fundamentales contemplados en el indicado Acuerdo para lograr la unidad económica entre los países miembros, a través de la realización de un significativo esfuerzo para conseguir la industrialización.

Según lo ha informado el General Luis Barandiarán Pagador, Jefe de la Oficina Nacional de Integración (ONIT), la asignación que le ha sido otorgada al Perú para producir 25 productos de la industria metal-mecánica, que contarán con la seguridad del mercado ampliado de los países de la Subregión, significarán una inversión de 70 millones de dólares, generando, de manera directa e indirecta, una ocupación equivalente a 20 mil puestos de trabajo.

El esquema general del programa de la industria metal-mecánica, aprobado por la Comisión del Acuerdo de Cartagena, incluye la asignación de los 5 países miembros, de 41 unidades arancelarias, con un monto estimado de producción del orden de 285.2 millones de dólares. Teniendo en cuenta que el dinamismo de la industria metal-mecánica depende de la manera en que se desenvuelve el proceso de industrialización, vencida la primera etapa que puede denominarse del "inicio" o "despegue", es indudable que los valores de producción iniciales considerados dentro del programa de la industria metal-mecánica crecerán sustancialmente en cuanto las economías de los países andinos se expandan.

Por otro lado, el criterio de asignaciones tiene como filosofía la especialización de la producción y una más racional localización de las plantas a los efectos de que se empleen las ventajas del mercado ampliado, que conlleva al Grupo Andino, a fin de que los niveles de producción y eficiencia logrados en virtud de producciones proyectadas a nivel de la Subregión, le otorguen eficiencia cada vez mayor y, en consecuencia, la capacidad de competencia más alta a las industrias del sector localizadas en la Subregión.

En términos generales, la adopción del programa de la industria metal-mecánica representa un logro muy importante en la culminación de los objetivos contemplados en el Acuerdo de Cartagena.

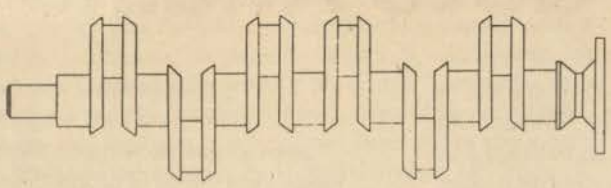
IGNACIO BASOMBRIO ZENDER



COMPAÑIA INDUSTRIAL NOVA S. A.

CINOVA S.A.

MILESIMOS DE PULGADA PUEDEN SALVAR MILES DE SOLES



NUEVO METODO PARA LA RECONSTRUCCION DE CIGUEÑALES Y EJES EN GENERAL

- REHABILITACION CON RECONOCIDO SISTEMA – FINCO WELD –
- 50 o/o DE ECONOMIA EN COMPARACION A UNA PIEZA NUEVA
- DURACION Y RESISTENCIA IGUAL QUE DE FABRICA
- SISTEMA APROBADO POR LOS FABRICANTES DE MOTORES
- PERSONAL TECNICO ESPECIALIZADO

ESTAS SON ALGUNAS DE LAS VENTAJAS QUE LE OFRECE CINOVA, EL UNICO TALLER EN EL PERU. EQUIPADO CON MODERNAS MAQUINAS, DANDO DE ESTA MANERA, LA MAXIMA GARANTIA EN SUS TRABAJOS

CONSULTE CON NUESTROS TECNICOS EN
PROLONGACION PARINACOCHAS 1561
APARTADO 4726
TELEFONOS : 317094 – 311937 – 245544
LA VICTORIA – LIMA

VISITE NUESTRA PLANTA DE CROMO DURO



¿los continentes se mudan?

Por: Robert S. Dietz — Laboratorios de Oceanografía y Meteorología del Atlántico. EE.UU.

Durante la década pasada, el concepto del desplazamiento continental ha pasado por una transformación extraordinaria, desde una hipótesis desaforada a través de un periodo de evaluación frecuente, para finalmente, ir a la verificación. La realidad del desplazamiento ya no se discute pero la mayoría de los científicos de la especialidad piensan que muchos problemas todavía permanecen sin resolver. Lo más importante es ¿cuándo comenzó este desplazamiento y dónde estuvieron los continentes en el comienzo? . . . Brevemente, necesitamos entender acerca de la forma de la ruptura continental y la dispersión en tiempo y espacio.

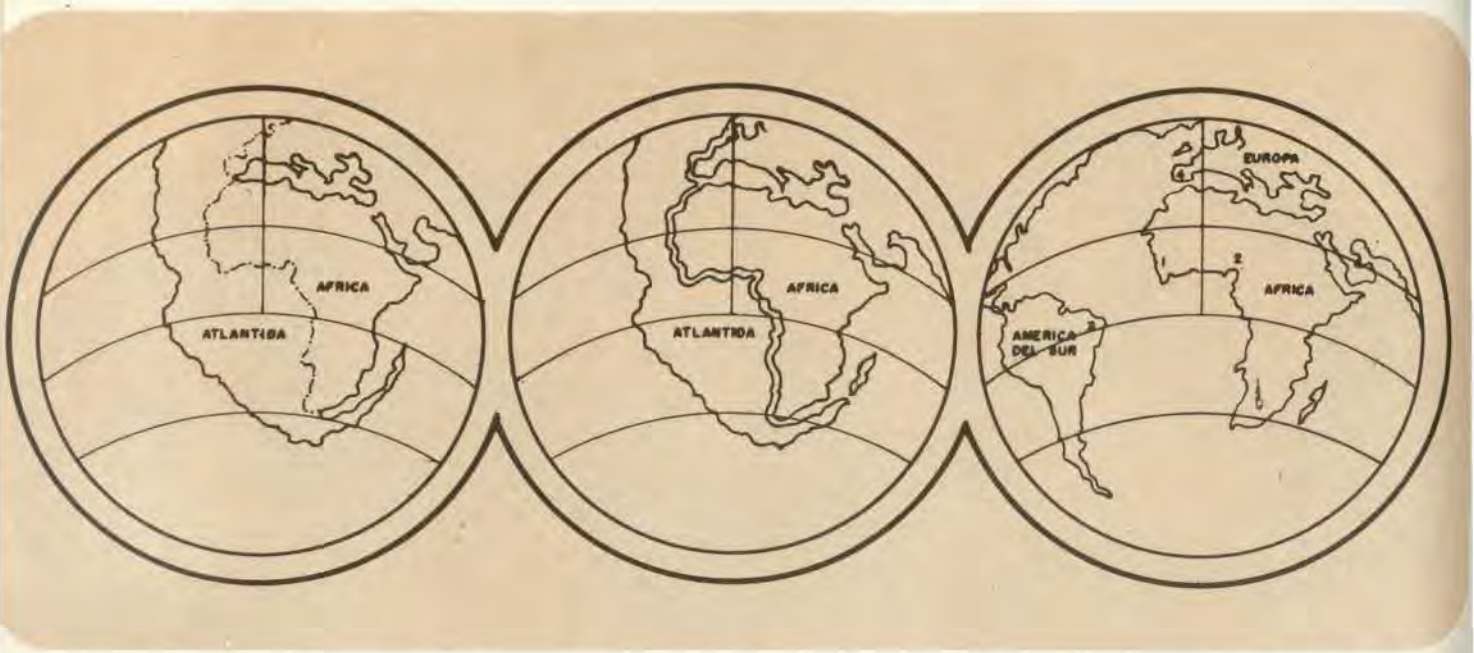
En el contexto moderno, el desplazamiento continental es simplemente una consecuencia necesaria de la gran teoría de la "Plancha Tectónica", El término "tectónico" se refiere a los lentos movimientos geológicos de la corteza terrestre (arriba, abajo o a los lados), también al repliegue compresional y a las grietas por extensiones. Este concepto sostiene que la corteza exterior de la tierra está dividida en alrededor de nueve láminas o capas mayores rígidas, o capas esféricas, separadas por juntas o grietas, algo así como segmentos parecidos a la caparazón de la tortuga.

Estas capas de 60 millas de grosor, están en un lento pero inexorable movimiento y ellas interaccionan a lo largo de sus límites produciendo terremotos, entre otras cosas, al estar en su proceso.

Los continentes de 22 millas de grosor son "capas" graníticas encajadas dentro de la lámina o capa. Con la excepción de la capa del Pacífico, cada placa contiene un continente, y se incluye la India como un subcontinente. Conforme se mueven las capas deben hacerlo así los continentes que están sobrepuestos a ellas.

El Problema Humpty—Dumpty

Creemos hoy que hace alrededor de 200 millones de años, todos los continentes estuvieron unidos, formando el super-



continente de "Pangaea" que significa "toda la tierra". Aunque la solución no es la correcta, podemos en principio resolver este intento de reconstrucción o problema "Humpty–Dumpty", y fijar todos los continentes nuevamente juntos otra vez. Podemos hacer esto por las "capas" desde que ellas cambian de tamaño y de forma.

Estas pueden aumentar más o menos agregando nueva corteza o reabsorbiendo alguna antigua. El aumento se produce en la llamada Cordillera del Medio-océano, donde las capas se apartan y la nueva lava del manto terrestre es elevada hasta ocupar las grietas o rajaduras. El proceso podría asemejarse a la congelación de nueva agua expuesta entre las grietas de los témpanos de hielo.

¿Dónde se absorbe la Corteza?

La reabsorción de la corteza se produce en las fosas o zonas de substracción, áreas aquellas donde la capa crustal se encaja profundamente dentro del manto terrestre. Aquellas rocas que la constituyen son fundibles dentro del manto caliente de la tierra y se levantan nuevamente, produciendo actividad volcánica, intrusiones graníticas y erosionando montañas.

Esas zonas de substracción se hallan en las fosas del Pacífico y una línea llena de fosas se extiende desde Gibraltar, a través del Himalaya hasta Nueva Guinea y es conocida como la gran zona de substracción Tetis.

Podríamos visualizar la capa crustal ideal como que fuera rectangular con una grieta (una cordillera en el medio océano) y una fosa formando un par de márgenes opuestos. Los otros dos lados opuestos serían grandes zonas de corte, llamadas fallas de transformación, que son regiones de resbalamiento, a lo largo de la cual, no le ocurre nada a la corteza, no siendo destruida, sino más bien, algo conservada. Un ejemplo bien conocido para los americanos es la falla de San Andrés la que atraviesa California y es una porción de la capa marginal del Pacífico. El resbalamiento a lo largo del límite de esta placa fue responsable del desastroso terremoto de San Francisco en 1906.

Esta interesante nueva comprensión de la tierra, tan importante para la geología como fue la teoría de la evaluación para la biología, fue precedida por dos desarrollos en el estudio del magnetismo terrestre.

Primero, comprendió detectar los cambios en la posición de los polos magnéticos de la tierra (método polar) y el otro fue las reversiones del campo magnético (método de reversión). Estos fueron puntos críticos para ultimar la prueba del desplazamiento continental.

¿A dónde va el polo norte?

A fines de 1940, los científicos reconocieron que ciertas rocas, especialmente antiguas lavas, eran en efecto "extensión fácil". Como la lava recién expulsada se enfría a través del punto de Curie en cerca de 575ºC., una huella del campo magnético de la tierra, conforme existió en ese lugar queda "marcado en ella". Coleccionando muestras orientales de antiguas lavas, los especialistas en paleomagnetismo, han mostrado claramente que estas "extensiones fósiles" generalmente dan una solución diferente, tanto para la dirección y profundidad del Polo Norte Magnético, que la que presenta un moderno compás de aguja colocado en el punto en el que se tomó la muestra de lava.

Alguna de estas diferencias (pero no todas), establecidas luego de miles de medidas, podrían únicamente ser explicadas si los continentes han derivado.

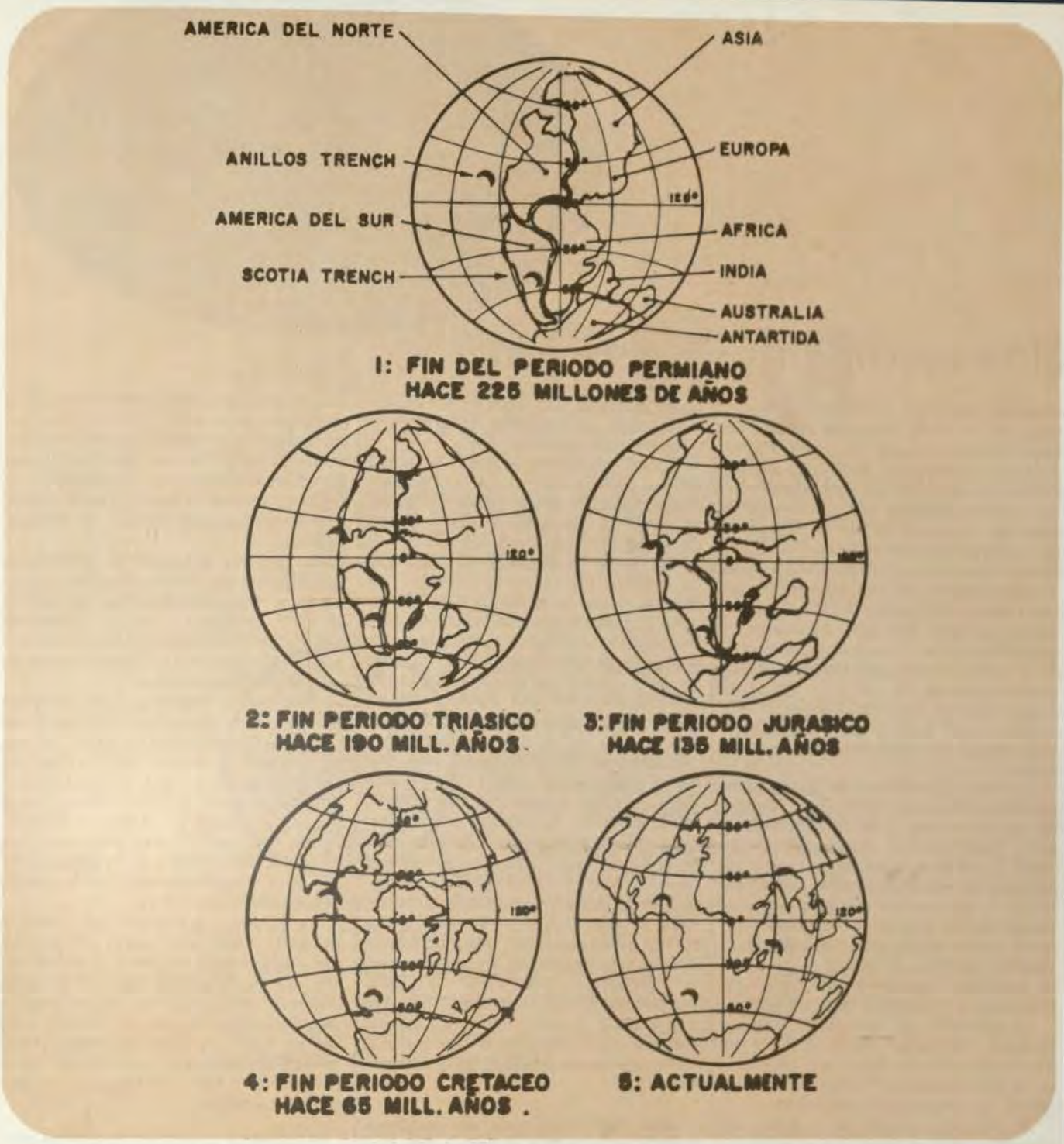
Como ocurre con muchas técnicas científicas, hay limitaciones significativas. La superficie de la tierra es curva, de manera que se necesita tres coordenadas para establecer un punto fijo en el globo.

"Las extensiones fósiles" de paleomagnetismo pueden sólo suministrar orientación y latitud magnética; la longitud permanece siempre indeterminada. De la misma manera, el navegante en el mar, con un compás puede únicamente en principio, determinar su orientación con respecto a la geografía, así como su latitud magnética, pero no su longitud. Desafortunadamente, usando el paleomagnetismo, nadie ha descubierto todavía el equivalente del cronómetro, que hace posible la determinación de la longitud geográfica del buque. Debido a esta restricción, muchos científicos son escépticos de la posición paleopolo como una evidencia del desplazamiento continental.

Afortunadamente, dentro de la última década, un método aún más destacado se ha descubierto, que es el de la reversión magnética. Dentro de los últimos cincuenta años, se halló que extensas regiones del fondo del océano se caracterizaban por fuertes anomalías magnéticas o divergían del ambiente normal del campo magnético de la tierra. Se encontraban dispuestas en fajas paralelas como las de la piel de la cebra. Los británicos pronto establecieron que esto podría explicarse como un incremento del crecimiento de la nueva corteza oceánica que estaba agregándose en forma de capas separadas en las cordilleras del medio del océano. Allí también se tuvo una evidencia para demostrar la reversión de los polos magnéticos de la Tierra, con el polo norte magnético y viceversa, cada millón de años o algo así.

Esta reversión está relacionada con los moldes de circulación dentro del núcleo níquel-hierro de la Tierra y no con la inclinación geográfica de la Tierra. Con cada reversión se agrega una nueva anomalía al modelo de la dispersión del suelo oceánico, de manera que grandes extensiones del fondo del océano actúan como una cinta magnética de grabadora

Pronto fue posible medir con precisión los desplazamientos horizontales de las capas, nueva dimensión en la cual la geología terrestre estaba a ciegas. Ahora tenemos una cronología, algo análoga al método de contar la edad de los árboles con



los anillos de la corteza, la que ha permitido extender el tiempo a 80 millones de años.

De este modo, ahora se sabe que la corteza terrestre no sólo sube y baja sino que también se mueve a los lados. La velocidad horizontal de unos cuantos centímetros anuales, son lentas para los patrones humanos; son diez, cien o miles de veces más rápidas que otros grandes procesos geológicos como la elevación de montañas, desplome de masas de tierra o la erosión de los continentes. Hace tiempo que se sabe que La Florida y la plataforma de las Bahamas, adyacente, revelan una larga historia de continuos desplomes de unas cuantas millas, durante los pasados 150 millones de años. Pero los geólogos recientemente han establecido que durante este mismo intervalo, los blocks de la corteza se han desplazado hacia el noroeste más de 3,000 millas. Cuando se agrega a los desplazamientos verticales y el tiempo, la substancia de la geología clásica, este nuevo desplazamiento horizontal da a la historia de la Tierra una cuarta dimensión y aumenta su complejidad.

Volver a escribir Textos

Los libros de texto ahora están siendo vueltos a escribir para incorporar esta nueva filosofía movilizadora y se aprecia que ha venido una excitante Era para la ciencia de la Tierra. Pueden derivarse beneficios prácticos, una vez que entendamos en detalle el movimiento de las placas. Por ejemplo, será entonces posible predecir los terremotos con cierta precisión. Un paso en esta dirección fue dado recientemente por Robert Wallace del U.S. Geological Survey. Analizando los movimientos a lo largo de la falla de San Andrés en California, predijo que habría un importante movimiento sísmico cada cinco años y un gran terremoto cada quince años. Un desastroso movimiento como el que se produjo en San Francisco en 1906, ocurriría cada siglo.

El concepto de la deriva continental no es nuevo. Reproducido aquí en litografía, es la primera descripción del origen del Océano Atlántico, en "La Creación y sus Misterios"; un tratado que explica el



¿los continentes se mudan?

origen de América y sus habitantes primitivos, por A. Snider publicado en París en 1859. Snider supone que el Océano Atlántico no existía antes del diluvio bíblico. Durante este periodo, erupcionaron grandes volcanes que dividieron las Américas junto con la Isla de Atlántida, las cuales se desplazaron hacia el oeste. Snider lo argumentó mediante una serie de conjeturas sólidas, que las Américas de algún modo, se libraron del Diluvio y no fueron cubiertas con agua. La población antediluviana, por consiguiente, se escapó de la catástrofe y accidentalmente evolucionó dentro de los indígenas encontrados por los exploradores europeos. Snider concluyó que "América es verdaderamente la antigua Atlántida de la época antediluviana".

La deriva continental es representada por Alfred Wegener, en su libro "Origen de los continentes y las cuencas oceánicas". Este volumen fue publicado en 1929, justamente antes de su muerte en las capas de hielo de Groenlandia, donde había ido para probar mediante mediciones geodésicas precisas que este subcontinente estuvo dirigiéndose hacia el oeste. Wegener, primero formalizó el concepto de la deriva de los continentes y se le considera como el fundador de esta hipótesis.

Considerando su ventaja, la idea de Wegener, de que las masas de tierra del mundo provinieron de un solo continente, el de Pangaea (un nombre que él inventó) fue notablemente prematuro.

El interés de Wegener en la deriva, fue apoyado por "la impresión directa producida por la congruencia de las líneas costeras sobre ambos lados del Atlántico". En consecuencia, él acopló los continentes unidos como un rompecabezas de piezas, pero distorsionó sus bosquejos. El ensanchamiento de la India es un buen ejemplo. También consideró a la India como si siempre hubiese sido una parte integral del Asia.

La distribución establecida por Wegener de la fractura inicial de Pangaea (superior carbonífera o de hace 300 millones de años) se anticipa algo a la última fractura Triásica (hace 200 millones de años) propuesta por modernos teóricos. Wegener erróneamente también consideró que mucha de la deriva ocurrió al fin de la época geológica, con Europa, que permanecía unida a Groenlandia hasta hace cerca de un millón de años.

También consideró al Africa y Eurasia en una posición fija, y usó un mapa de diseño arbitrario. El acomodó el desplazamiento de la India hacia el norte, simplemente por la distorsión de Eurasia.

Una serie simplificada de bosquejos, los cuales describen la fractura de Pangaea, según la teoría de R.S. Dietz y John C. Holden, han sido adaptadas de la presentación original en la Revista de Investigaciones Geofísicas (1970). La masa de tierra universal se cree que ha soportado la separación inicial dentro de los supercontinentes de Laurasia, (grupo norte) y Gondwana (grupo sur) al final de la era Triásica, hace 200 millones de años. Una deriva este–oeste, cerca del Ecuador abrió el Océano proto-norte Atlántico. Simultáneamente, se comenzó a formar el Océano Indico. En general, el nuevo mundo se ha derivado hacia el oeste, mientras los continentes rodeando al Océano Indico (Africa, India y Australia) se movieron hacia el norte. Sin embargo, estos mecanismos de deriva no han sido muy aceptados. La intervención de Wegener propuso el "viaje hacia el oeste" y "un vuelo desde los polos". Estos mapas confirman esta deriva hacia el oeste, pero el vuelo de Wegener desde los polos es reemplazado, como una deriva desde el polo sur solamente.

Este mapa de la serie del tiempo-secuencia, es el primer intento hecho para mostrar las posiciones pasadas de los continentes en coordenadas geográficas absolutas. Para lograr este trayecto completo de los continentes, Dietz y Holden, usaron como marcas fijas, layas volcánicas, para ser derivadas como plumas ascendentes desde el profundo manto terrestre. Diferente de las reconstrucciones anteriores, ninguno de los continentes permanece anclado en posición, aunque el Antártico se ha movido relativamente poco. India y Australia han pasado por rápidas clases de derivas que han excedido las 4 pulgadas por año. Aunque a un movimiento un poco lento de aproximadamente 1 pulg. por año, Norteamérica se ha desplazado hacia el nor-oeste unas 5 millas. (Este régimen de desplazamiento equivale al largo de un cuerpo humano aproximadamente, en el transcurso de su vida). El último destacado hecho, fue el desprendimiento de Australia de Antártica hace sólo 45 millones de años. Las Montañas Himalayas se levantaron cuando la India arrastró el lado sur-este de Asia hace cerca de 25 millones de años.

El Océano Atlántico es totalmente nuevo con el nor-Atlántico central abierto primero; luego el Atlántico del Sur se abrió y finalmente, con el desprendimiento de Groenlandia de Europa, el lejano nor-Atlántico se abrió y creó un pasaje dentro del Océano Artico.

El Océano Indico es una compleja cuenca creada por la reposición de masas de tierra asociadas con el cierre del mar de Tethys, un enorme embalse que una vez se extendió al oeste, desde el antiguo Océano Pacífico. Aunque todavía abarca aproximadamente un completo hemisferio, el Pacífico está creciendo poco. Los creadores de la teoría de la deriva denominan al antiguo Pacífico "Panthalassa", que significa mar universal.

Para ayudar a explicar la ruptura de Pangaea, existen dos lugares bien conocidos como marcas terrestres en el Océano; ellos son las Antillas y los arcos de Escocia, que están colocados en su posición actual en todas las cartas. También para centrar mejor las masas de tierras, la línea vertical del centro de la proyección es el meridiano de 20º E de longitud, partiendo de Greenwich.

A través de su historia, la corteza africana se ha movido hacia el norte y rotado contra el sentido de las agujas del reloj. La corteza está bordeada en tres lados, por el sistema de deriva Pan-Africano, el que ha actuado en varias épocas, ya sea como una zona de corte (especialmente en el lado del Océano Indico) para acomodar el desplazamiento de la corteza y también como una zona de dispersión del fondo del mar (especialmente del lado del Atlántico) donde el nuevo piso oceánico se ha establecido. El movimiento al norte de la corteza africana está acomodado por un descenso y reabsorción de la corteza exterior de la tierra dentro del sistema de la fosa Tethyan, un remanente de lo que ahora se extiende bajo el mar Mediterráneo.

SIMBOLO DE LA INDEPENDENCIA ECONOMICA

A todo lo largo y ancho del territorio nacional, en más de cuatrocientas localidades, la presencia del BANCO DE LA NACION simboliza una de las mayores conquistas del Gobierno Revolucionario: la independencia económica del Perú que lo hace dueño y rector de sus riquezas.

EL BANCO DE LA NACION, consciente de la gran responsabilidad en él depositada, cumple día a día, en forma indesmayable, su labor de servir eficientemente al desarrollo del Perú y bienestar de los peruanos.

BANCO DE LA NACION



EL BAP "ILO" CULMINA CO

Después de realizar un largo viaje por aguas del Pa
transporte BAP "Ilo" que fue const

Cuando el Comandante del transporte BAP "ILO", construido en el Servicio Industrial de la Marina, transmitió en la fría mañana del domingo 17 de setiembre último, la orden "Terminado, Puesto de Maniobra", concluyó en el Callao la primera travesía de esta nave, la cual cumpliendo su itinerario comercial arribó a puertos de Europa, costa este de los Estados Unidos de Norteamérica, Canadá y Sudamérica, antes de retornar a su puerto de origen.

Por diversas fuentes de información del exterior y por declaraciones de la dotación del buque, este primer viaje ha constituido un pleno éxito desde todo punto de vista, siendo motivo de orgullo de la Armada Peruana, su propietario; del SIMA que lo construyó y de la CPV, Empresa Naviera del Estado que lo opera.

La solidez de su construcción fue puesta a prueba cuando la nave retornaba de Europa con rumbo a los EE.UU. de N.A. En pleno Océano Atlántico, y frente a las Azores, un mal tiempo con "mar 9" sorprendió al buque en plena travesía viéndose impulsado por las olas a una altura de aproximadamente 30 metros, produciendo a su descenso una extraña y fuerte sensación que posteriormente se constituyó en la más comentada experiencia marinera de la tripulación.

En los puertos europeos y americanos que tocó el BAP "Ilo" —según una objetiva información obtenida— la experimentada gente de aquellos lugares, alabó sin reservas la bondad de la construcción del buque en especial en lo que respecta a la soldadura y acabado de su casco y demás compartimientos así como a la funcional distribución y confort de la habitabilidad, todo lo cual fue calificado como "trabajo propio de peruanos".

El comando de este buque recibió placas recordatorias en todos los puertos de recalada de acuerdo a una arraigada tradición internacional marítima que rige para los viajes inaugurales de los buques, así como el buen deseo de las autoridades portuarias que formularon sus mejores votos para que el éxito continúe en todas sus futuras operaciones.

En el aspecto comercial, también este viaje tuvo un auspicioso inicio, habiendo coronado con todo éxito este objetivo bajo la eficiente administración de la CPV, la cual tiene a su cargo la operación comercial de esta nave bajo la modalidad de "joint venture".

SU PRIMER ITINERARIO

El BAP "Ilo", luego de habérsele afirmado el pabellón nacional en una ceremonia especial efectuada el jueves 25 de mayo, zarpó del Callao el 23 de junio con rumbo a los puertos nacionales de Atico y Punta Pejerrey, en los cuales embarcó harina de pescado. Ya en viaje al continente europeo, adonde era destinada la carga, la nave arribó a Balboa y luego de cruzar por primera vez el Canal de Panamá, tocó en Cristóbal. Desde este último puerto y después de haber protagonizado una exitosa travesía por el Atlántico, el BAP "Ilo" llegó al puerto británico de Portsmouth y posteriormente al puerto alemán de Hamburgo.

En su viaje de retorno al continente americano, arribaron a Montreal (Canadá) para navegar después por el río San Lorenzo, tocando en Port Alfred y Tri Rivers en donde recogieron carga, regresando a Montreal para luego seguir a Nueva Escocia, Nueva York, Filadelfia, Baltimore y Charleston (EE.UU. de N.A.), donde también recibieron carga consignada a Sudamérica.

Posteriormente, tocaron en Santo Domingo y se dirigieron a Cristóbal para cruzar el Canal de Panamá y de allí enrumbaron proa con destino a Buenaventura, Guayaquil, Paita, Salaverry, Matarani, Ilo, para finalmente retornar al Callao, puerto en donde atracaron el 17 de setiembre, desembarcando de sus bodegas 8,500 toneladas de carga general, entre papel canadiense, repuestos automotrices y electrónicos.

APOTEOSICO ARRIBO A ILO

En este viaje, merece anotar un singular hecho que ratifica el orgullo que hemos sentido los peruanos al haberse construido este primer



LA CUBIERTA DEL BAP "IL
diversa carga en plena operaci
norteamericano. En la vista i
miembros "moros" de la dota
son bautizados al cruzar la l
(Foto Dr. Miguel Monteivo).





A CON EXITO SU PRIMER VIAJE

por aguas del Pacífico, Caribe y el Atlántico. retornó al Callao el "Ilo" que fue construido en los astilleros del SIMA.

MUSEO NAVAL DEL PERU - C. de M. Julio J. Elías Murguía Biblioteca



TA DEL BAP "ILO" aparece con en plena operación en un puerto no. En la vista inferior, algunos noros" de la dotación del buque os al cruzar la línea ecuatorial uel Montalvo).



buque transporte en los astilleros del SIMA. Nos referimos a la multitudinaria y entusiasta recepción que brindaron los pobladores del puerto de Ilo cuando esta nave arribó por primera vez a esta localidad en su viaje inaugural después de su regreso del "Viejo Mundo". Adultos, jóvenes y niños ileños recibieron alborozados a la dotación y luego en una ceremonia especial realizada en la Plaza de Armas destacaron: "el orgullo que sienten ellos por esta nave peruana construida por peruanos; su magnífica estampa y sólida construcción, la eficiencia de su dotación de marinos nacionales así como su agradecimiento al Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada por haber designado con el nombre del puerto a este buque. El júbilo fue desbordante y se vivió un día de fiesta en este puerto, cuyas calles lucían embanderadas como en sus mejores días de gala.

En momentos de escribir esta nota, el BAP "Ilo" se halla realizando su segundo viaje con destino a la costa este de los Estados Unidos de Norteamérica.

SIMISTAS A BORDO DEL BAP "ILO"

Para la dotación de este buque, fue motivo de gran complacencia, durante el viaje el tener a bordo a cuatro simistas, con lo cual se integró la experiencia de los constructores y sus actuales tripulantes.

El Servicio Industrial de la Marina, como estímulo e incentivo a la constante superación de su personal obrero que laboró en la construcción de este buque, seleccionó a dos de sus más eficientes operarios: **Javier Orizano Ordóñez** (Motorista) y **Alfredo Alcedo Flores** (Electricista), quienes acompañaron a la dotación en el primer viaje inaugural. Para ellos esta travesía ha significado la mayor experiencia de sus vidas al recorrer las principales ciudades de Europa y América, incrementando de hecho su nivel técnico y cultural. En Copenhague (Dinamarca) fueron invitados a visitar las instalaciones de la fábrica Burmeister And Wain, fabricante de las máquinas principales del buque y de diversos tipos de motores marinos de gran prestigio. Asimismo, durante su permanencia a bordo, estos trabajadores ampliaron sus conocimientos prácticos al constatar en el terreno los aspectos relativos a la construcción en gradas y a su operabilidad en el mar, lo cual en el futuro les otorga una mayor experiencia y un mejor empeño en sus actividades laborales.

Asimismo, en Europa, se embarcó el Ing. Manuel Cacho Pajares, quien se encontraba en gira profesional enviado por el SIMA para perfeccionar sus conocimientos relativos a la construcción naval. De sus experiencias, insertamos una amplia nota en un reportaje que aparece en esta revista.

Finalmente, la dotación del BAP "Ilo", dio la bienvenida a bordo en Filadelfia al Jefe del Servicio Industrial de la Marina, Capitán de Navío A.P. Jorge Du Bois Gervassi, quien se encontraba en los EE.UU. de N.A. El jefe del SIMA realizó una corta navegación hasta Baltimore, con el fin de apreciar las condiciones de operación y maniobrabilidad de la nave.

OPINA LA PRIMERA DOTACION

Al concluir el primer viaje, la Revista SIMA obtuvo las opiniones tanto del Comando como de algunos integrantes de la dotación del BAP "Ilo".

Según ellos, esta travesía ha servido para demostrar que el buque "está magníficamente construido y que es un gran paso en el progreso de la construcción naval de alto bordo en nuestro país". Agregan que "sus condiciones marineras son excelentes, es un buque bien comercial y sus comodidades son óptimas". Finalmente manifestaron que todas las experiencias se volcarán, para que su gemelo, el BAP "Rímac", tenga aún mayor eficiencia. Muchos de los Oficiales de la Armada que fueron nombrados al BAP "Ilo" desde cuando se encontraba en su fase de erección, muestran sumo orgullo por este logro alcanzado, expresando que "hemos aprendido bastante del SIMA cuando trabajamos en las gradas viendo nacer al buque y luego, apreciándolo en la hora de la verdad, cuando navegaba en la mar... muy lejos de la patria". (R. Vega Pardo).

PERU LINE

SERVICIO REGULAR INDEPENDIENTE A EUROPA

NAVIERA MARITIMA FLUVIAL S.A.

R. Torrico 862
Lima - Peru

Cables: FLUMAR

Teléfono 28-98-45
Telex: 3540273



BURMEISTER & WAIN

Felicita a la Armada Peruana en su día

Constructores del BAP "TALARA" y los motores Diesel Principales y Auxiliares del BAP "SECHURA", BAP "ZORRITOS", BAP "LOBITOS", BAP "PARIÑAS", BAP "P I M E N T E L", BAP "ILO" y BAP "RIMAC"

REPRESENTANTES GENERALES EN EL PERU

VIKING-S.A.

CIA. COMERCIAL & INDUSTRIAL

Chota 1170 — Lima, Telf. 32-7330 · Casilla 2840

análisis químico-mecánico metalográfico de los materiales métalicos

Por: el Ing. Gustavo Vela Prado

Para tomar decisiones sobre el material a usarse en la fabricación de un equipo, parte u órgano de dicho equipo de manera que cumpla con las leyes de Resistencia de Materiales, Diseño de Máquinas y también con las condiciones de trabajo existentes, es necesario disponer de la mayor información técnica posible sobre el material para conseguir que cumpla como un todo la función para la cual ha sido diseñado y construido.

Por lo general, se necesita la siguiente información: Composición química, propiedades mecánicas, análisis metalográfico estructural, características físicas del material.

Asumiendo que el cálculo teórico de diseño está correctamente efectuado, y decidido el tipo de material a emplearse, el siguiente paso es programar la fabricación de la parte, por supuesto habiéndose comprobado previamente que el material a usarse está de acuerdo con las especificaciones técnicas solicitadas.– Teóricamente esta verificación implica el realizar los ensayos anotados, pero por factores de disponibilidad de tiempo, equipo o personal capacitado, no se efectúan todas las pruebas.– En realidad, no es necesario efectuar la totalidad de dichas pruebas, este artículo trata de hacer notar lo importante que es el decidir cuál de las pruebas conviene realizar.

Conviene aclarar que además de las pruebas básicas anotadas, se están imponiendo los ensayos del tipo NO DESTRUCTIVO, las cuales constituyen una poderosa herramienta para el control de la calidad tanto en los procesos de fabricación como de acabado en la Industria Metal–Mecánica.

Es indudable que la verificación de los materiales se traduce en un costo adicional del producto fabricado, dándose a menudo el caso que los interesados por no incurrir en este desembolso adicional basan la elección de un material en la información que suministran los abastecedores, quienes previa consulta con sus manuales y catálogos proporcionan la información solicitada pero sin verificar si el material reúne en realidad dichas condiciones.

A continuación, se describen tres casos definidos que muestran la importancia de elegir correctamente el ensayo a efectuarse en un material:

Primer Caso.– Remetalizado de un descanso con Metal Antifricción.

Se especifica que el metal a vaciarse en el descanso tenga las mismas características que el metal original que proporciona el interesado.

En orden de importancia el material debe someterse a las siguientes pruebas:

a) Análisis químico
b) Análisis metalográfico estructural
c) Ensayos mecánicos

En este caso, el análisis químico es el ensayo más importante y que decide su empleo, porque las características antifriccionales del material están determinadas por el tipo y porcentaje de los elementos metálicos de la aleación. El análisis metalográfico sigue en importancia porque permite conocer el tamaño y forma de los granos y los compuestos intermetálicos, información que a su vez da la pauta para aplicar a la aleación el correcto régimen de enfriamiento. Con excepción de la dureza, los ensayos mecánicos aun cuando importantes, no deciden el empleo del material.

Segundo Caso.– Confección de un eje de Bronce Fosforado.

El material a usarse debe elegirse de un stock donde existen barras de bronce fosforado rolado y bronce fosforado fundido.– En orden de importancia el material debe someterse a las siguientes pruebas:

a) Ensayos mecánicos
b) Análisis químico
c) Análisis metalográfico estructural.

En este caso las pruebas mecánicas deciden el empleo del material porque permite apreciar las enormes diferencias en las propiedades de ambos materiales, mientras el bronce fosforado rolado tiene una resistencia a la tracción de 80,000 lbs/pulg.2. el bronce fosforado fundido tiene 25,000 lbs/pulg.2.– Esta diferencia se explica por el hecho de que el trabajo mecánico ha mejorado las propiedades mecánicas del bronce rolado, y con ello avala su empleo en la confección de ejes. El análisis químico de ambos materiales dan los mismos porcentajes de elementos metálicos, es decir no revela diferencia en la composición de los dos materiales, indicando que la composición química no es importante en este caso. El análisis metalográfico estructural da la explicación a ambos casos, pues mientras en el bronce fosforado rolado se observan granos cristalinos de bronce alfa de tamaño y forma definida, en el fundido la estructura es totalmente dendrítica que es característica de materiales en estado fundido y sin tratamiento térmico posterior.

Tercer Caso.– Confección de una base de maquinaria de fierro fundido.

El material a usarse debe elegirse entre el fierro fundido gris, fierro nodular y fierro maleable.

En orden de importancia el material debe someterse a las siguientes pruebas:

a)Análisis metalográfico estructural
b) Ensayos mecánicos
c) Análisis químicos

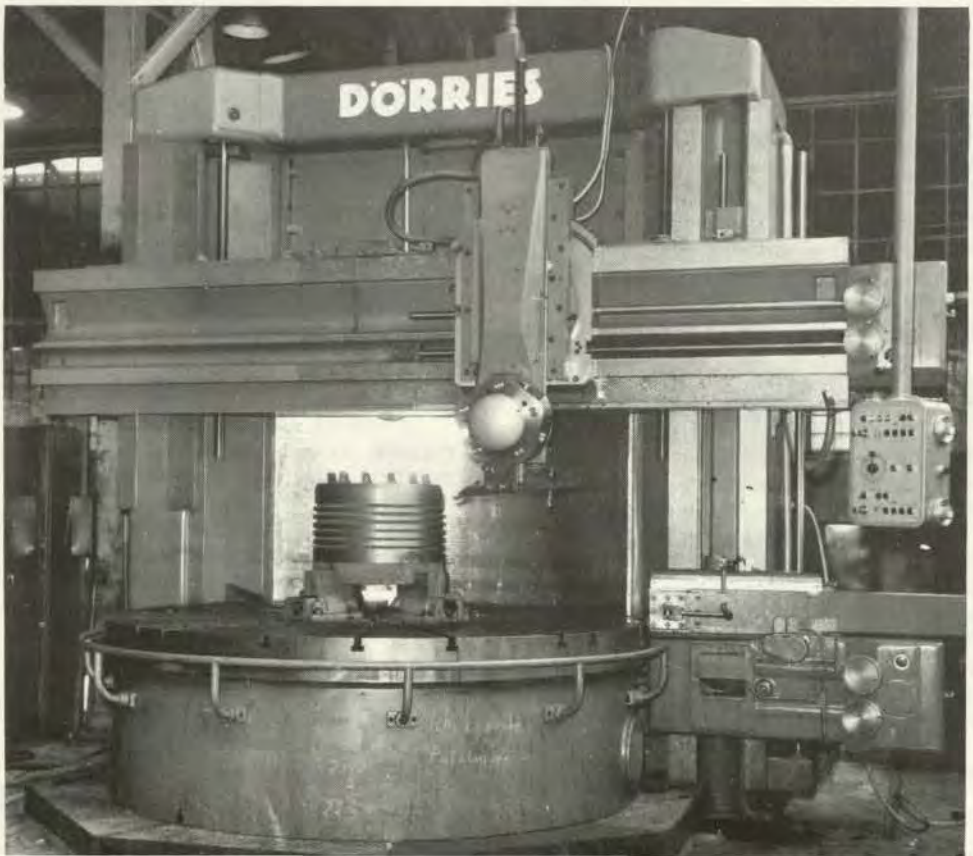
El análisis que decide el uso del material es el metalográfico, por cuanto al conocerse los elementos estructurales así como la forma, tipo, tamaño y distribución de los flecos de grafito, se deduce implícitamente su comportamiento en trabajo y facilidad de maquinado.– Los ensayos mecánicos si bien suministran valores numéricos definidos del material son de importancia secundaria.– A menos que sea un material aleado, la composición química sólo tiene carácter informativo.

EL SIMA EN MARCHA



TORNO VERTICAL

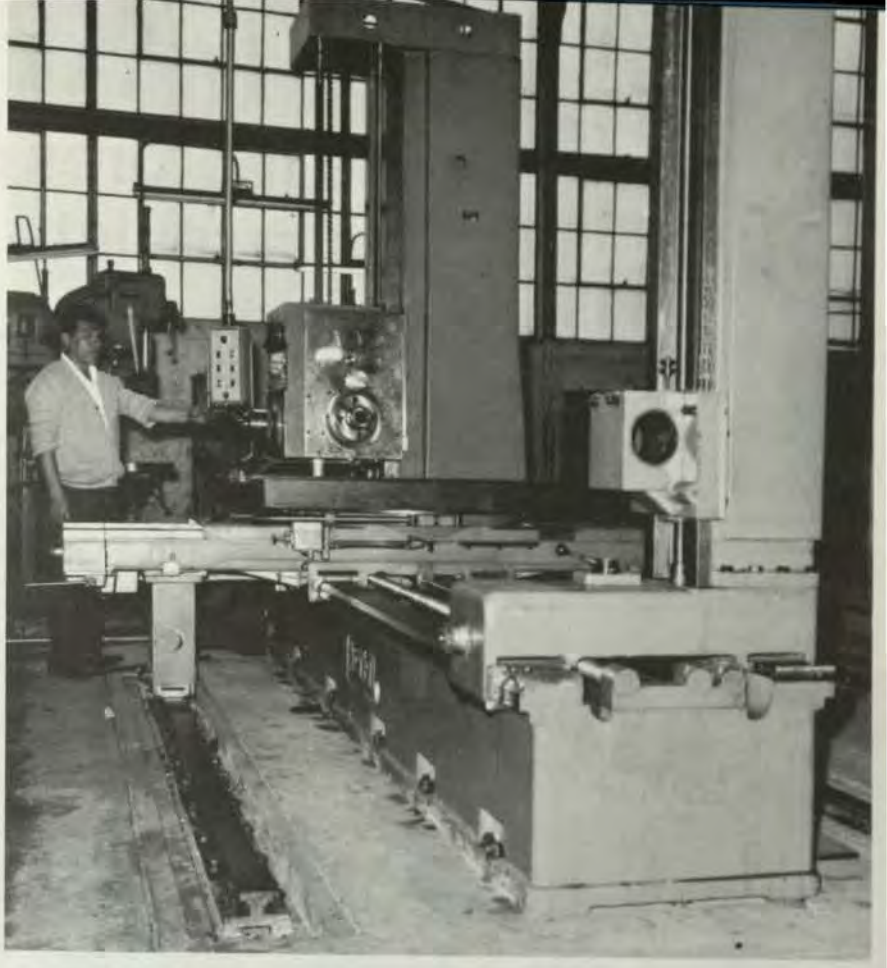
Una nueva máquina que incrementa el potencial de equipos del SIMAC es el Torno Vertical Dorries, el que tornea elementos de gran tamaño, como los rodetes de las turbinas, grandes volantes y poleas, ruedas dentadas, hélices y bocinas entre otras. Con este torno vertical de procedencia alemana, se pueden realizar las operaciones de cilindrado, refrentado, roscado, conos y tronzado. Asimismo, es de manejo automático que permitirá la ejecución de los trabajos con mayor rapidez y precisión. Su diseño se complementa con los dispositivos de seguridad de autodesconectado que posee, lo cual permite al operario tener mayor confianza en su manejo. Finalmente, podemos anotar que carece de palancas de mano como los tornos convencionales de su tipo, controlándose todos sus movimientos desde un tablero de control desplazable.



GRUAS PORTICO

Con una capacidad de operación de 10 toneladas cada una, se acaban de instalar en el área de montaje, dos grúas destinadas al apoyo de movimiento de materiales en dicho sector de nuestro servicio industrial. Accionadas mediante equipos DEMAG, todos sus desplazamientos son eléctricos. Tienen una luz entre rieles de 20 metros y una altura de 12 metros. Su mando está ubicado fijamente en una de las columnas.





TALADRADORA HORIZONTAL

La máquina taladradora horizontal (mandrinadora) "Juaristi" de fabricación española, es una de las más variadas aplicaciones, la cual ha pasado a incrementar el potencial del equipamiento del SIMAC. Esta máquina se emplea para trabajos de mandrinado, fresado o torneado de piezas complicadas. Es accionada por un motor directamente acoplado y puede desplazarse longitudinalmente por medio de engranajes. Asimismo, el carro porta-útil es desplazable hacia arriba o hacia abajo, a lo largo de un bastidor o columna vertical de su estructura. Las piezas se sujetan sobre la mesa de la máquina que es rotativa y puede además, desplazarse longitudinal y transversalmente, de modo que las piezas pueden ser trabajadas en diversos sitios sin cambiar su posición. Una de las principales características de esta máquina, es que realiza el movimiento principal de corte mientras que las piezas pesadas y de forma irregular permanecen fijas.

MUSEO NACIONAL DEL PERU
Biblioteca
M. Julio J. Elías Murga

TALLER DE TUBERIAS

Acaba de concluirse la edificación del nuevo taller de tuberías, procediéndose inmediatamente a la instalación de máquinas y sistema de electrificación. Tendrá por finalidad el procesamiento integral de fabricación de tuberías en frío para los nuevos graneleros que se están haciendo en el SIMA y otros múltiples requerimientos. Este taller estará equipado con cortadoras de bridas, taladros radiales, una cortadora automática de tubos HAYAKAWA, NPC–108, una dobladora de tubos por rodillos marca WALLACE, cortadora de tubos por cuchilla tipo COSMO SP2, una tronzadora NSK B–2 y dobladoras portátiles.





El Dr. Ernesto Denegri Ullauri recibe el premio por ser uno de los mejores colaboradores de nuestra revista...

los mejores colaboradores de la revista «sima» ganan concurso

EL JEFE DEL SIMAC, Capitán de Navío AP Alvaro Rotalde de Romaña, entrega el primer premio al Ing. Gustavo Vela Prado.



Los profesionales, el ingeniero Gustavo Vela Prado y el abogado Ernesto Denegri Ullauri fueron los ganadores del concurso "La Mejor Colaboración del Año" que promoviera nuestra publicación con la finalidad de premiar aquellas colaboraciones periodísticas de orden técnico o investigatorio, tendientes a lograr un mejor conocimiento de los sistemas o formas de operar en la industria naval.

Las bases del evento, cuyos premios fueron diez mil y cinco mil soles respectivamente, fueron dadas a conocer en fecha oportuna y en él tuvieron ocasión de participar todos los trabajadores del Servicio Industrial de la Marina –SIMA CALLAO– en razón que los artículos materia del concurso podían versar sobre aspectos técnicos, de investigación, mejoramiento de sistemas y métodos, experiencias, sugerencias para elevar la producción, etc.

Conforme las bases, las colaboraciones remitidas fueron sometidas al juicio de un Jurado Calificador, cuyo fallo fue emitido teniendo en cuenta el interés y calidad de los trabajos presentados.

El ingeniero químico Vela Prado obtuvo el primer premio. Su trabajo presentado trató sobre "La Corrosión Electroquímica y Sistemas de Protección". Labora entre nosotros desde el año 1950. Pertenece a la promoción del 52 de la Universidad de San Marcos y actualmente ocupa el cargo de Jefe de la Oficina de Servicios Auxiliares y Laboratorio.

Ha participado en diversos eventos internacionales y actualmente se encuentra preparando un folleto, con la cooperación de otros colegas químicos del SIMA–CALLAO, destinado a la divulgación de experiencias y nuevas técnicas de su campo profesional. El ingeniero Vela Prado es natural de Iquitos.

El acto de entrega de premios tuvo lugar en el despacho de la Jefatura. Estuvieron presentes el Capitán de Navío AP Alvaro Rotalde de Romaña y el Capitán de Fragata AP Juan Castro Baudazio, Jefe y Subjefe, respectivamente, del Servicio Industrial de la Marina –SIMA–CALLAO– así como el Jefe de Relaciones Públicas y Director de la Revista SIMA señor Eduardo Camino Rouillon.

El doctor Denegri Ullauri, que obtuvo el segundo premio por sus colaboraciones "Partipación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas"; "La Planificación y las Empresas Públicas Industriales en el Desarrollo Socio–económico del Perú" y, "Seguro de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales", trabaja en el Servicio Industrial de la Marina –SIMA–CALLAO– desde el año 1954. Ingresó como mecánico, para luego, a base de esfuerzo y estudio, ir logrando ubicaciones profesionales. Fue administrativo de taller, programador de la División Mecánica, pasando luego por los departamentos de Producción, Programación y Control, Oficina de Personal Civil, Secretaría General y actualmente ocupa el cargo de Asesor Jurídico del SIMA–CALLAO.

Obtuvo su título profesional el año 1959 en la Universidad Católica y posteriormente ha seguido estudios de especialización en las universidades de San Marcos y Pacífico. Nuestra publicación lo tiene entre sus más entusiastas colaboradores.

DIMAS GONZALES: UN SIMISTA INVENTOR

Dimas Gonzales Contreras pertenece a esa promoción de "criollos" a los que hay que acercarse dejando a la puerta todos los libros y los clisés del formulismo. Moreno, recio, "roble viejo", dice él, nos sorprende sobre todo por su seriedad espiritual, modalidad tan propia de los hombres que han sufrido y que proviene de su hábito de reflexión, de su sentido de responsabilidad y de su cierto idealismo.

Lo ubicamos en la sección turbinas. Trabaja con nosotros desde hace trece años. Ha vivido ya setenta.

—¿Reportaje... por qué...? nos interroga entre incrédulo y sorprendido.

Le explicamos. Queremos conocer algo de ese hombre que, silenciosamente, se afana en encontrar soluciones a sus problemas profesionales, de inventar, de producir. Nos mira risueño. Sus ojos juegan pícaramente. Ya, nos dice, es por la **prensa de sujeción**. Así, sin alardes ni pomposidad, nos habla de la herramienta por él creada. Se trata de un implemento destinado a sujetar los ejes para efectuar trabajos en los extremos. Cumple gran función en nuestros talleres. Desde hace tres meses, Gonzales Contreras ha entregado su herramienta al servicio de sus compañeros.

—Es una herramienta, nos dice, producto de la experiencia y la necesidad. Antes, en nuestros trabajos de mecánica, teníamos que sujetar los ejes en las prensas comunes y siempre sufríamos contratiempos o percances. Una prensa de presión horizontal y pareja tenía que ser la solución. Bueno, allí está el resultado, agrega. Tanto los planos como el proceso de confección de la prensa es producto "de casa". Ojalá pueda industrializarse, anota finalmente.

Dimas Gonzales Contreras nació en Trujillo. Tierra de norte y caña, dice él. Tiene el título de **Maestro mecánico**. Cursó estudios profesionales en la Escuela de Artes y Oficios "Marcial Ocharán", de Trujillo. Nos dice que le falta "muy poco" para jubilarse. Creo, agrega, que hay que dar paso a los muchachos... los viejos ya hemos cumplido nuestra parte". Inquirimos sobre su familia. Hay serena sonrisa en su respuesta. Nos habla de su esposa, Lidia Barrios y de sus cinco hijos. Lo hace con alegría, hay jolgorio en sus palabras, música cuando los nombra a cada uno de ellos. Nos dice que son cuatro hombres y una mujer. Todos ya mayores e independientes, acota.

Insistimos sobre la prensa de sujeción. Nos explica que ha sido confeccionada en un tamaño mediano para trabajos en ejes de 2 1/2 pulgadas hasta 6, empero sus dimensiones pueden variar según los requerimientos. Los planos, nos dice, han sido estudiados por especialistas.

Hay otras cosas que Gonzales Contreras aún tiene en cartera. De su cajón de herramientas van surgiendo pequeñas piezas, producto de aquel ingenio y picardía tan peculiar de nuestros trabajadores. "Esta es una prensita, señala, que ideé para taladrar ejes. Esto es un tramo para cortar empaquetaduras. Son herramientas que tenemos que adaptarlas a nuestras necesidades, a nuestras costumbres. Muchas no las hay en plaza, así que hay que ingeniárselas".

Concluímos. Nos despedimos. Nos da las gracias, modesta, tímidamente. Y nos separamos de un trabajador del SIMA que sabemos que es incapaz de aparentar lo que no es, defecto que suele perseguir a muchos hombres que confunden sus realizaciones con sus aspiraciones.



El "CRIOLLO" DIMAS GONZALES nos enseña la "Prensa de Sujeción" inventada por él...

ING. MANUEL CACHO PAJARES
RETORNO DE EUROPA CON VALIOSAS EXPERIENCIAS



Nuestro entrevistado, Ing. Manuel Cacho, efectuó provechosa gira profesional por Europa enviado por el SIMA.

"Soy cajamarquino" nos aclara muy reciamente,
Manuel Cacho Pajares, quien respira en toda
su persona absoluta sencillez
muy próxima a la humildad. Habla poco, pero
lo suficiente para que se sepa lo que piensa.
Su primera manifestación frente al cronista
es de temor, temor al reportaje.
Es hombre que quiere valer por sí mismo.
Tiene temor a la inflación publicitaria.
Saber lo que es y lo que puede ser,
tal parece constituir
su mayor deseo y lo creemos muy considerable.

Está con nosotros, en el SIMA, desde hace
nueve años. Tiene a su responsabilidad
la Jefatura de Producción.
Acaba de retornar del Viejo Mundo.
Aproximadamente,
durante ochenta días, cumplió encargos
y comisiones del Servicio Industrial de
la Marina por diversos países
europeos y participó en un curso
de entrenamiento sobre motores
marinos "Sulzer" que se dictó en Suiza.

Es especialista en mecánica y electricidad.
Cursó estudios profesionales
en la Universidad Nacional de Ingeniería.
Al escucharlo, nos percatamos claramente
que estamos delante de un profesor:
sus suaves expresiones, sus ejemplos,
anécdotas, lo ubican
claramente en su otro yo, tiene formación
de maestro.

Ir, ver y regresar para adaptar todo
lo que se ha visto,
sintetiza toda su metodología profesional.
Sólo en determinados momentos
de su exposición sobre su captación
de experiencias por Europa, muestra vehemencia
y ello es cuando trata sobre el personal
peruano.

Es increible, nos dice, el poder de
captación,
de asimilación de enseñanzas que
muestran nuestros obreros.
Poseemos en ellos un potencial
sorprendente de habilidad y esfuerzo para
proyectarnos industrialmente
en el mañana. Ya lo estamos haciendo.

—Comparativamente, sentencia,
nuestro trabajador supera en poder de
asimilación técnica al trabajador de otras
latitudes.

Es un convencido que al trabajador
hay que hacerlo sentir partícipe
de la obra que está ejecutando
y que, también, hay que saberlo escuchar
en sus experiencias técnicas.

El Ing. Cacho Pajares llevó la representación
del SIMA ante la "Convención
General MacGregor 72" que acaba de
realizarse en Gardone —Riviera Italia,
así como fue invitado a recorrer
durante varios días las instalaciones de la División
de Construcciones Navales Siemens Ag.
de Alemania Occidental,
en la localidad de Hamburgo.

nuevos equipos de radar contra los peligros del mar

Los marinos están habituados al peligro de colisión en el mar, en condiciones de escasa visibilidad. Sin embargo, y como resultado de la introducción de ayudas navegacionales cada vez más perfectas, los casos de colisión grave entre barcos está constantemente disminuyendo.

A comienzos de 1972 se anunció la introducción de la primera serie completa de equipo radárico marítimo de estado sólido, utilizable para todo tipo de barco, partiendo de pesqueros superpetroleros. Este equipo se halla dividido en tres grupos, ofreciendo una gran amplitud de selección.

A la cabeza de la nueva serie se encuentra el "Group 16", con despliegues de 40,6 cm. elección de movimiento verdadero o relativo, longitudes de onda de 3 ó 10 cm., transceptores de estado sólido y exploradores de 1,83, 2,74, y 3,66 m. El "Group 12" posee despliegues de 30 cm., y ofrece no solamente elección entre movimiento verdadero y relativo, sino también el modelo más reciente del bien conocido despliegue Decca contra colisiones, así como transceptores y exploradores similares a los del "Group 16".

El "Group 9", cuenta con despliegues de 22.9 cm., movimiento relativo en longitudes de onda de 3 cm., transceptores de estado sólido de 25 ó 3 KW y exploradores de 1,22; 1,83; ó 2,74 m.

Anti–colisión

El equipo más sobresaliente de la nueva serie es el radar anticolisiones de 30 cm., el cual combina señales de movimiento verdadero y relativo sobre el despliegue visual, proporcionando de este modo la posibilidad de detectar con rapidez cualquier peligro de colisión.

El sistema anticolisión, capaz de investigar cinco ecos al mismo tiempo, es considerado como el de funcionamiento y entretenimiento más sencillos en el mundo entero.

Por lo que al equipo sonárico se refiere, Kelvin Hughes inició durante el año actual la producción regular de un nuevo sonar de exploración lateral –Tipo MS 47– con aplicaciones tanto hidrográficas como industriales. Entre sus características más relevantes cabe citar un grabado excelente, mediante el empleo de un registrador helcoidal, y papel húmedo de registro de 22,9 cm. de anchura. Este instrumento es particularmente sensible a los cambios operados en la textura del lecho marítimo y mediante la combinación de su registro rectilíneo con el empleo de un haz sónico horizontal muy estrecho permite identificar accidentes diversos por la forma de los mismos.

Centro de Comunicaciones Portuarias

Decca Radar está desempeñando también un papel de importancia en el establecimiento de un nuevo centro de comunicaciones portuarias, que pronto entrará en funcionamiento en Southampton, primer puerto oceánico de la costa meridional británica. Dentro de un sistema integrado, proporciona equipo radárico avanzado con ayuda de computador mientras que Marconi Communications Systems está suministrando una red marítima de hiperfrecuencia.

A lo largo del canal de acceso a los muelles de Southampton, se están preparando dos estaciones radáricas automáticas con exploradores de 7,62m. situados a 30,5m. por encima del nivel del mar, cuyos datos serán transmitidos mediante enlaces de microondas a seis despliegues de 40,6 cm. situados en la sala de operaciones del centro de comunicaciones del puerto.



Cada uno de los despliegues contará con un sistema de medición y un pequeño computador que hará posible llevar a cabo mediciones rápidas y precisas de cualquier punto –posición de un barco, por ejemplo– en relación con cualquier otro punto del despliegue.

Mayor precisión

En todas las imágenes recibidas de la estación radárica exterior se dispondrá del método Deccaspot, recientemente perfeccionado. Dicho método utiliza una serie de puntos brillantes sobre el despliegue para delinear con gran precisión cualquier característica permanente que sea necesaria, y será utilizado para delinear el centro del canal de navegación de los muelles de Southampton hasta el brazo de mar denominado The Solent, extendiéndose hasta Portsmouth Forts al este y hasta East Lepe por el Oeste.

Tanto en las consolas radáricas como en la mesa central de las salas de operaciones se instalarán los mandos para el sistema radiotelefónico Marconi de hiperfrecuencia, facilitando de este modo la comunicación constante entre el personal a cargo de los despliegues y los barcos que entren en el puerto.

Con ello quedará plenamente cubierta por radio de hiperfrecuencia y radar una zona de unos 32 km. aproximadamente, de este a oeste.

Perfeccionamiento de buques-faro

El último perfeccionamiento llevado a cabo para marcar areñas costeras o arrecifes peligrosos lo ha constituido la sustitución de la tripulación del buque-faro "Abertay" –que marca la entrada al río Tar en Dundee– por un sistema automatizado.

Dicho sistema ha sido perfeccionado a partir de la gran baliza navegacional automática (LANBY) producida por Hawker Siddeley y emplazada en las cercanías de la costa meridional inglesa, junto al promontorio denominado Portland Hill, donde antes se hallaba anclado el buque-faro "The Shambles".

El buque-faro de Dundee cuenta ahora con una luz principal automatizada y otra nueva para casos de emergencia, una señal principal de niebla eléctricamente impulsada y otra de emergencia, y dos equipos generadores diesel.

Todos los sistemas se hallan conectados a una estación costera ubicada en Dundee mediante un sistema telemétrico que proporciona aviso inmediato de cualquier falla ocurrida en el sistema.

Burroughs



Un equipo de cómputo electrónico Burroughs similar al que aparece en la fotografía, ha sido adquirido recientemente por el SIMA para la modernización y ampliación de un departamento de Procesamiento de Datos.

Su instalación está programada para finales del presente año.

El SIMA se une así a importantes Empresas que han ordenado equipos similares en el Perú, a saber:

FUERZA AEREA PERUANA

Empresa Nacional de Telecomunicaciones ENTEL-PERU

BANCO DE LA NACION

He almorzado solo ahora, y no he tenido
madre, ni súplica, ni sírvete, ni agua,
ni padre que, en el facundo ofertorio
de los choclos, pregunte para su tardanza
de imagen, por los broches mayores del sonido.

Cómo iba yo a almorzar. Cómo me iba a servir
de tales platos distantes esas cosas,
cuando habráse quebrado el propio hogar,
cuando no asoma ni madre a los labios,
Como iba yo a almorzar nonada.

A la mesa de un buen amigo he almorzado
con su padre recién llegado del mundo,
con sus canas tías que hablan
en tordillo retinte de porcelana,
bisbiseando por todos sus viudos alvéolos;
y con cubiertos francos de alegres tiroriros,
porque estanse en su casa. Así, qué gracia.
Y me han dolido los cuchillos
de esta mesa en todo el paladar.

El yantar de estas mesas así, en que prueba
amor ajeno en vez de amor propio.
torna tierra el bocado que no brinda la MADRE
hace golpe la dura deglución; el dulce,
hiel; aceite funéreo, el café.

Cuando ya se ha quebrado el propio hogar,
y el sírvete materno no sale de la
tumba,
la cocina a oscuras, la miseria de amor.



EN EL
SE DIS

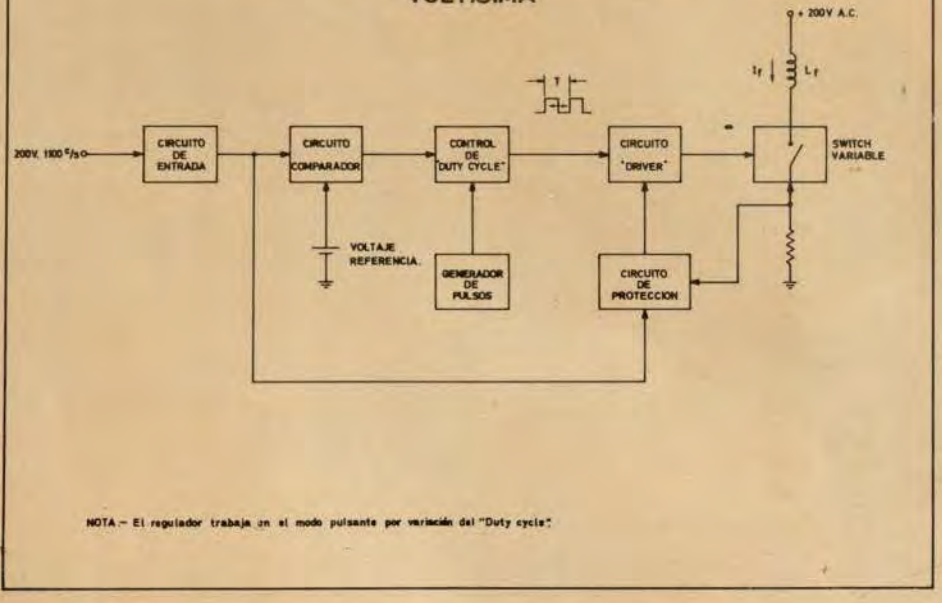
En países muy desarrollados, los sistemas eléctricos son constantemente modernizados y renovados periódicamente independientemente de su estado de conservación y utilidad. Esta filosofía que en los países altamente desarrollados es natural, en un país como el Perú es un exceso y debe ser evitado a base de técnica ingenio y trabajo esforzado.
El SIMA ha logrado desarrollar una gran capacidad en la enorme variedad de técnicas involucradas en la industria naval.
En el campo de mantenimiento de equipos eléctricos navales, el Departamento de Ingeniería Eléctrica del SIMA se mantiene en constante superación desarrollando cada día nuevas técnicas que permitan mantener las unidades que le sean encomendadas.
Un ejemplo de este afán de superación es el diseño de un dispositivo de regulación de estado sólido para el convertidor, realizado por la Oficina de Investigación y Diseño del Departamento, el cual permitirá reemplazar unidades electromecánicas de regulación desgastadas y que por estar discontinuadas es muy difícil conseguir los repuestos necesarios.
La figura 1 muestra un diagrama de bloques del regulador de voltaje, bautizado como VOLTISIMA que permite mantener el voltaje del convertidor en 200V – 1 o/o desde el vacío hasta plena carga. El Voltisima es totalmente transistorizado y no tiene partes móviles por lo que no es susceptible a desgaste; su costo es relativamente bajo por lo que es posible tener unidades reguladores de repuesto que permitirán un intercambio rápido en caso de una falla eventual.

El regulador tiene también un sistema que protege al convertidor contra sobre-cargas y contra cualquier falla en el regulador mismo. Este pues es un aporte más del SIMA al progreso de la Electrónica en el país.



REGULADOR DE VOLTAJE SIMA.

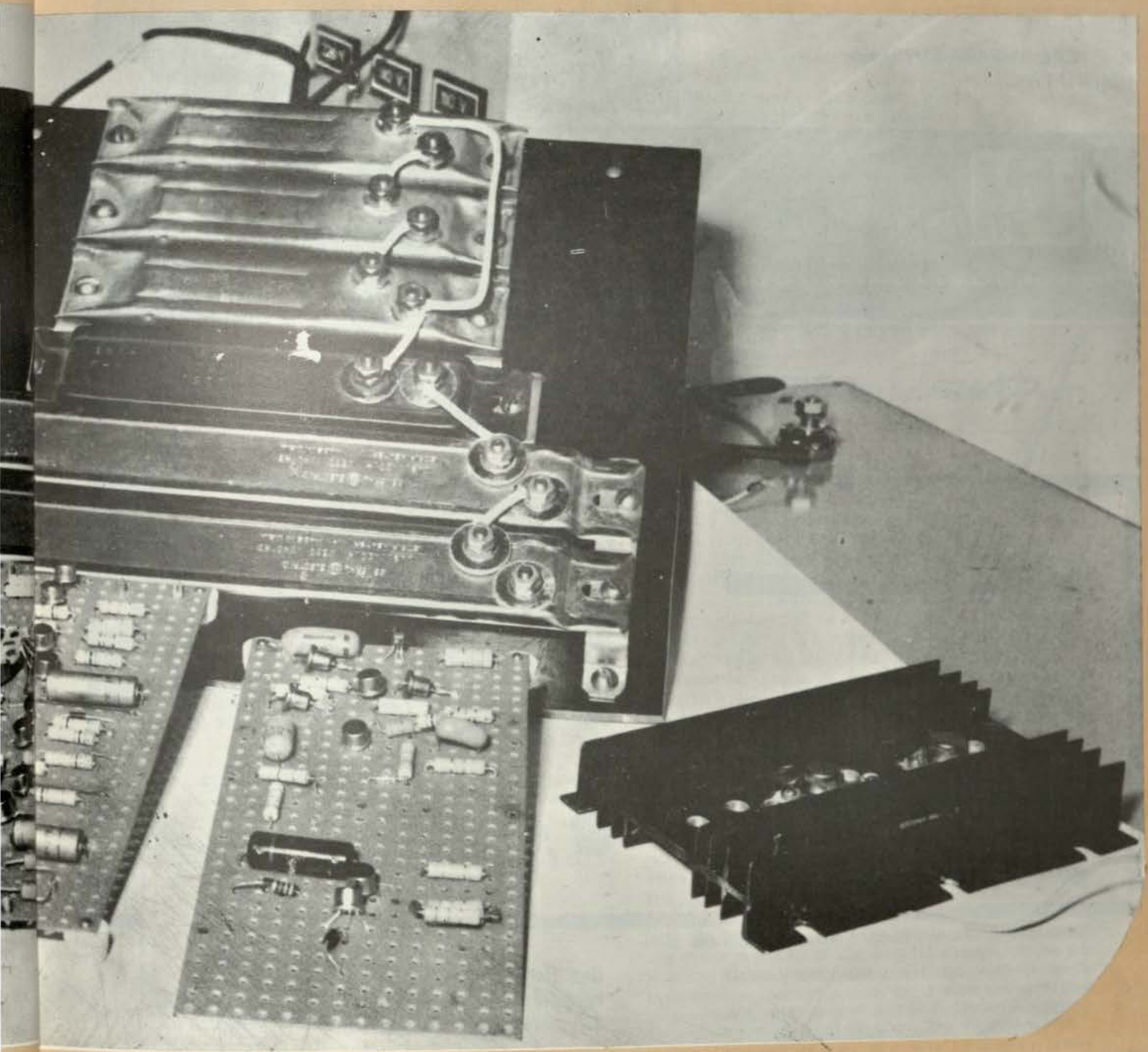
"VOLTISIMA"



NOTA.– El regulador trabaja en el modo pulsante por variación del "Duty cycle"

LSIMA
SEÑA EL VOLTISIMA

Es un gran aporte al desarrollo de la electrónica nacional



EMPAQUETADURAS INDUSTRIALES

De todos los tipos en

AMIANTO Y ASBESTO

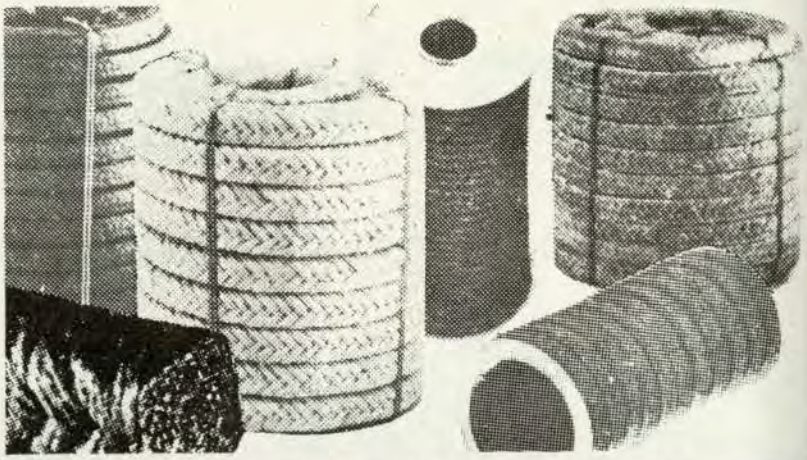
PERMANITE

ofrecemos a los señores industriales en sus diferentes formas:
HILOS, CORDONES, CINTAS, PLANCHAS, etc.
También en AMIANTO TRENZADO con y sin lubricación., fibra de AMIANTO ENDURECIDO., fibra de AMIANTO GRAFITADO., trenzas de algodón, lino, cáñamo y yute.
CARTON Y PAPEL DE AMIANTO COMPRIMIDO
RESISTEN GRAN PRESION
Y ALTA TEMPERATURA

EXISTENCIAS PARA ENTREGA INMEDIATA EN:

TBA
Turner Brothers
Asbestos Co. Ltd.

PERMANITE
TRADE MARK



JM

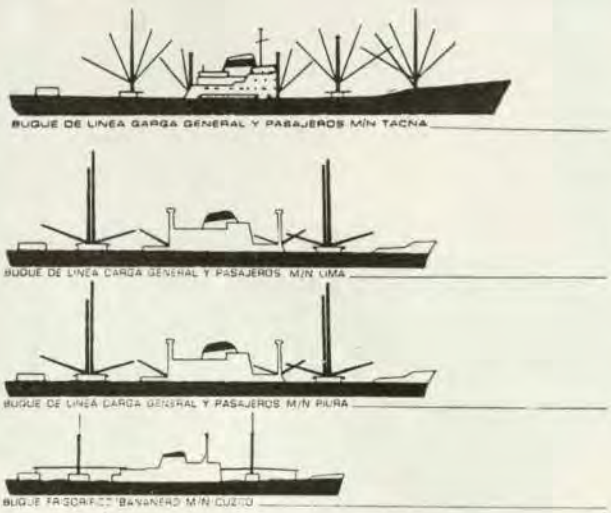
IMPORTACIONES JORGE MERE S.A.

LA LINEA MAS COMPLETA PARA LA INDUSTRIA
Av. Mcal. Benavides 2463-75-79 - Lima
Teléfonos: 313183 - 313735 -313472- 324100 Casilla Postal 3761
Direccion Cablegrafica **"JAMSA"** Lima - Perú

CNP

CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

ARMADORES - FLETADORES - AGENTES MARITIMOS





SERVICIOS REGULARES: desde puertos de la costa Oeste de América del Sur:
- a puertos Europeos,
- a puertos de la costa Oeste de México, USA y Canadá,
- del Perú hasta Japón, y,
- "Servicio Combinado" de Carga y Pasajeros con la TRANSAT, desde la costa Oeste de América del Sur a puertos Europeos.

Una flota moderna que responde a las necesidades del mercado de Sudamérica.



PASEO DE LA REPUBLICA 3587 EDIFICIO "EL SOL" PISO 6o, SAN ISIDRO, LIMA TELEF: 40-1250 (12 LINEAS) - CABLES: INCALINES - LIMA TELEX: AA 3540074 - CADASA WC 5369 - INCALINES

MISCELANEA

NUEVA TECNICA PARA PINTAR SUPERPETROLEROS

En los astilleros españoles ASTANO se está usando un taller de pintura totalmente cubierto, con temperatura regulada y de diseño avanzado.

Este taller tiene por objeto acelerar la construcción de barcos de gran tonelaje. Se ha usado en el petrolero **Artega**, de 325.000 toneladas (peso muerto), que es el mayor construido hasta la fecha en Europa. El **Artega** fue botado en abril, habiéndose fijado las pruebas de rigor para fines de año.

En la protección del armazón exterior –superestructura–, salas de máquinas y alojamiento, se han usado más de 55.000 litros de pintura ICI de gran duración, con inclusión de un nuevo tipo de pintura marina, la "Bildcote", producida también por la ICI, que es especialmente adecuada para los modernos talleres de pintura instalados en astilleros.

La "Bildcote" es una pintura epoxídica que, con una pasada, forma una capa de extraordinario espesor 300 micras o más.

El taller de pintura de los astilleros ASTANO fue construido para encargarse de grandes estructuras de acero prefabricadas, de 250 toneladas aproximadamente. Las estructuras se llevan al taller en remolques especiales a fin de ser chorreadas con granalla, vacuolimpiadas y pintadas en un mismo sector con aire acondicionado y humedad controlada. A continuación las estructuras son transportadas al lugar de montaje.

La Compañía Marítima Río Gulf de Madrid, propietaria del **Artega**, ha elegido similar pintura marina para un barco gemelo del mismo tamaño, actualmente en construcción, y un petrolero ligeramente menor, de 226.000 toneladas (peso muerto). La elaboración de las pinturas, conforme a las especificaciones de la ICI, está a cargo del principal fabricante español de pinturas, la Urruzola SA, que tiene la exclusiva de fabricación en España.

Un detalle muy importante de los trabajos de pintura de los nuevos barcos es la excelente supervisión ofrecida conjuntamente por las compañías Urruzola y ICI, tanto a los astilleros como al naviero.

El **Artega** es el mayor barco del mundo botado en la forma clásica desde una grada.

EQUIPO QUE "VE Y OYE" LA FATIGA DE METALES

En la Exposición Internacional de Ingenieros Electricistas, celebrada en Londres, la Real Marina Británica dio a conocer un equipo que "ve y oye" los sonidos hechos a medida que se producen deficiencias en metales y otros materiales.

El "Indice de resentimiento" puede revelar un importante incremento de las ondas de esfuerzos causadas por una deficiencia en progreso antes de registrarse la avería. De tal modo es posible evitar catástrofes que ocasionaría la fatiga del metal.

El equipo ha sido creado en el Laboratorio de Metales que posee el Almirantazgo en Poole, Dorset, sur de Inglaterra. Este procedimiento de observación de los defectos a medida que surgen quizá se use en la construcción y entretenimiento de los barcos del porvenir.

En el mismo laboratorio se ha creado un nuevo tipo de batería de agua del mar, que puede proporcionar un rendimiento mayor que el de cualquiera otra batería del mismo tamaño. Se hizo una demostración con un cubo de 25,4 mm. que puede mantener encendida la perilla de una antorcha durante 10 horas.

NECESIDAD DE INTENSIFICAR LA ACTIVIDAD MUNDIAL EN PRO DE LA SEGURIDAD MARITIMA

Los 22 países miembros de la Cámara Internacional de Marina manifestaron la necesidad de intensificar la actividad mundial en pro de un incremento de la seguridad marítima y de conservación del agua de mar.

Los delegados, reunidos en su conferencia anual celebrada esta semana en Londres, acordaron las siguientes medidas:

Urgir a los gobiernos la ratificación de las enmiendas hechas en 1969 a la Convención Internacional contra la Contaminación del Mar debida al Petróleo, de 1954;

Iniciar un sistema de información sobre accidentes de petroleros con objeto de que la experiencia adquirida por las víctimas pueda propagarse rápida y extensamente por la industria; y

Publicar un manual de seguridad en los petroleros en el que se exponga a los tripulantes las cuestiones más esenciales en términos sencillos y prácticos.

El presidente de la Cámara Internacional de Navegación, Mr. D.F. Martin-Jenkis, declaró que la ratificación por parte de todos los gobiernos de las enmiendas de 1969 a la Convención contra la Contaminación debida al Petróleo, es de suma importancia en esta lucha.

A continuación agregó: "El uso efectivo del sistema de carga en cubierta en el servicio de petroleros supone una descarga mucho menor de petróleo en el mar, y, por lo tanto, menos contaminación. Es un sistema empleado extensamente, pero es preciso que los gobiernos presten su apoyo mediante la ratificación de las enmiendas de 1969 y su cumplimiento obligatorio.

MISCELANEA

UN AERODESLIZADOR DE CONSTRUCCION BRITANICA EFECTUARA UN RECORRIDO POR EL AMAZONAS



Este pequeño aerodeslizador, ha de efectuar en breve un recorrido por el río Amazonas, desde Manaos en el Brasil hasta el PERU, para ser entregado a sus compradores.

Se trata de un aparato "SH 2 " de 6 metros, con velocidad máxima de 60 km/h, construido por la Sealand Hovercraft Ltd. Este modelo anfibio, que figura entre los pequeños aerodeslizadores comerciales mejor equipados fabricados hasta la fecha, es capaz de transportar 6 pasajeros y 450 kilos de mercancías.

"Su puesta en vigor es esencial para mantener limpios los mares. De igual importancia es el reconocimiento nacional por todo el mundo de la necesidad de contar con medios adecuados en tierra para la recepción de residuos contaminantes".

Mr. Martin-Jenkis manifestó que, a juicio de la Cámara, es posible mejorar más el sistema de carga en cubierta, haciéndose con tal motivo las investigaciones pertinentes.

La Cámara Internacional de Marina está integrada por los siguientes países: Australia, Bélgica, Canadá, Colombia, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Alemania Federal, Grecia, Holanda, India, Italia, Japón, Noruega, Nueva Zelandia, Portugal, Suecia, Suiza, el Reino Unido, Estados Unidos de Norteamérica y Yugoslavia.

(International Chamber of Shipping, 30/32 St. Mary Axe, Londres EC3)

CRECEN SUBSIDIOS ESTATALES EN ASTILLEROS DEL MUNDO.

Tal vez en 1975 los astilleros del mundo estarán aparejados para construir por año 50 supertanques en exceso de los pedidos que pueden esperarse –una sobrecapacidad por arriba de la mitad de la actual producción de tanqueros en el mundo libre–. Es ésta, casi certidumbre de un caos que se avecina, lo que creó un fuerte conflicto entre constructores de buques europeos y japoneses en una reunión de 18 de estos profesionales, procedentes de nueve países, que tuvo lugar en La Haya.

Los actuales planes del Japón, que tienden a duplicar la capacidad del país en construcción de barcos dentro de los próximos años, sin lugar a duda representan una amenaza para el resto del mundo. Pero, en vista de la creciente presión sobre el yen para una revaluación del mismo, los recortes en el crecimiento de la producción siderúrgica del referido país, y una reciente ola de reajustes salariales de carácter inflacionario, estos planes de incremento también parecen carecer de realismo en el Japón. Sin embargo, muchos de ellos han llegado a una etapa en que resulta difícil detenerlos y muchos de los armadores japoneses se mostrarían reacios a recortar sus planes aun cuando pudieran hacerlo.

Al mismo tiempo, Europa está prácticamente repleta de astilleros rescatados de la quiebra mediante programas de racionalización, que solamente ayudarán a aumentar aún más su capacidad. Con el fin de evitar que los astilleros permanezcan inactivos los gobiernos de los países europeos pueden llegar a exigir que los propietarios de barcos hagan sus adquisiciones en astilleros locales, tal como ahora insisten los japoneses. Los propietarios de barcos europeos protestarían airadamente. El hecho es que aún cuando ocurriera una reducción en la capacidad japonesa, todavía continuarían existiendo demasiados astilleros en Europa.

Es casi inevitable que la mayoría de los astilleros tenga que reducir su mano de obra si van a seguir en actividad en lo que resta de esta década. Asimismo, se verán precisados a rechazar pedidos a pérdida, solamente por mantener actividad de trabajo. Esta opción es difícilmente atractiva para una industria de construcción de tanqueros que requiere tan grandes capitales y, como alternativa, algunos constructores japoneses han apoyado un acuerdo para la fijación de precios mínimos.

La solución más viable es una mayor intervención estatal. Esto en su lugar simplemente aumentará el exceso de capacidad. El Presidente Nixon acaba de anunciar un subsidio extra de 300 millones de US dólares para los astilleros norteamericanos sobre contratos por un valor de sólo US$ 600 millones. El proteccionismo norteamericano a una escala tal como la señalada hará muy pronto que el actual superávit contemplado de 40 supertanques parezca conservador. En lo que resta de esta década, la única área donde podría existir escasez de capacidad para construcción de barcos es aquélla destinada a barcos para transporte de gas natural en estado líquido o de equipo petrolero, y es hacia ésta, a la que pocos astilleros han tenido la habilidad de cambiar sus pasos.

(Artículo de la página editorial del diario "Correo")



Su paladar merece suprema satisfacción. Para ello utilice diariamente Aji-No-Moto en su cocina y téngalo siempre presente en su mesa... obtendrá magnificos resultados.



Complejo Industrial Alambresa - Prolansa

Alambre galvanizado
Alambre recocido
Alambre de púas galvanizado
Malla galvanizada tejida
Malla soldada estructural para concreto armado
Malla soldada galvanizada para cercos
Clavos con y sin cabeza
Resortes en general,
para catres, muebles, colchones
resortes especiales.
Asientos de automóviles.
Alambre de alto contenido de carbono
Cables de acero, a partir de 1973

Av. Néstor Gambetta 6429 — Teléfs. 298018-298019
Callao

RIDGID

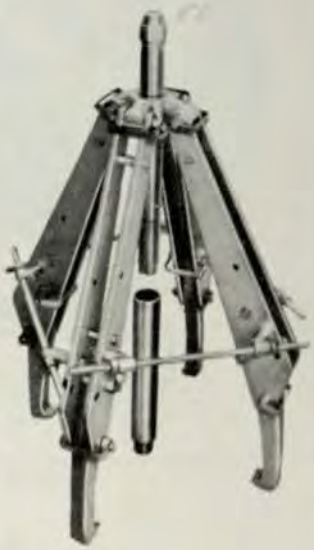
TERRAJAS RIDGID DE CABEZALES REMOVIBLES CON SISTEMA DE TRINQUETE EXPUESTO



FACOM



2080



ALBERTO MOLINA Y CIA. S. A.

IMPORTACIONES REPRESENTACIONES
VENTA DE STOCK Y PEDIDOS DIRECTOS
Av. Colonial No. 2443 - 2453 — Telf. 327540

¡SI ES PARA SOLDAR AGA LO TIENE!

- GASES INDUSTRIALES
- EQUIPOS PARA SOLDADURA Y CORTE OXI-ACETILENICO
- MAQUINAS AUTOMATICAS DE CORTE OXI-ACETILENICO
- EQUIPOS DE CORTE CON POLVO METALICO
- MATERIAL DE APORTE PARA SOLDADURA OXIACETILENICA
- EQUIPOS PARA SOLDADURA ELECTRICA
- EQUIPOS PARA SOLDAR CON GAS ARGON
- MAQUINAS PARA SOLDAR POR ARCO SUMERGIDO
- MAQUINAS PARA SOLDAR POR PUNTOS
- ELECTRODOS REVESTIDOS PARA SOLDADURA ELECTRICA
- ACCESORIOS PARA SOLDADURA ELECTRICA.

REPUESTOS Y SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO



SOPLETE UNIVERSAL AGA-X21

COMPAÑIA AGA DEL PERU S.A.
Av. Centenario 280 - Callao
Casilla 2067 - LIMA-PERU
Télex 3540310

SUCURSALES EN:
HUANCAYO
PISCO
CHIMBOTE
LA VICTORIA (LIMA)

AGA

HUMOR MARINO



SIN PALABRAS



SIN PALABRAS

HOMENAJE A LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

MARCONA MINING COMPANY

8 DE OCTUBRE DE 1972

Compre economía funcional





compre

Volkswagen

fueron reparados en el simac

Durante el trimestre de julio, agosto y setiembre de este año, se registró una gran demanda de reparaciones de diversos tipos de buques en nuestros diques seco y flotantes 106 y 107. Nos enorgullece haber prestado servicios a nuestros amigos de la flota mercante nacional y extranjera.

En este periodo, fueron reparadas las siguientes naves:

M/N	YAHUAR HUACA	C.P.V.	9,623	Tons.	Perú
B/T	SANTAMAR	Empresa Naviera Santa	6,178	Tons.	Perú
B/I	S.N.P. No. 1	Instituto del Mar	450	Tons.	Perú
R/P	LA PUNTA	ENAPU	80	Tons.	Perú
M/N	EIBE OLDENDORFF	Agente: C.P.V.	6,067	Tons.	Alemania
M/N	CATHARINA OLDENDORFF	Agente: C.P.V.	6,067	Tons.	Alemania
B/B	VICTORIA No. 1	Cía. Ballenera del Kinkai S.A.	440.94	Tons.	Perú
B/B	VICTORIA No. 8	Cía. Ballenera del Kinkai S.A.	622.58	Tons.	Perú
M/N	TERE	Línea Mexicana del Pacífico S.A.	888.85	Tons.	México
T/C	KPESHIE	Cía. Pesquera de Coishco	336.85	Tons.	Perú
M/N	SALTILLO	Línea Mexicana del Pacífico S.A.	1,893	Tons.	México



M/N YAHUAR HUACA



M/N CATHERINA OLDENDORFF



M/N SALTILLO



B/T SANTAMAR



T/C KPESHIE



M/N EIBE OLDENDORFF



B/B VICTORIA 1 Y VICTORIA 8



Remolc. LA PUNTA



SNP – 1



M/N TERE



LA LINEA MAS COMPLETA

DE SOLDADURA

ELECTRODOS

OERLIKON

DIVISION DE

EXPLOSIVOS S. A.

TELEFONO 27-6740 - CABLES
"EXPLOSA" TELEX: EXSA PX 5556
CAMANA 631 - OFICINA 6TO. PISO
CASILLA 4244 - LIMA - PERU

CARLOS BELLO S. A.

AGENTES DE ADUANA AFIANZADOS

Miller 450

Edificio Cámara de Comercio del Callao 10º Piso
Central Telefónica 29-8780
Apartado 77 - Callao Perú
Dirección Cablegráfica: Bello Callao

FELICITA A LA MARINA DE GUERRA DEL PERU POR SU 151 ANIVERSARIO.

Callao, 8 de Octubre de 1972

CONFIE SUS OPERACIONES AL

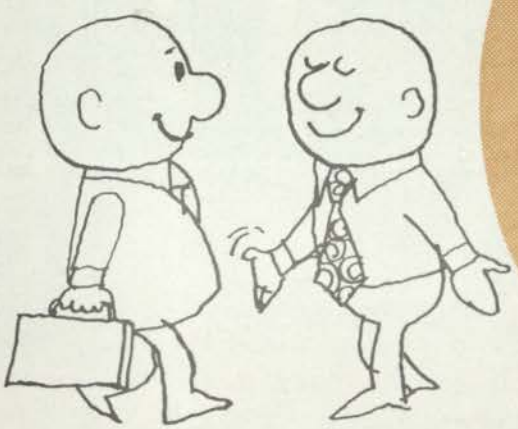
Banco de Lima

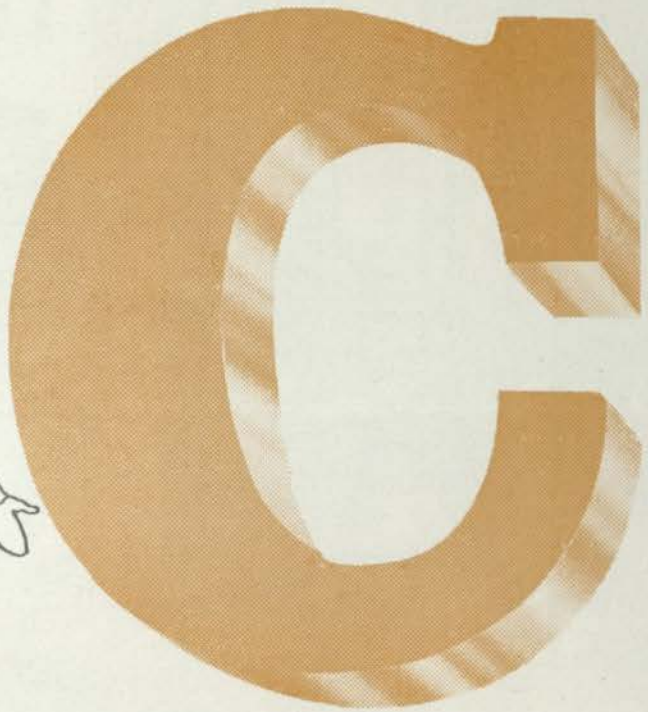
ATENCION RAPIDA Y ESMERADA

CORRESPONSALES EN EL MUNDO ENTERO

En el Banco Continental...

La amistad se escribe con





De CORDIALIDAD, en todo momento en que Ud. entra en contacto con nosotros.
De CREDITOS, cuando Ud. busca financiación.
Y por qué no de CELO profesional, cuando se trata de cumplir estrictamente nuestras funciones para brindarle el mejor de los servicios.
Cordialidad, créditos, celo profesional, son algunas de las muchas razones que hacen que en el Banco Continental la amistad se escriba con C.

BANCO CONTINENTAL
SU BANCO AMIGO

¡Bienvenidos al simac!

NOS VISITARON EN EL TRIMESTRE JULIO, AGOSTO Y SETIEMBRE:



El Primer Lord del Mar, Almirante Sir Michael Pollock visita el SIMA.



El Director de la Escuela Superior de Guerra Naval de Venezuela, Almirante Manuel Díaz Ugueto (13 de setiembre).



Oficiales participantes de la Escuela Superior de Guerra Naval y de la Academia de Guerra Aérea (22 de agosto).



Funcionarios de la Embajada Británica y de Crown Agent. (1o. de setiembre).



Jefes y Oficiales del CAEM (16 de agosto).



Alumnas del Instituto Femenino del Sagrado Corazón (18 de agosto).



31 cadetes de la Fuerza Aérea Peruana (11 de julio).



Cadetes de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Miguel Grau" (1o. de setiembre).



30 alumnos del Colegio Santa María, de 1o. "A" de secundaria. (6 de julio).



Estudiantes de la Universidad Técnica del Callao (5 de agosto).



Funcionarios del Banco Industrial y de EPCHAP (25 de agosto).



50 estudiantes de la Universidad de San Marcos en el Laboratorio SIMA-Callao (7 de julio).



Miembros de la Asociación Técnica Franco-Peruana. (25 de agosto).



Cadetes del 4to. año de la Escuela de Oficiales de la FAP (12 de setiembre).



El Dr. Koichi Masubuchi del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) (1o. de setiembre).



Cadetes del 3er. año de la Escuela Naval del Perú (14 de setiembre).



Alumnos del 1o. "B" de secundaria del Colegio Santa María (5 de setiembre).



Ejecutivos de la American Segurity and Trust (22 de agosto).



Estudiantes del Instituto Tecnológico Nacional "José Pardo" de Lima (5 de setiembre).



Alumnos del Colegio Santa María (31 de agosto).



Alumnos de la Escuela Superior de Tecnología del Callao (15 de julio).



Autoridades del Comando Conjunto de la Fuerza Armada. (22 de setiembre)

audaces

el cigarrillo rubio que se siente en cada fumada...



Por su calidad, en aroma y sabor que hace sentir la nueva manera de fumar.

audaces

Deleitan... complacen... ambientan... y es que está en el tabaco la diferencia.

¡audaces.... sólo para audaces!

PRECIO S/. 18.- CAJETILLA


ARMADA PERUANA
SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA

SIMA

SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA

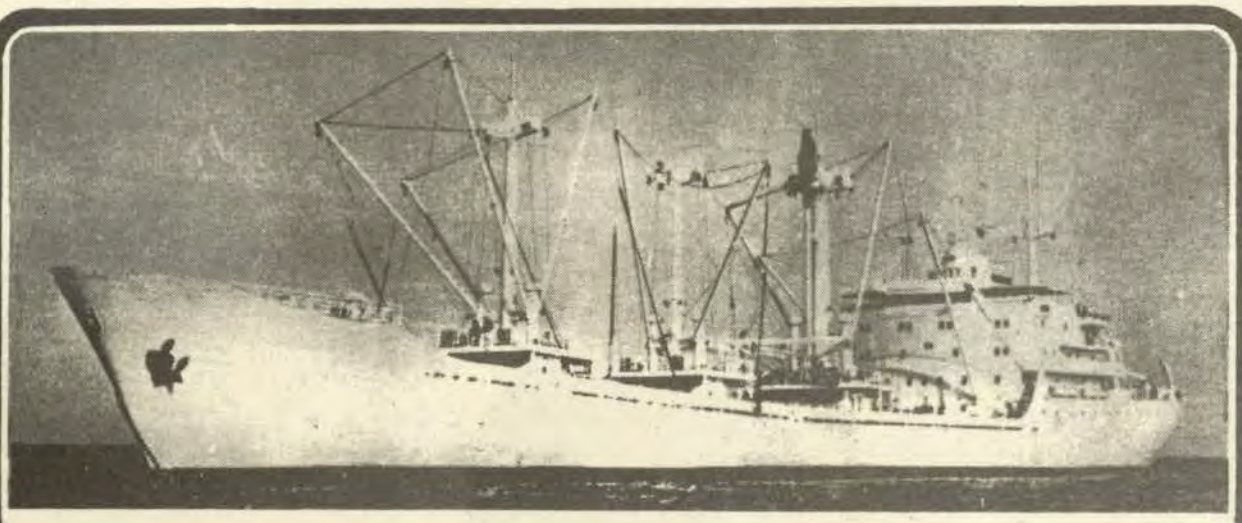
OCT., NOV., DIC. 1972 - Nº 32

Biblioteca Julio I. Elías Murguía



COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES

A su servicio con la más moderna flota compuesta por 12 motonaves, recientemente construídas.



m/n	Inca Tupac Yupanqui	1968
	Inca Yahuar Huaca	1969
	Inca Capac Yupanqui	1969
	Inca Huayna Capac	1969
	Inca Pachacutec	1968
	Inca Roca	1969

Capacidad de carga 12,500 TM

m/n	Garcilaso	1969
	Sabogal	1969
	Vallejo	1969
	Chocano	1970
	Tello	1970
	Palma	1970

Capacidad de carga 13,000 TM

Operamos bajo el régimen de Conferencia, ofreciendo a la Industria y Comercio, importadores y exportadores, un servicio regular de itinerario, en los siguientes tráficos.

- Atlántico del Canadá (Montreal), Costa Atlántico de los E.E.U.U. y Puertos del Pacífico Sudamericano, hasta Chile (Valparaiso).

- Golfo de los E.E.U.U. (New Orleans) y Puertos del Pacífico Sudamericano hasta Ilo.

- Atlántico Norte del Continente Europeo (Bremen-Alemania) y Puertos del Pacífico Sudamericano hasta Chile (Valparaiso).

- Puertos del Mediterráneo Europeo, Caribe y Puertos del Pacífico Sudamericano, hasta Sur del Perú (Ilo).



OFICINA PRINCIPAL: Gamarra 676
Chucuito, Callao - Apartado 208
Teléfono 299940

OFICINA LIMA: Pasaje Peñaloza 114
(3ra. cuadra. de Av. Nicolás de Piérola)
Teléfono 238118 Aptdo. 4299

OFICINA CALLAO: Daniel Nieto 183
Teléfonos 290313 - 291145

Divisas Para El Perú En Buques C. P. V.



Nº 32 Oct. Nov. Dic. 72

SIMA

Revista del Servicio Industrial de la Marina.
Director: Eduardo Camino Rouillon
Jefe de RR.PP. del SIMA.
Oficina de Redacción:
Base Naval del Callao.
Av. Contralmirante Mora s/n. Callao.
Télex 5528 – Casilla Postal 112 –

CALLAO – PERU.

Impresión:
Italperú
Av. La Marina 3274 - Urb Maranga.
San Miguel.

Foto: RR.PP.

NUESTRA PORTADA

Las dos nuevas grúas de 45 toneladas en plena actividad, contribuyen al acelerado ritmo con que se construye el buque del Proyecto 013, el cual avanza simultáneamente con las obras de ampliación del astillero, como se puede apreciar en primer plano.

Editada por el Depto. de RR.PP del SIMA. Su distribución es gratuita. Circula en el país y en el extranjero. Sus informaciones pueden reproducirse total o parcialmente.

INDICE

3	Editorial
4	Avanza el Proyecto "013"
6	Los astilleros privados contribuyen al progreso de la industria naval peruana.
9	La historia de un buque que fue salvado de las aguas.
12	Proclama del Ministro de Marina.
15	El SIMA en 1972
24	El SIMA en Tumbes
28	Tradiciones navales peruanas
31	EL SIMA EN MARCHA a través del lente durante la visita de nuestro Directorio .
36	Servicio Industrial de Iquitos entrega obras de ampliación del puerto fluvial de Iquitos.
37	Un trabajo a 4,400 metros de altura
40	Miscelánea
46	Gente del SIMA
53	Cultural
54	Fueron reparados en el SIMAC
58	El SIMA hizo noticia en el 72.
61	¡Bienvenidos al SIMAC!



fabrimet

CONTRALM MORA 590 TEL 299380
CASILLA 307 CALLAO PERU

CALDERAS **OECOMAT FABRIMET**
DE HASTA 20 TON. METRICAS
DE PRODUCCION DE VAPOR Y
22 ATMOSFERAS.

EDITORIAL

El despertar de un nuevo año es siempre momento oportuno para hacer un recuento de los acontecimientos que puedan considerarse de importancia para la vida de los hombres y el desarrollo de las instituciones. Este balance anual de hechos es indudablemente más interesante para organizaciones, que como la nuestra, se encuentran en un franco y vigoroso proceso de crecimiento. Ha sido 1972 un año en el que, a pesar de haber avanzado menos de lo planeado y mucho menos de lo deseado, hemos dado importantes pasos hacia la consecución de nuestras metas. Veámoslo a través de la legislación que ha dado origen a los hechos que comentamos.

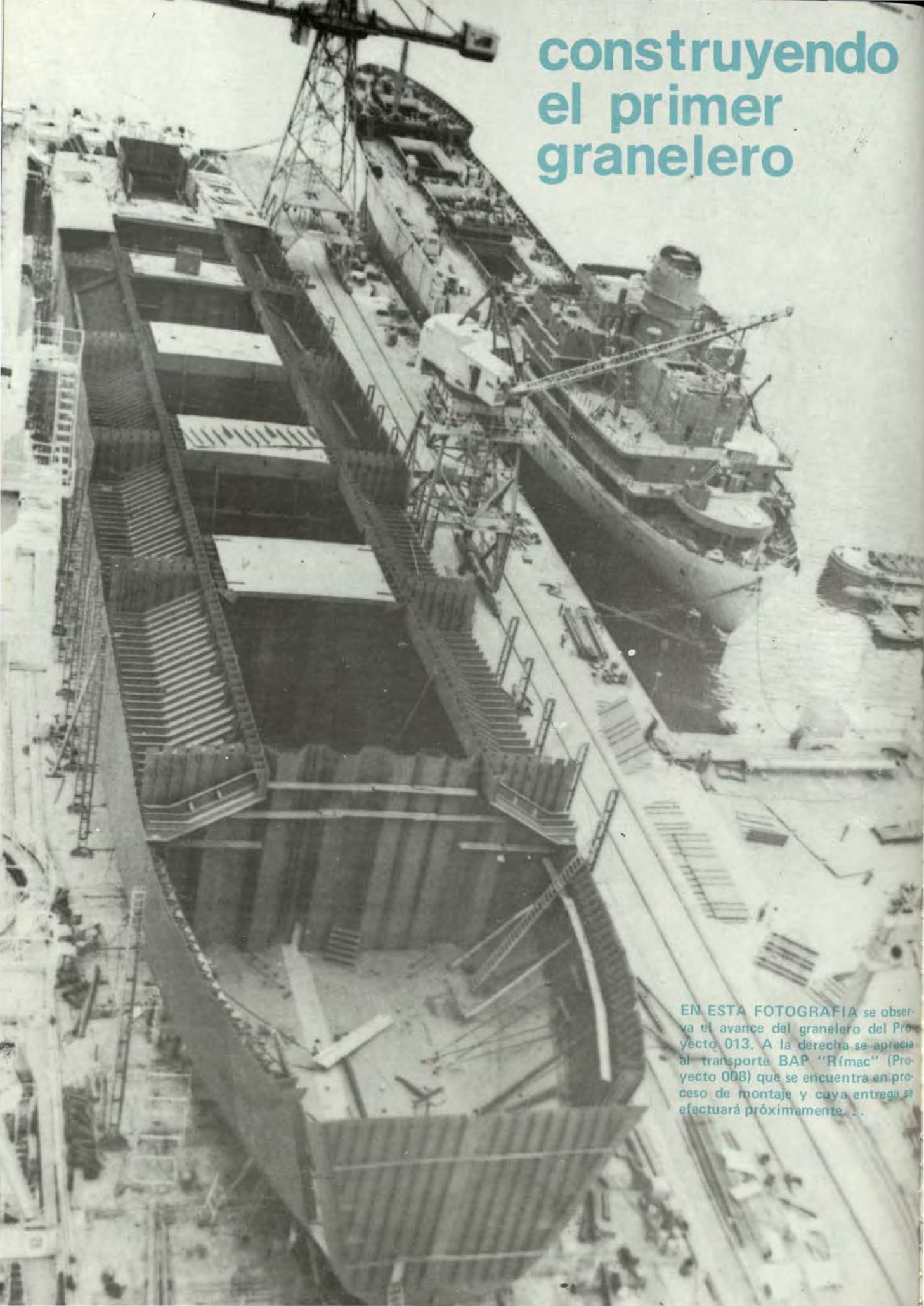
La promulgación del Decreto Ley 18914 permitió que, al ensamblar en el mes de febrero las primeras secciones del Proyecto 013, uno de los dos buques graneleros de 25,000 T.P.B. que construimos para EPCHAP, se iniciara una importante etapa en el quehacer industrial del SIMA: la construcción en escala comercial de buques mercantes para armadores nacionales.

La dación del Decreto Ley 19334 da el toque humano a los esfuerzos desplegados por el SIMA, proporcionando a nuestros trabajadores, y a muchos otros trabajadores peruanos, el Fondo de Compensación y la Estabilidad Laboral, beneficios ambos que desde hacía tiempo y con toda justicia los simistas anhelaban.

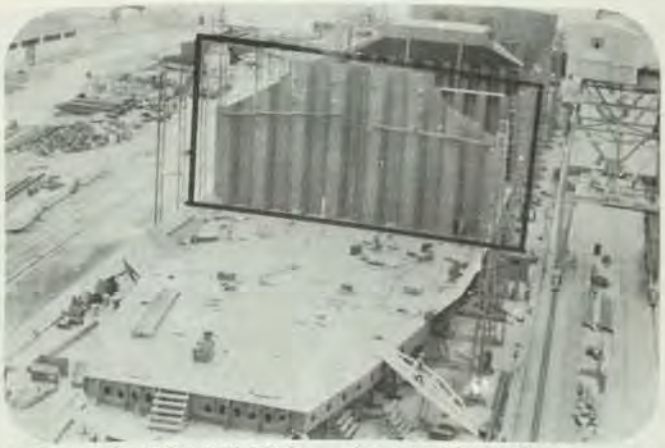
El Decreto Supremo No. 022-72 TC, del 16. de agosto de 1972 por el que se dispone la Reparación de los Buques de Bandera Peruana en Astilleros y Factorías Nacionales viene a llenar un vacío en las leyes de fomento industrial, además de evitar un innecesario éxodo de divisas. En la actualidad estamos a la espera del Reglamento respectivo que permitirá poner en práctica esta importante medida.

La Comisión de la Industria Naval designada por Decreto Supremo 004-72-MA, de mayo de 1972 y presidida por el Jefe del Instituto Nacional de Planificación, estudió los aspectos relacionados con esta industria y propuso un conjunto de medidas conducentes al desarrollo integral de la misma. En el informe presentado, y que se encuentra actualmente en poder de los distintos Sectores para emitir opinión al respecto, se fijan metas, se definen incentivos y se recomiendan soluciones. Esperamos que este informe genere la legislación que permita un desarrollo armónico y seguro de la actividad naviera y de la construcción naval. De no ser así estamos seguros que perderemos la oportunidad histórica de desarrollar, alrededor de los astilleros, un complejo industrial con profundas repercusiones en la industria siderúrgica y en toda la rama metal-mecánica, que en un futuro no muy lejano nos permitirá abastecer de insumos a la minería, a la explotación petrolera y a otras importantes actividades vitales para el desarrollo nacional.

construyendo el primer granelero



EN ESTA FOTOGRAFIA se observa el avance del granelero del Proyecto 013. A la derecha se aprecia al transporte BAP "Rímac" (Proyecto 008) que se encuentra en proceso de montaje y cuya entrega se efectuará próximamente. . .



VISTA DEL GRANELERO en construcción en donde se aprecia en el recuadro en negro los mamparos transversales con el corrugado logrado con la "gran prensa". . .



YA SE INICIO la construcción de la cubierta en el Proyecto "013". Nótese la dimensión del buque comparándolo con el tamaño de los hombres en cubierta. . .

AVANZA EL PROYECTO "013"

La construcción del proyecto "013" representa un paso decisivo en el desarrollo de la industria naval peruana, debido a que es el patrón para los seis siguientes buques que se planean construir en el Servicio Industrial de la Marina.

Esta es la firme convicción que tienen los hombres bajo cuya responsabilidad técnica se halla la erección de este buque granelero de 25,000 toneladas, el de mayor porte que se ha construido en el Perú.

Si los planes que se han estructurado no varían su curso, este buque será lanzado al mar en abril de 1973. Diez meses después se espera concluir los trabajos de montaje, quedando así expedito para ser entregado a la Empresa de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado (EPCHAP), propietaria de la nave.

MERITORIO ESFUERZO DEL PERSONAL

La construcción del proyecto "013" ha coincidido con la ejecución de los trabajos de modernización del astillero, aspecto que ha representado un meritorio esfuerzo del personal técnico y especializado que tiene a su cargo esta labor.

Se estima que la erección de este primer buque granelero está dejando importantes experiencias para la construcción del proyecto "014", constituyéndose además como base de comparación económica para futuros contratos. En el aspecto técnico, significa la utilización y aplicación de nuevos procesos que se han tenido que utilizar para superar la escasez de materiales y equipos.

El peso total del acero que se requerirá es del orden de 4,950 toneladas.

En la ejecución de los trabajos están participando cuatro ingenieros y dos técnicos que últimamente tuvieron una estada en el astillero noruego de Kaldnes y en la factoría Sulzer de Suiza, observando las fases principales de la construcción de buques similares al proyecto "013" y de la fabricación de la máquina principal. Fue un acierto enviar a estos profesionales a adquirir mayor experiencia en el exterior, la cual está siendo volcada en la ejecución de esta obra. Estos técnicos unidos a los demás profesionales, técnicos y trabajadores no sòlo están alcanzando la meta buscada sino que están demostrando su real capacidad como constructores navales.

LOS TRABAJADORES OPINAN

En plena grada de construcción, la revista SIMA captó la opinión de dos eficientes y veteranos trabajadores del SIMAC, quienes manifestaron que "el profundo significado de esta obra está en que el trabajador simista se siente depositario de una de las esperanzas que tiene el Perú en el desarrollo de su industria pesada". Más adelante expresan. "Por eso nos sentimos orgullosos de participar en esta obra de gran magnitud y comprendemos que el desarrollo de esta industria, por su gran efecto multiplicador en otras industrias, generá nuevas fuentes de trabajo para otros trabajadores. Estamos seguros que seguiremos progresando y no defraudaremos a quienes han depositado su confianza en nosotros".

Finalmente expresan que: "El proyecto '013' significa para los trabajadores simistas la iniciación de una nueva era de progreso y prosperidad, para el engrandecimiento de nuestra patria".

PROBLEMAS TECNICOS

La ejecución del proyecto 013 ha enfrentado a nuestros hombres con muchos problemas técnicos que, con la habilidad que caracteriza al trabajador peruano, están siendo superados adecuadamente. Uno de esos problemas, que merece especial mención fue el de los mamparos corrugados. El proyecto "013" cuenta con todos los mamparos transversales de sus bodegas de tipo corrugado para darle mayor resistencia (observar la foto), y el SIMA no contaba con las máquinas requeridas para efectuar este trabajo, habiéndose pensado en algún momento hasta en importar las planchas ya corrugadas en el extranjero. Pero nuestra gente no desmayó y aguzando el ingenio y exprimiendo la materia gris, se diseñó un aditamento que, aplicado a una prensa instalada en nuestros talleres, logró el corrugado de las planchas de acero para los mamparos transversales. Cuando se efectuaban los primeros esfuerzos con ese fin y estando el Director del SIMA cambiando ideas en el taller con los técnicos, prometió un almuerzo a los que intervenían en este trabajo en caso que lograran resultados positivos. Semanas después y estando el Director en el extranjero, recibió un cable que decía: "COMUNICAMOS A 'GRAN JEFE' QUE 'GRAN PRENSA' DIO RESULTADOS". Al regreso de su viaje el "gran jefe" dio "gran almuerzo" a los muchachos en demostración de la gran confianza y fe que tiene en ellos y en todos los trabajadores del SIMA, estando convencido ahora más que nunca, que nuestros hombres resolverán con su gran talento y voluntad los problemas que puedan presentarse para llevar a cabo nuestros grandes proyectos.



Indudablemente que la industria pesquera peruana no hubiera podido desarrollarse hasta los niveles que hoy orgullosamente exhibe ante el mundo, si nuestros astilleros, las construcciones navales y, en general, el personal técnico y de trabajadores no hubieran respondido satisfactoriamente al reto lanzado por la pesquería.

DESDE que se inició el boom de la producción de harina de pescado, los requerimientos, en número y calidad, de las embarcaciones pesqueras, fueron en aumento. Las condiciones muy especiales de la pesca de anchoveta excitaron el afán creador de los constructores navales peruanos, cuyo fruto es el de las bolicheras que se perfeccionan de día en día e incursionan actualmente hacia naves para la pesca de consumo humano.

Diseño, materiales, equipos, ambientes para la tripulación; en fin, todo lo que influye en una buena captura fue materia de prolijo estudio por nuestros ingenieros y técnicos. El resultado es de todos conocido: El Perú no tuvo necesidad en ningún momento, de recurrir a la importación para proveerse de las embarcaciones que su floreciente industria pesquera necesitaba.

Más de dos mil embarcaciones pesqueras en servicio, que en conjunto han capturado unos cincuenta millones de toneladas de anchoveta, atestiguan pues el extraordinario rendimiento de las bolicheras nacionales botadas por astilleros peruanos, diseñadas y construidas por técnicos peruanos.

Empero, no todo ha sido siempre color de rosa para los astilleros. Al igual que la industria pesquera y todas las actividades industriales y comerciales conexas a la pesquería, han pasado por momentos difíciles, por crisis financieras y de producción.

Felizmente, en la actualidad el avance técnico de nuestros principales astilleros es tal que pueden perfectamente, cuando la demanda interna baja, incursionar con todo éxito en el mercado internacional. La exportación de embarcaciones pesqueras no representa ya una novedad. Hemos leído sobre su venta a Francia, Cuba, Ecuador, Chile, Brasil y hasta el lejano Sultanato de Omán.

Sobre este aspecto, al finalizar 1972, la industria naval privada ha tenido un auspicioso cierre de sus operaciones.

Cinco astilleros privados peruanos



construirán 100 embarcaciones para Cuba por un total de 28 millones 231 mil dólares americanos.

Los astilleros que tendrán a su cargo la construcción de estas naves son: FABRIMET, PICSA, INSA, GUMAR y LABARTHE instalados en los puertos del Callao y Chimbote.

Esta operación es fruto del primer acuerdo entre astilleros peruanos y el Gobierno de Cuba. Las embarcaciones serán para pesca de consumo humano.

PICSA construirá 12 atuneros de 600 toneladas cada uno. El plazo de entrega está previsto entre setiembre de 1974 y junio de 1975 por un monto total de 18 millones 900 mil dólares. Cada atunero costará un millón 575 mil dólares.

FABRIMET tendrá a su cargo la construcción de 30 camaroneras de 17.80 toneladas cada una por un precio unitario de 98 mil 700 dólares. El monto llega a 2 millones 951 mil dólares.

A INSA le corresponde construir 14 camaroneras de 20.10 toneladas de registro por un precio de 110 mil dólares cada una, que hacen un monto de 1 millón 540 mil dólares.

Finalmente, LABARTHE tendrá a su cargo la construcción de 30 camaroneras de 20.10 toneladas cada una, con un precio unitario de 110 mil dólares que hacen un monto total de 3 millones 300 mil dólares.

La cifra global de estas operaciones representa un notable incremento de las ex-





Los astilleros privados contribuyen al progreso de la industria naval peruana

ALBERTO E. BUCHSER, Gerente General de Fabrimet opina que nuestros astilleros privados incursionarán con éxito en el mercado mundial para embarcaciones hasta de 150 pies de eslora o más . . .

portaciones no tradicionales de nuestro país.

La coordinación entre los astilleros peruanos y el Gobierno Cubano estuvo a cargo de la Dirección General de Comercio Exterior del Ministerio de Industria y Comercio.

En consideración a esta realidad, la revista SIMA da inicio en esta oportunidad a la publicación de informaciones relativas a los astilleros privados que operan en nuestro litoral y que abastecen la creciente demanda de embarcaciones pesqueras a casi todo el mercado peruano e incluso en el mercado internacional.

Capitales invertidos, personal ocupado, cantidad y clases de embarcaciones, precios, exportaciones, etc., son materias acerca de las cuales iremos interrogando a los astilleros privados peruanos para presentar un cuadro panorámico del avance logarado en la industria de la construcción naval en nuestro país.

Fabricaciones Metálicas (FABRIMET)

La mejor carta de presentación de Fabrimet son sus 435 embarcaciones puestas en servicio desde 1959, con capacidades de bodegas de hasta 270 toneladas, de las cuales 19 fueron exportadas a Chile, Hace poco, fue noticia en el periodismo peruano al haber construido y entregado un barco pesquero para el Sultanato de Omán, especialmente diseñado para pesca exploratoria en el Mar Arábigo y en el Océano Indico. Se trata de un barco de 102 pies de eslora, 25 de manga y 12 de puntal, y fue construido con clasificación internacional certificada por el Lloyd's Register of Shipping. Ultimamente, Fabrimet, como lo señalamos líneas arriba ha concretado el acuerdo con el Gobierno Cubano para la construcción de 30 camaroneras de 17.80 toneladas cada uno.

Se trata de una empresa peruana fundada en 1948 con un capital pagado de un millón de soles oro. A la fecha, los recursos propios de Fabrimet, entre capital y reservas son del orden de los 110'926,507 soles oro. Ha desarrollado un rol prominente en la industria metalmecánica del país y actualmente, aparte de su industria del astillero, ha volcado su capacidad y programación hacia los rubros de las industrias agrícolas, minera, petrolera, y del transporte, para lo cual cuenta con un bien equipado parque de maquinarias y un plantel de 15 ingenieros, 77 trabajadores técnicos y administrativos y 323 trabajadores calificados de talleres.

Otros rubros de la firma son el diseño y construcción de chatas para bombas absorbentes de pescado, barcazas para carga, remolcadores, diques flotantes, plantas de harina de pescado, estructuras metálicas, plantas industriales, calderos, tolvas, rock -body, volquetes, etc.

Durante 1971, Fabrimet vendió 237 millones de soles, en diferentes productos de su actual programa de producción. Confiados en el porvenir promisor de la industria peruana dentro del Pacto Andino y de la ALALC, en breve trasladarán su emporio industrial a "Oquendo", donde sus nuevos astilleros le permitirán construir embarcaciones refrigeradas hasta de 145 pies de eslora y 600 toneladas de capacidad de bodegas.

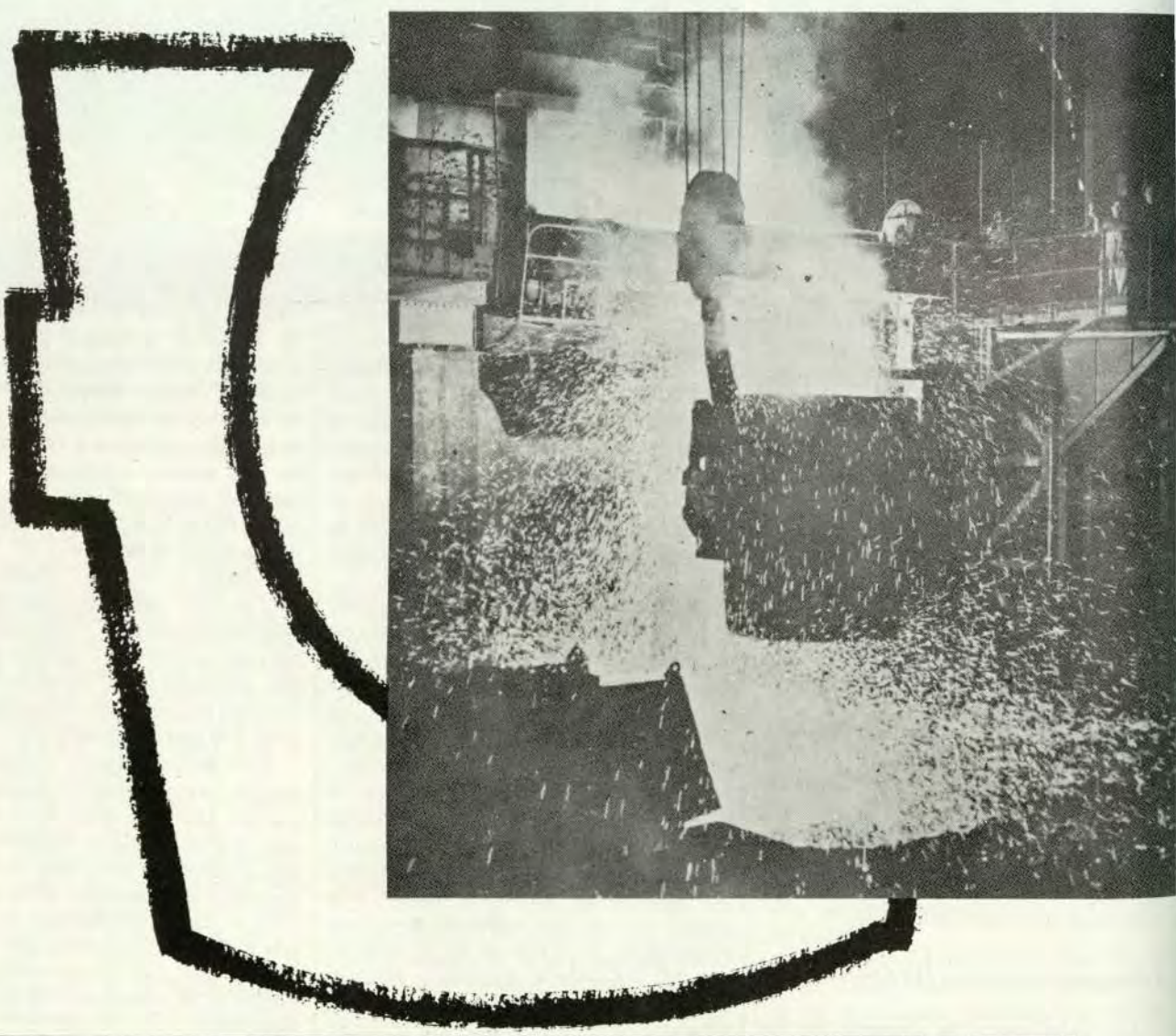
Alberto E. Buchser, Gerente General de Fabrimet opina que gracias a la alta habilidad artesanal del trabajador peruano nuestros astilleros en general tienen amplia perspectiva de participación en el mercado mundial para embarcaciones hasta de 150 pies de eslora o más.

Dice Buchser que no obstante tal perspectiva, hay dos aspectos necesarios de remarcar. Uno, nos dice, es el referente a que muchos astilleros locales no se rigen aún y esfuerzan para estar dentro de las normas internacionales de la calidad de trabajo. Es responsabilidad del ejecutivo, una lucha constante para que el trabajador agregue, a su calidad artesanal, el esfuerzo de la calidad en una constante de superación.

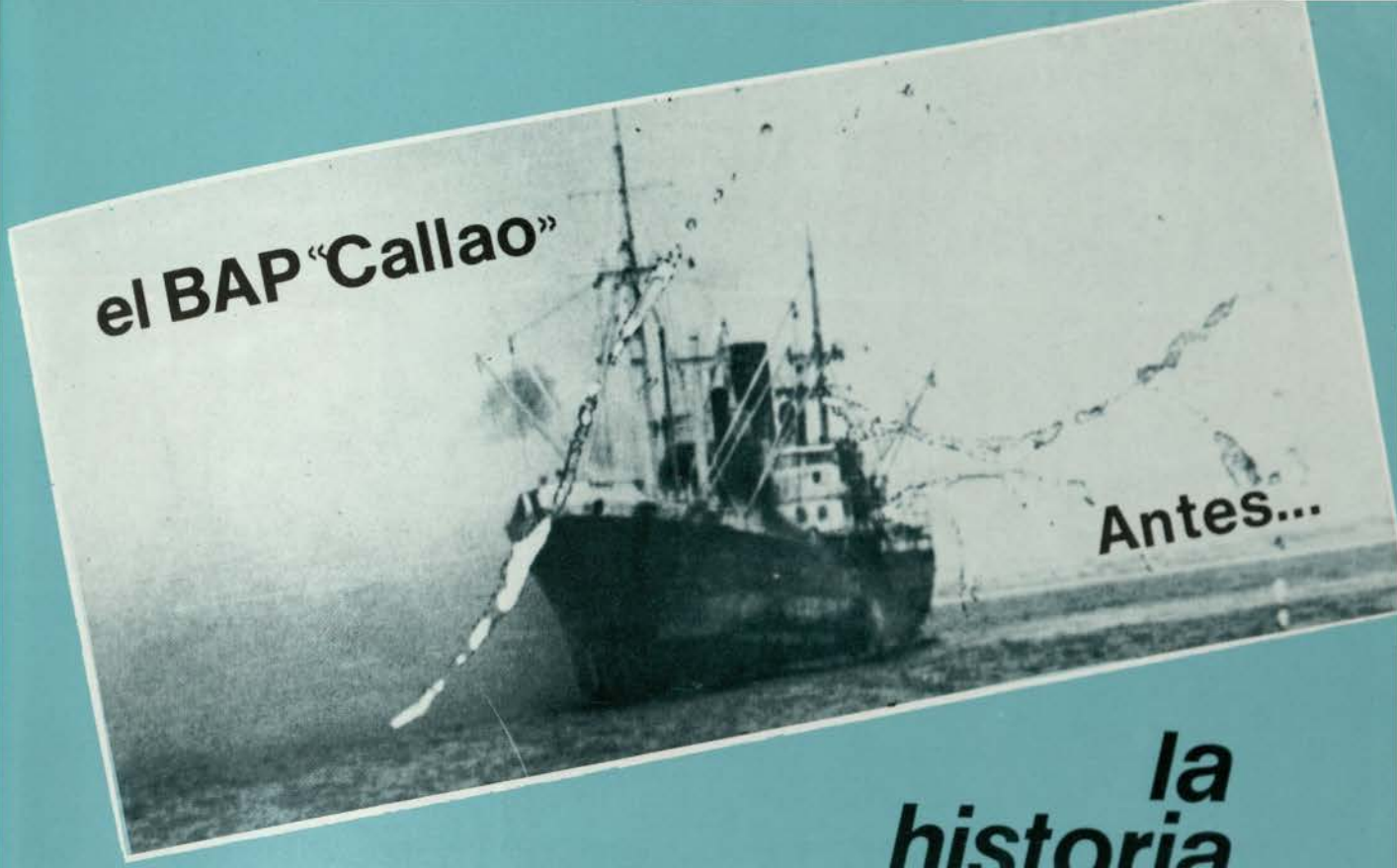
El otro punto requerido, según nuestro entrevistado, es el relativo al apoyo moral y quizás financista del Estado "para mejorar nuestra infraestructura".

EL ACERO CON SUS MULTIPLES APLICACIONES ES LA BASE DE TODA INDUSTRIALIZACION

SIDERPERU



ACEROS PERUANOS PARA UN PERU INDUSTRIALIZADO



la historia de un buque que fue salvado de las aguas...



El BAP "Callao"

...y reconstruido con fe y audacia...



C. ALM. MORAN: "Cuando lo rescatamos del fuego y de su sepultura en las aguas, el buque alemán presentaba un aspecto desolador. . ."



LA reconstrucción del ex BAP "Callao" fue un audaz reto que pudimos vencer con éxito" expresa a la revista SIMA el Contralmirante AP. Manuel Morán Márquez, uno de los hombres que perteneció a la dotación de Oficiales del Arsenal Naval del Callao, en cuyas instalaciones se acometió en 1942 la primera reparación naval de gran envergadura que se realizaba en nuestro país.

Motivados por la baja del servicio de este buque transporte que durante 27 años prestó eficientes servicios a la nación y a la Armada Peruana, la revista SIMA buscó fuentes para indagar lo que sucedió después que el entonces "Monserrate", perteneciente a la marina alemana, fuera incendiado por su dotación en las afueras del Callao para no caer en manos peruanas, conjuntamente con el "Leipzig".

Y vaya si cayó en manos peruanas, las que con gran esfuerzo, habilidad y dedicación, la arrancaron del cementerio de buques para enrumbarle a un nuevo y positivo destino.

"El buque no tenía la superestructura. . . la cubierta, los entrepuentes estaban extremadamente dañados y colapsados, el casco presentaba graves corrugaciones, la mayoría de las planchas de acero estaban dobladas y existía una enorme falla en la quilla y el codaste". . . nos dice el Contralmirante Morán Márquez, quien entonces con el grado de Teniente Segundo era Ayudante del Comandante Carlín, y Oficial de Reparaciones y Diques del Departamento Industrial que pertenecía al Arsenal Naval. En ese tiempo esta dependencia estaba bajo la jefatura del Capitán de Navío (r) Alejandro Bastante B.

El citado Departamento, fue la cuna del actual Servicio Industrial de la Marina -Callao (SIMAC), cuya jefatura fue ocupada años después, de 1967 a 1968, por el Contralmirante Manuel Morán Márquez.

Luego de señalar las grandes dificultades que se pasaron por la total carencia de planchas de acero y otros materiales a causa del pleno desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, el actual Director General de Logística de la Marina, expresa que se tuvieron que enderezar y emplear casi las mismas planchas del casco, entrepuentes y cubiertas.

Debido a que este buque fue varado por personal de la Armada Peruana para evitar su hundimiento, el casco sufrió un arrufo de 6 ó 7 pulgadas que impedía el normal alineamiento del eje de cola.

"Esta grave avería se solucionó cuando por decisión del Comandante Juan Revoredo se cortó el codaste para permitir la alineación del eje de cola, el que posteriormente fue soldado con gran precisión por el Maestro Zevallos" refiere nuestro entrevistado.

CUADRO DESOLADOR EN LA SALA DE MAQUINAS

El Contralmirante Morán frunce la frente, gesto que imprime gran seriedad a su rostro, cuando recuerda que la sala de máquinas del ex BAP "Callao", presentaba un aspecto desolador.

"La máquina principal tenía dos cilindros fundidos, los descansos estaban destrozados, y para remate no habían planos ni manuales para reconstruirla", señala para añadir que "no los podíamos solicitar a Alemania pues estábamos en guerra".

Pero luego sonríe al manifestar que el ingenio peruano salió victorioso cuando día tras día se pudo reconstruir pieza por pieza en base a los restos y a cálculos.

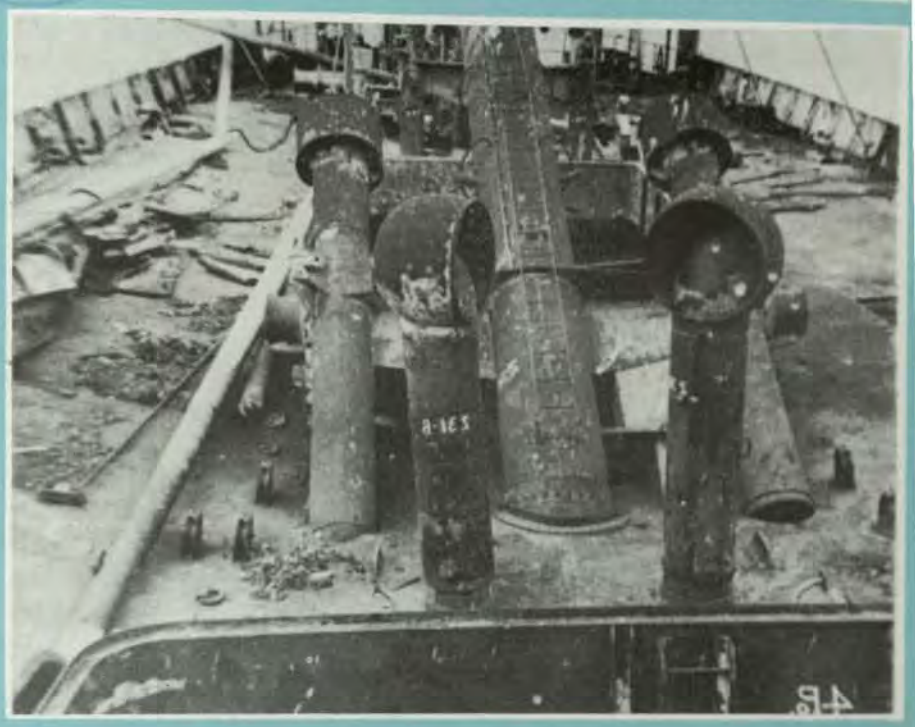
Nuestro entrevistado, calificado en Ingeniería, un año antes de ingresar al Arsenal, formó parte del equipo que tuvo a su cargo la reconstrucción de esta máquina principal y sus equipos auxiliares.

Luego de esta ardua tarea, que demandó casi cinco años de trabajos continuos, en 1947 se realizaron las primeras pruebas en la mar, las cuales respondieron plenamente al esfuerzo y dedicación des-



En octubre de 1972, se arrió el pabellón del BAP "Callao".





ESTE ASPECTO de la cubierta presentaba la cubierta del "Leipzig" cuando fue abordado y rescatado por marinos peruanos. . .

plegados por nuestros marinos.

Meses después con el pabellón patrio, la reconstruida nave inició su primer viaje al litoral nacional, llevando en la dotación de Oficiales, al Teniente Segundo Manuel Morán Márquez..

La primera salida al exterior fue a Chile y luego a Nueva York, en donde se concluyeron los trabajos de acabados de la habitabilidad.

Y aquí surgió la primera anécdota: "Cuando estábamos en Nueva York en diciembre de 1947" —cuenta el C. Alm. Morán— "nos sorprendió el inicio de uno de los inviernos más implacables que sufrió esa región de los Estados Unidos de Norteamérica. Dormíamos vestidos, con chullos en la cabeza, soportando una temperatura de 4 ó 5 grados bajo cero en los camarotes cuyos mamparos sin calefacción ni revestimiento parecían cámaras frigoríficas. . .; sobre cubierta teníamos un gran espesor de nieve y fue imposible bajar por unos días a la sala de máquinas", manifiesta mientras parece contrarrestar tan fríos recuerdos fumando un cigarrillo de cálido tabaco rubio. . .

Después de ese primer viaje que recuerda nuestro interlocutor con afecto, el BAP "Callao" navegó durante veinticinco años paseando orgulloso el Bicolor nacional por todos los mares del mundo, hasta llegar a la nostálgica y neblinosa mañana del 11 de octubre en que, en la rada exterior del Callao, se realizó la ceremonia de su despedida. Gran emoción se notó en el rostro de los asistentes, en especial entre los ex Comandantes, cuando el Alférez más joven de su última dotación arrió la enseña patria que flameaba airosa en su popa.

Cargado de historias y anécdotas marineras, el "Callao" llegó a calar hondo en el corazón de los marinos peruanos, como bien lo expresó su último Comandante, el Capitán de Fragata Alfredo Granda Torres, quien al concluir sus palabras de despedida, con la voz entrecortada por la emoción dijo: BAP "Callao" ¡Bien hecho!



"LAS PLANCHAS de las bandas del buque estaban corrugadas por acción del fuego, pero a pesar de todo el buque fue reconstruido con fe y audacia por los marinos peruanos. . ." (Fotografías: Museo Naval del Perú).



VICEALMIRANTE
LUIS E. VARGAS CABALLERO

MINISTRO DE
MARINA

COMANDANTE GRAL.
DE LA MARINA

Octubre de 1972 fue un mes dedicado a la selva peruana.

La efemérides que recuerda la gran hazaña del Almirante Grau tuvo por escenario central la plaza de Armas de Iquitos.

El Presidente de la República, General de División EP. Juan Velasco Alvarado, quien se hallaba de gira por la región del Oriente peruano, presidió en dicha ciudad la ceremonia que organizó la Marina de Guerra del Perú el domingo 8 de octubre para conmemorar el 93o. aniversario de la heroica gesta de Angamos.

Este multitudinario homenaje de la ciudadanía loretana hacia el Caballero de los Mares se proyectó en dimensión nacional a todas las ciudades, puertos, poblados y caseríos del país.

En las actuaciones públicas, se leyó la Proclama del Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis Ernesto Vargas Caballero, cuyo texto anexamos a continuación:

OFICIALES, CADETES, TRIPULANTES Y PERSONAL CIVIL DE LA ARMADA.

Al conmemorarse hoy el 93o. aniversario de la Epopeya Naval de Angamos, la Marina de Guerra del Perú se hace presente ante la ciudadanía de nuestra Patria, para honrar la memoria de la excelsa figura del Gran Almirante del Perú Dn. Miguel Grau Seminario, máxima expresión del valor y de la caballerosidad.

Para el Perú, el Almirante Grau y la heroica tripulación del legendario Huáscar, encarnan las características prominentes del honor nacional, el cual nos fuera legado mediante su gloriosa inmolación y cuyo ejemplo ha servido de inspiración y continuará sirviendo a millones de peruanos.

El gesto grandioso del héroe de Angamos se puede sintetizar en la ofrenda de su vida por la patria. Sin embargo Grau y sus compañeros no han muerto, pues, la pérdida de la existencia no fue sino trasponer el umbral que los ha conducido a una nueva vida.

La Marina de Guerra, cuna orgullosa de estos épicos hombres ha escogido esta fecha como su día representativo, que no es de triunfo, sino de sublime holocausto; que no es de alegría, sino de dolor.

Esto, nos debe obligar a meditar sobre la enseñanza que encierra el legado histórico de esta fecha.

Grau murió, para que cada uno de nosotros y de nuestros hijos pudieran vivir con honor y con dignidad, para que comprendamos la necesidad e importancia que tienen los medios materiales, que son indispensables, para otorgar la seguridad que nos permita preservar la integridad y soberanía nacionales y que posibilite a todos los peruanos trabajar unidamente y sin angustias para forjar nuestro destino, el que a su vez será nuestro legado a las generaciones venideras.

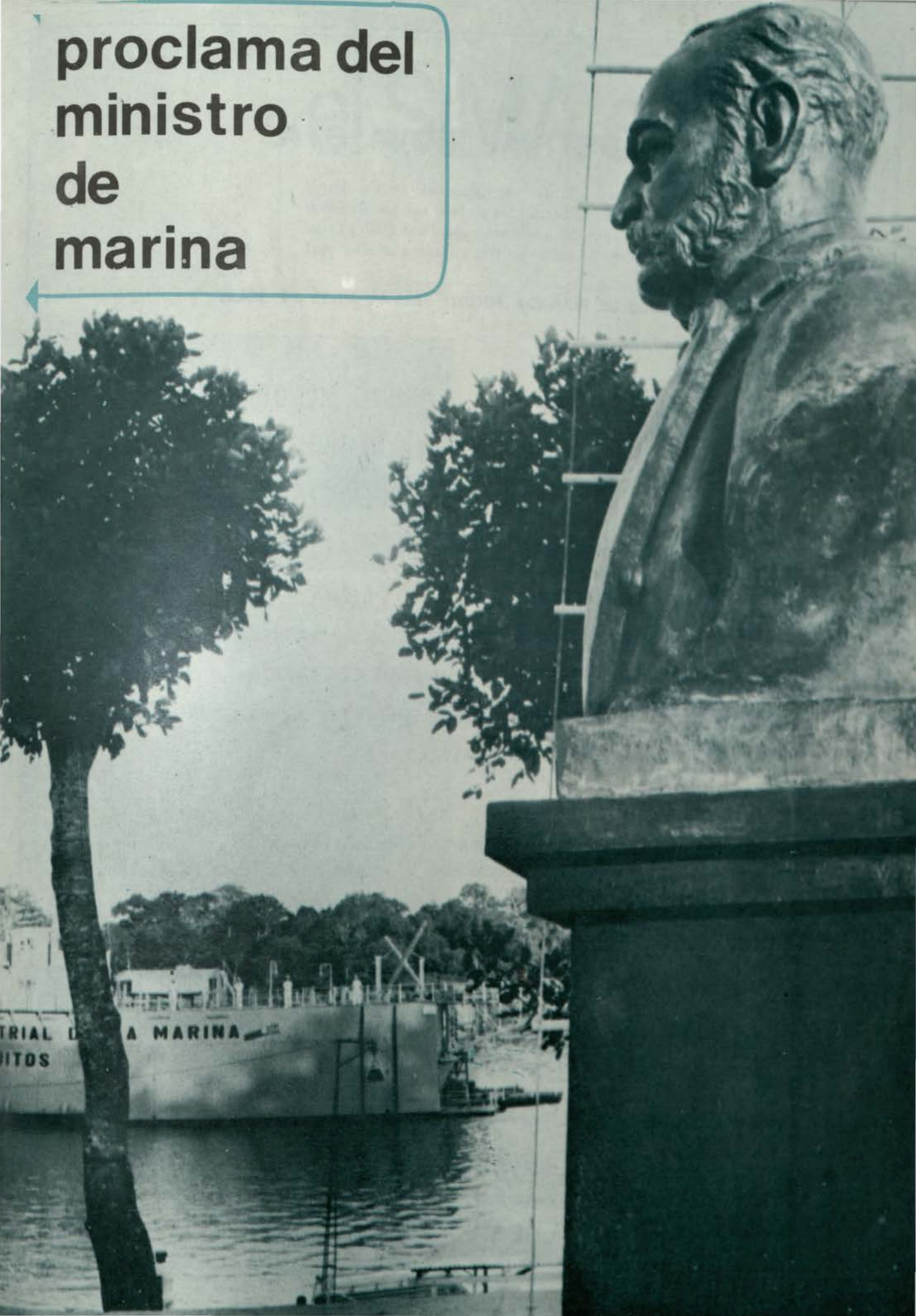
Por ello, la Marina de Guerra, consciente del rol que le corresponde desempeñar como componente de la Fuerza Armada en el momento histórico presente, en el cual se ha iniciado el proceso irreversible de transformación que el país requiere, realiza una doble labor; primariamente, su preparación adecuada para otorgar al país el grado de seguridad en el medio acuático, condición indispensable para hacer realidad, la gran obra que ha emprendido el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada y paralelamente la promoción y apoyo al desarrollo del Perú en todos sus medios, ya sea en el ámbito nacional, regional o local, abarcando todos los niveles sociales, para materializar los ideales cristianos de igualdad, justicia y armonía que son la esencia de la sociedad humanista y solidaria que como objetivo busca el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada.

OFICIALES, CADETES, TRIPULANTES Y EMPLEADOS CIVILES DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU:

Al recordar emocionados el glorioso Combate Naval realizado en las aguas de Angamos un voto solemne ante la memoria de los héroes que en él se sacrificaron, de mantener inquebrantable nuestra fe en los ideales de la peruanidad. que las hazañas del legendario Huáscar, el holocausto de nuestro inmortal Almirante y sus heroicos compañeros nos sirvan de ejemplo y nos guíen, para conducir al elevado sitial de progreso que le corresponde a nuestra amada Patria, haciéndonos así dignos de la herencia de sacrificio y valor que ellos nos legaron. VIVA EL PERU.

Octubre, 8 1972
Vice-Almirante
Luis E. Vargas Caballero
Ministro de Marina

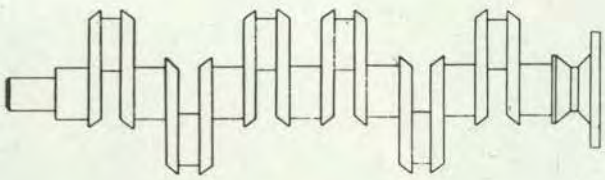
proclama del ministro de marina



COMPAÑIA INDUSTRIAL NOVA S. A.

CINOVA S.A

MILESIMOS DE PULGADA PUEDEN SALVAR MILES DE SOLES



NUEVO METODO PARA LA RECONSTRUCCION DE CIGUEÑALES Y EJES EN GENERAL

- REHABILITACION CON RECONOCIDO SISTEMA – FINCO WELD –
- 50 o/o DE ECONOMIA EN COMPARACION A UNA PIEZA NUEVA
- DURACION Y RESISTENCIA IGUAL QUE DE FABRICA
- SISTEMA APROBADO POR LOS FABRICANTES DE MOTORES
- PERSONAL TECNICO ESPECIALIZADO

ESTAS SON ALGUNAS DE LAS VENTAJAS QUE LE OFRECE CINOVA, EL UNICO TALLER EN EL PERU. EQUIPADO CON MODERNAS MAQUINAS, DANDO DE ESTA MANERA, LA MAXIMA GARANTIA EN SUS TRABAJOS

CONSULTE CON NUESTROS TECNICOS EN
PROLONGACION PARINACOCHAS 1561
APARTADO 4726
TELEFONOS : 317094 – 311937 – 245544
LA VICTORIA – LIMA

VISITE NUESTRA PLANTA DE CROMO DURO

el SIMA en 1972

Como ya es costumbre en esta Revista, al finalizar el año hacemos un recuento de los hechos más importantes relacionados con el SIMA, tanto con la obra realizada como con los hombres que la ejecutan. Vaya pues a través de esta crónica retrospectiva un recuento del año transcurrido.



Se reúne el Directorio del Servicio Industrial de la Marina. . .

ENERO

El Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero preside desde el 1ro. de enero de 1972 el nuevo Directorio del Servicio Industrial de la Marina. La primera sesión se realizó el miércoles 26 de enero, durante la cual se trataron importantes asuntos y se delineó la política del SIMA para 1972.

Este año se inicia con importantes acontecimientos para el futuro del Perú. La esperanza nacional se concentra en la selva, donde PETROPERU ha encontrado petróleo en Trompeteros y Capirona. En los meses siguientes, el tercer pozo ubicado en Pavayacu, definirá la justificación del tendido de un oleoducto trasandino, en cuya construcción se vislumbra la participación del SIMA, así como la de construir las naves que conducirán nuestra riqueza petrolífera al exterior.



La primera grúa de 45 ton. es instalada y probada. . .

FEBRERO

La primera grúa de 45 toneladas para el servicio de las gradas del SIMA es instalada y probada con éxito. La adquisición de las dos grúas ha sido considerada dentro de los planes de expansión del nuevo dique.

El SIMA reconoce la eficiencia y lealtad de doce de sus trabajadores quienes cumplieron 30 años de servicios. En un acto especial este personal recibe una placa y diploma que perenniza este reconocimiento.

Se inicia el 23 de febrero la construcción en Talleres del Proyecto "013", buque granelero de 25 mil toneladas.



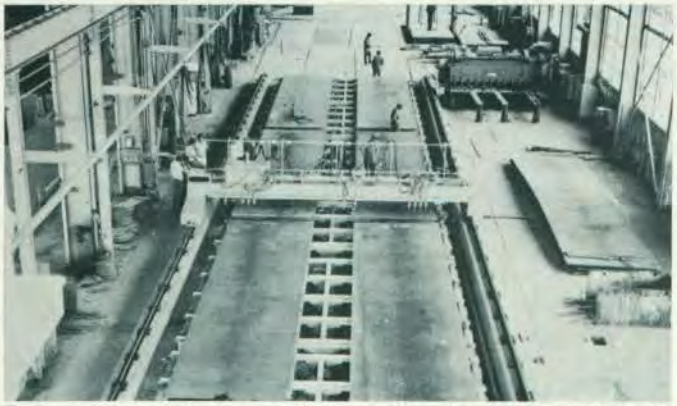
El SIMA rinde homenaje a los trabajadores que cumplieron 30 años de servicios. . .



Se inician en talleres los trabajos de construcción del buque granelero Proyecto "013"...



El Ministro de Marina visita las instalaciones del SIMA durante su recorrido por la Base Naval del Callao...



Entre otros modernos equipos, se instala una cortadora de planchas por llama "Tanaka"... en los talleres del SIMA...



El "Sierra Maestra", primer buque cubano se repara en el SIMA...

MARZO

El Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero conoce en el terreno los proyectos que se encuentra ejecutando el SIMA, durante la visita que efectuó a la Base Naval del Callao.

Nuevas máquinas se integran a los talleres del SIMA, cuyo detalle se ve en otra sección de esta misma revista y entre las cuales se hallan una granalladora, un transportador de rodillos, una pintadora automática, una prensa con capacidad de presión de 400 toneladas, dos tornos South Bend de 40', un torno Femoru de 1.50 m. y tres tornos de 2 metros entre puntas, así como una cortadora por llama "Tanaka", operada eléctricamente, la cual permite el corte de planchas de acero con un espesor de hasta 1.1/2 pulgada.

El Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada promulga el D.L. 19334 por el que se da estabilidad a los trabajadores del Estado que se hallan dentro del régimen de la actividad privada y se crea el Fondo de Compensación para los trabajadores de los Centros de Producción del Gobierno.

El "Sierra Maestra" se repara en el SIMA. Es el primer buque cubano que entra a nuestros astilleros.

ABRIL

Se realizan las primeras pruebas en la mar, del transporte B.A.P. "ILO", las cuales culminan con éxito.

MAYO

En ceremonia presidida por el Jefe del Estado, General de División EP. Juan Velasco Alvarado, se afirma el pabellón peruano en el transporte BAP. "ILO" de 13,000 toneladas de porte bruto construido

en los astilleros del SIMA. Posteriormente, esta nave hace una corta travesía llevando a bordo a numerosos invitados. En esta forma, el SIMA entrega este buque a la Armada Peruana, el cual constituye el primer carguero de alto bordo construido en el país.

Mediante el Decreto Supremo 004-72-MA, el Gobierno dispone la creación de una Comisión multisectorial de la Industria Naval presidida por el Jefe del Instituto Nacional de Planificación, que propondrá las medidas conducentes al desarrollo integral de este rubro industrial, considerando sus implicancias en el transporte marítimo, industria pesquera e industria naval propiamente dicha.

El Servicio Industrial de la Marina entrega una barcaza cisterna denominada ABA–113, la cual fue bautizada el 3 de mayo en la Base Naval del Callao.

El Presidente de la Compañía Peruana de Vapores (CPV), Contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara declara que su entidad encargará al SIMA la construcción de 2 graneleros de 25 mil toneladas.

En Lima se reúnen los representantes del Gobierno Español y Peruano con el fin de estudiar varios proyectos nacionales de gran envergadura, los cuales tendrían apoyo financiero español, entre ellos la construcción de 3 buques de alto bordo en el SIMA.

Se aprueba por Resolución Ministerial 0852-72-MA el Contrato para licenciamiento con la firma AS BERGENS MEKANISKE VERKSTEDER de Noruega, por el cual se autoriza al SIMA para construir los winches y equipos de cubierta marca NORWINCH.

JUNIO

El Jefe del SIMA, Capitán de Navío AP. Jorge Du Bois Gervassi, anuncia que el SIMA construirá el primer buque tanque para transportar el petróleo hallado en nuestra selva, durante una reunión convocada en la Base Naval del Callao por la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.

El carguero BAP "ILO" inicia el 23 de junio su primera travesía comercial que lo llevará a puertos de Europa, Canadá y Estados Unidos. Antes de salir de aguas nacionales, esta nave llega al puerto de Ilo en donde es recibido entusiastamente por la población.

Se inicia en Gradas la erección del Proyecto "013", primer granelero de 25 mil toneladas para la EPCHAP.

JULIO

320 trabajadores del SIMA reciben el 2 de julio sus casas propias en la Urbanización SIMA de Maranga, durante el transcurso de una ceremonia que contó con la asistencia de los Ministros de Marina y de Vivienda. Las casas fueron construidas por la Cooperativa de Vivienda SIMA Ltda. 161, cuya labor fue destacada por el Titular de Marina y financiadas por el Banco Central Hipotecario.



Culminan con éxito las pruebas en la mar del transporte BAP "Ilo" construido en el SIMA, el cual posteriormente es entregado a la Armada Peruana en una imponente ceremonia presidida por el Jefe del Estado...



El Pabellón Nacional se iza en el asta de popa del BAP "Ilo" durante la ceremonia del afirmado que se realizó en la Base Naval del Callao...



EL SIMA entrega una barcaza cisterna denominada ABA–113...



LA CPV encargará la construcción de dos graneleros en el SIMA anuncia su Presidente, C. Alm. Federico Salmón de la Jara. . .



EL BAP "Ilo" inicia su primer viaje comercial. . .



En gradas se inicia la erección del buque granelero proyecto "013".

Se construyen edificios para Compresoras y para Bombas en las instalaciones del SIMA. Asimismo, se habilitan áreas de corte y trazado del Taller de Construcciones Navales así como una similar de montaje ubicada al sur de los nuevos talleres.

AGOSTO

El SIMA se proyecta a nivel nacional. Teniendo en cuenta su importante acción futura en el desarrollo industrial del país, se modifica la organización del SIMA y la constitución de su Directorio. Se organiza el SIMA como un complejo industrial con el SIMA–CALLAO y SIMA–IQUITOS como sus primeros centros de operación, autorizándose la creación de los nuevos centros de operación que sean necesarios en distintos lugares de la República. Se crea el cargo de Director Ejecutivo que recae en la persona del Capitán de Navío Jorge Du Bois Gervassi que se desempeñaba como Jefe del SIMA, dándosele la responsabilidad de dirigir, controlar y coordinar este sistema nacional. Se nombra Jefe del SIMA–CALLAO al Capitán de Navío Alvaro Rotalde de Romaña, quien se desempeñaba como Sub-Jefe del SIMA. Para el SIMA–IQUITOS se nombra al Capitán de Navío Julio Zapata Martínez como Jefe del mismo, con la gran tarea de organizar ese centro de operación en el Oriente con la capacidad y eficiencia que el desarrollo de la zona lo exige.

Se promulga el Decreto Supremo 022-72-TC por el que se señala la obligación de las naves nacionales para usar los astilleros y factorías nacionales para sus reparaciones y carenas, como una medida de protección a la industria nacional y de ahorro de divisas.

Se aprueba por Resolución Ministerial 1129-72-MA el contrato de licenciamiento con la firma MacGregor International por el cual se autoriza al SIMA a fabricar las tapas-escotillas y otros materiales patentados por dicha firma.

Ratificando la constante superación profesional, el Departamento de Ingeniería Eléctrica del SIMA diseña y construye un diapositivo de regulación de voltaje totalmente transistorizado denominado VOLTISIMA.

El SIMA se aúna al júbilo nacional por el 25o. aniversario de la dación del D.S. 781 promulgado el 1ro. de agosto de 1947 por el cual se extendió la soberanía del mar peruano a las 200 millas.

SETIEMBRE

El carguero BAP "ILO" retorna al Callao el domingo 17 de setiembre, con lo cual concluye exitosamente su primera travesía comercial alquilado por la Compañía Peruana de Vapores y que lo llevó a puertos de Europa. Estados Unidos y Canadá, ratificándose así la calidad de la construcción de este buque construido en los astilleros del SIMA.

Una misión peruana viaja a Madrid para sostener con una similar española la segunda reunión en donde se estudia la realización de varios proyectos nacionales de gran envergadura, los cuales contarían con el financiamiento de España. Estas reuniones se llevan a cabo de acuerdo a las recomendaciones del Banco Mundial.

El Presidente de SIDERPERU, Contralmirante AP. Jorge Luna García declara que la citada entidad estará capacitada para entregar próximamente su primer lote de planchas de acero naval.

Los talleres del SIMAC, siguen incrementando la dotación de modernas máquinas de acuerdo al programa de expansión que se halla en marcha. Se concluye la construcción del edificio del Taller de Tuberías; son puestas en servicio dos grúas pórtico con una capacidad de operación de 10 toneladas así como se adquiere un torno vertical "Dorries" y una taladradora horizontal "Jusristi".

Se carenan en el SIMA dos naves alemanas, la "Catharina Oldendorff" y la "Eibe Oldendorff" con lo que se inicia una nueva prueba de amistad peruano -alemana.



320 casas para los trabajadores del SIMA son entregadas en Maranga. . .



El ex Servicio Industrial de Iquitos es incorporado al SIMA dentro de la modificación que alcanza un nivel nacional. . .



El D.S. 022-72: medida de protección a la industria nacional y ahorro de divisas. . .



Nuevas máquinas para el desarrollo del SIMA. Aquí un torno vertical. . .



El Presidente de SIDERPERU anuncia que está capacitada para entregar planchas de acero naval. . .

OCTUBRE
NOVIEMBRE
DICIEMBRE

La información se encuentra en este número.



Dos buques alemanes se carenan en el SIMA. . .

Burroughs



Un equipo de cómputo electrónico Burroughs similar al que aparece en la fotografía, ha sido adquirido recientemente por el SIMA para la modernización y ampliación de un departamento de Procesamiento de Datos.

Su instalación está programada para finales del presente año.

El SIMA se une así a importantes Empresas que han ordenado equipos similares en el Perú, a saber:

FUERZA AEREA PERUANA

Empresa Nacional de Telecomunicaciones ENTEL–PERU

WINER COMPUTER CENTER

PINTURAS SHERWIN-WILLIAMS



Pinturas
SHERWIN WILLIAMS



Agradecen a la Oficina Naviera Comercial, al Servicio Industrial de la Marina (SIMA) y a la Marina de Guerra del Perú por la confianza depositada en sus productos durante el año 1972.
Como muestra de dicha confianza, mencionamos a continuación algunas de las unidades que fueron pintadas íntegramente con pinturas SHERWIN WILLIAMS.



*BAP "MOLLENDO" - Sistema plástico frío.
*BAP "PIMENTEL" - Sistema plástico frío.
*BAP "ZORRITOS" - Sistema plástico frío.
*BAP "PARIÑAS" - Sistema plástico frío.
*BAP "LOBITOS" - Sistema Vinílico.





SHERWIN-WILLIAMS PERUANA S.A.

"LA PINTURA PERUANA CON RENOMBRE MUNDIAL"

EMBARCACIONES Y EQUIPOS PARA LA INDUSTRIA EN GENERAL:

Metal Empresa sa

ofrece los siguientes productos para el mercado local y para exportación



EMBARCACIONES PESQUERAS

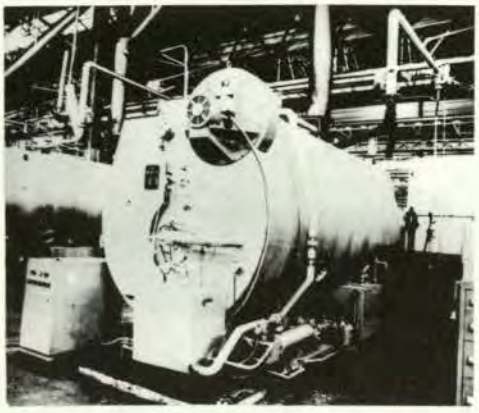
- Anchoveteras
- Atuneras
- Camaroneras
- Cortineras
- Tiburoneras
- Arrastreras

EMBARCACIONES DIVERSAS

- Remolcadores marinos
- Empujadores para ríos
- Patrulleras
- Para transporte de personal
- Para servicio en puertos y muelles
- Barcazas y chatas de todo tipo

INDUSTRIA EN GENERAL

- Calderos
- Plantas para tratamiento de agua
- Intercambiadores de calor
- Plantas de agua de cola
- Tanques para petróleo, ácidos, agua, etc.
- Equipos para refinerías, industria petroquímica y otros procesos
- Equipos mineros
- Equipos para industria automotriz
- Equipos para construcción
- Estructuras metálicas
- Grúas-puente
- Tuberías de presión





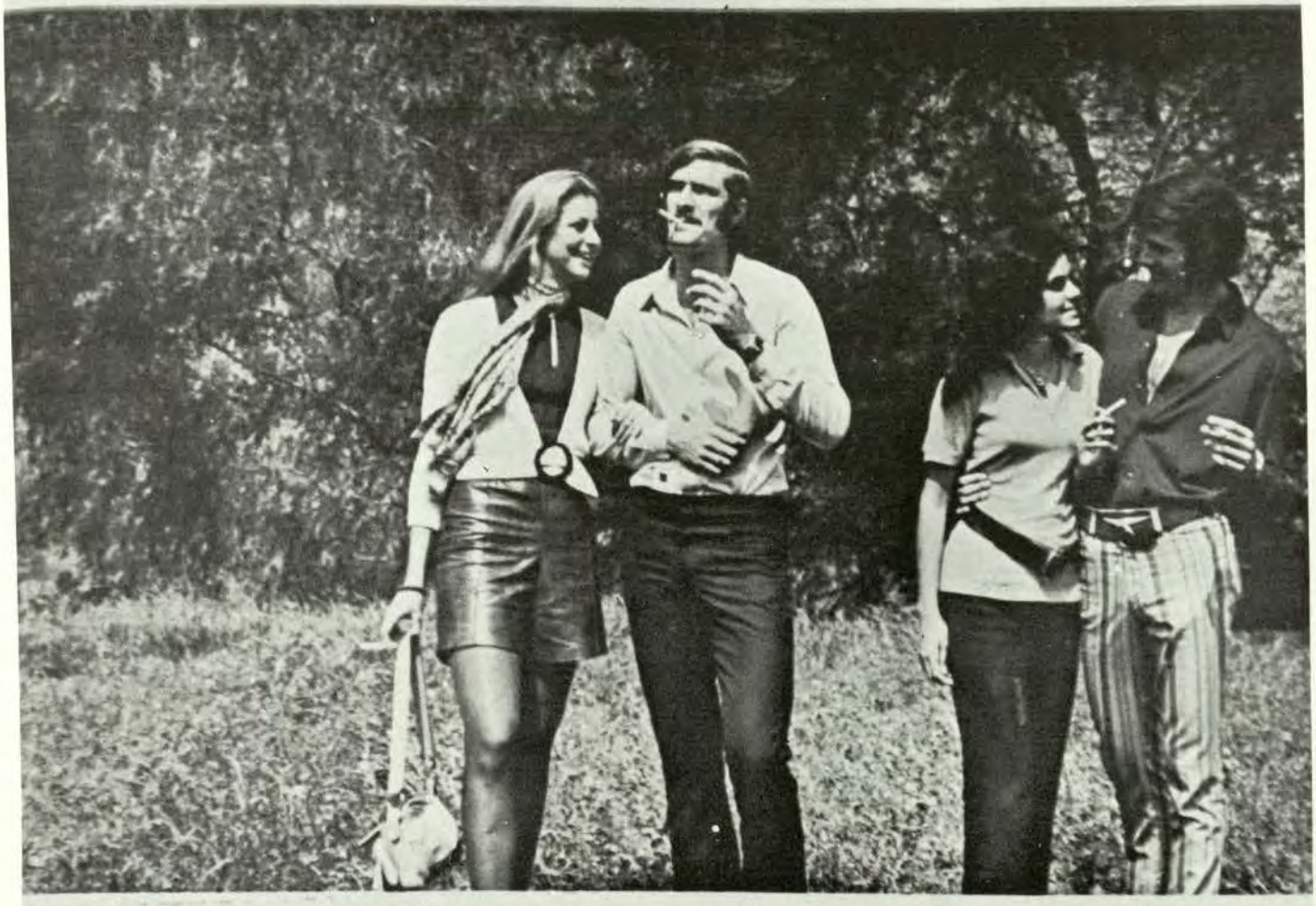


PRESUPUESTOS...
FABRICACION...
INSTALACIONES...
FINANCIACION...
SERVICIO...

Metal Empresa sa

Víctor A. Belaúnde 852 (Av. Argentina Cuadra 57)
Teléfono: 325064, Callao, Perú
Casilla 10069, Lima, Perú - TelexMETEMSA PX 5554
Casilla 117, Callao, Perú - CablesMETEMSA

Qué gran momento...



para el gran sabor de Kent.

KENT

CIGARRILLOS

Con el famoso Filtro Micronite

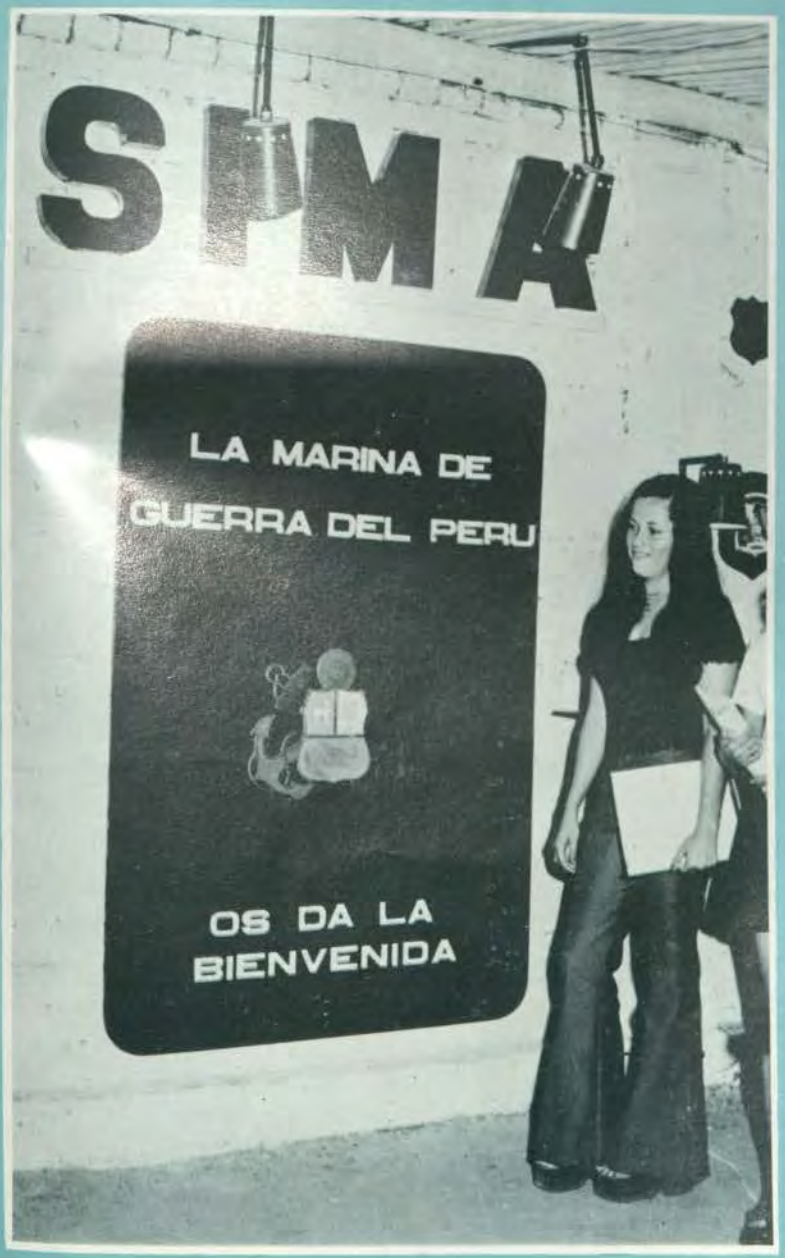
FUMAR PUEDE SER DAÑINO PARA LA SALUD



EL MODELO A ESCALA del buque tanque BAP "Pariñas" es admirado por numerosos visitantes que acudieron al stand del SIMA en la Feria Regional "8 de Diciembre" que se llevó a cabo en Tumbes. En esta oportunidad, el SIMA tuvo dos simpáticas anfitrionas tumbesinas, Mervin Romero Da Silva y Lily Feijoó, quienes con la cordialidad que caracteriza a la gente norteña, atendieron a sus ocasionales huéspedes. Mervin aparece en la foto de la derecha.







el sima en tumbes

El Servicio Industrial de la Marina (SIMA) estuvo presente en la primera quincena de diciembre en la tropical tierra de Tumbes, a través de maquetas, paneles fotográficos y modelos a escala de los buques que se han construido en su astillero, que conformaron un bien montado stand que se llevó especialmente a la Feria Regional "8 de Diciembre" efectuada en esa ciudad.

Miles de compatriotas de esa zona del país así como muchos ciudadanos ecuatorianos, observaron detenidamente esta muestra de la obra del SIMA, cuyas instalaciones están al servicio de la hermana República del Ecuador y de todos los países de América Latina.

Todos los visitantes, especialmente la juventud tumbesina, acogieron con singular entusiasmo esta muestra del SIMA, el que con esta exposición ha relievado en la zona norte la importancia y alentador futuro que guarda la industria de la construcción naval en el desarrollo del Perú.

Tanto el Comité Ejecutivo de la citada Feria como las principales autoridades tumbesinas, elogiaron la presentación del stand del SIMA así como agradecieron su presencia en esa importante manifestación del progreso norteño.


WIMPEY
En Ingeniería moderna
SALAVERRY, SUPE, HUACHO, CHANCAY
PAITA, ILO, TITICACA, TALARA...
... también en investigación y desarrollo
WIMPEY
LIMA
LONDRES

confíe en ARMCO



Alcantarillas
Tubos para muebles y catres
Planchas y acero en general
Soldadura eléctrica
Lincoln.



ARMCO PERUANA S.A.

Carretera Central Km. 4.300
Telfs. 35-1059 • 35-1987
Apartado 374 - Lima

Industria Peruana con experiencia mundial

tradiciones navales

La revista SIMA inicia en este número la publicación de episodios navales extraídos minuciosamente de nuestro vasto panorama histórico por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio, quien con magnífico estilo los ha volcado en la obra "Tradiciones Navales Peruanas".

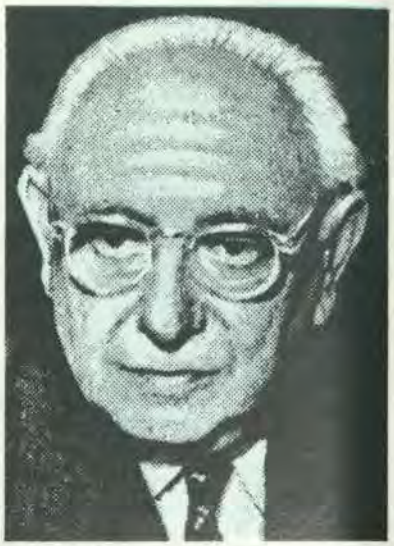
Nada más adecuado para iniciar esta Sección que las palabras del Señor Presidente de la Real Academia de La Lengua y Miembro de Número de la Academia de la Historia, de España, Dn. José María Pemán, quien acaba de escribir un prólogo acerca de la citada obra.

"Resulta satisfactorio y halagüeño para la Armada Peruana, que personalidad tan destacada de la Historia y las Letras Hispanas, se refiera de manera específica a los dos tomos de la ya mencionada publicación, en términos de alabanza y sereno juzgamiento que deben enorgullecernos.

José María Pemán posee múltiples títulos que lo acreditan como el más destacado escritor de la España contemporánea. Además de los citados, ejerce actualmente la Presidencia de la Real Academia Hispanoamericana de Cádiz, es miembro correspondiente de la mayoría de las diferentes Academias de los países Hispanoamericanos, siendo Presidente del Instituto de Estudios Gaditanos, Doctor en Derecho de la Universidad de Madrid, y Doctor "HONORIS CAUSA" de las Universidades de Santo Domingo, San Marcos de Lima.

Presentamos pues a continuación, como primicia, el texto escrito por tan ilustre personalidad española, que, entre sus innumerables obras, exhibe las intituladas: "Cuando las Cortes de Cádiz", "Cisneros", "La Santa Virreyna", "El Divino Impaciente", "Mis almuerzos con Gente Importante" y otras muchas que han contribuido a acrecentar la fama mundial de su pluma contemporánea.

Ha sido propuesto diversas veces para el Premio Nobel de Literatura, pero, a decir del Doctor Gregorio Marañón Moya, este galardón no le fue concedido por radicar en España y permanecer en ella, debido a su entrañable cariño por el terruño patrio, y, en especial, por la gloriosa ciudad de Cádiz de la que es oriundo".



PEMÁN

PROLOGO

EL solo título de ese libro "Tradiciones Navales Peruanas" indica toda la "necesidad-histórica" que prestigia ese tema y esa investigación. Los clásicos mediterráneos vieron al hombre y a la historia de la que el hombre es protagonista, como un producto del hado, del "sino" que se dice por estas tierras. Luego el humanismo consagró al hombre como fabricante de su propia conducta, propósitos y trabajos. Pero no como un ser vaporosamente perdido en el vacío, sino apoyado siempre en exigencias y valores externos a él, en los que imperativamente vuelve a encontrarse la idea de sino y de hado.

La Reconquista había sellado al "homo Hispánicus" con una conformación mental de hombre mesetario, de tierra adentro. Sus glorias navales, como Lepanto, se convertían por la técnica del "abordaje" en glorias de infantería; en improvisación de pequeños Castillas sobre el movible y líquido elemento. El divino Herrera, al contar la batalla naval comienza: "Cantemos al Señor que es la llanura" . . . La llanura era el mar. Uno tiene la sospecha de que al divino Herrera y quizás al humano Felipe II les hubiera gustado que todo el Océano fuera como un gran cortijo azul.

En la geo-política del Siglo de Oro influye notablemente esa deformación. España, cargada de sugestiones mesetarias navegó hacia el Oeste con la vaga seguridad de encontrar en lo más hondo del saco, los tesoros de Eldorado. Los dos imperios, el azteca y el incaico, parecían oírse a lo lejos como dos bolsas repletas de doblones. Por eso profundizó hasta la Costa del Pacífico su aventura terrestre. Sus dos cortes virreinales, y sus dos verdaderas "conquistas", y no simple ocupación, se hicieron en Perú y México, mientras se dejaban casi desguarnecidas las orillas atlánticas y las Antillas. La España terrícola de los Austrias y la España burocrática de los Borbones se agolpan hasta el fondo del Nuevo Continente dejándose a la espalda la puerta: a merced de la piratería.

Fue ya el Perú independiente, el que sintió, con conciencia geo-política y sentido técnico de Modernidad, el que se percató de ese dogma central de que el quehacer de los pueblos ribereños del Pacífico, era, sobre todo un quehacer naval. Este libro apasionante y doctísimo del Capitán de Navío José Valdizán Gamio, nos arranca de un tirón los viejos prejuicios cidididianos, en los que el polvo de las galopadas nos estorba la visión, de las costas. Con complacencia maternal la España del romancero se informa de cuanto, como voz del Pacífico, le cuenta y le anuncia el Perú costero y moderno.

Dios es en definitiva el gran Almirante de los esfuerzos náuticos, como es el gran General de las batallas europeas. Por debajo de los estilos espumosos de la marina peruana, como por debajo de los grandes surcos de los ejércitos españoles de ayer, corre una historia cargada de metafísica y de humanismo.

El Perú nos cuenta, con la pluma suelta, elegante y clara de Valdizán Gamio, el florecer, transido de modernidad, de una conciencia naval que gritan las costas de la Hispanidad. Todos juntos, España y sus pueblos hermanos de América, saben que a esta Hispanidad envuelta en el gran cíngulo franciscano de sus costados, que son cilicios de soga y cinturones de oro, proclaman que la victoria a nivel de modernidad sólo puede llegarle como Cristo, en el Evangelio, llegó a sus apóstoles: caminando con sus pies de jazmines sobre la espuma del mar.

JOSE MARIA PEMAN

La primera tradición:
un susto... a vapor

por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio

El citado vapor era un hermoso buque de ruedas con un desplazamiento de 700 toneladas y dos máquinas de 90 caballos de fuerza cada una. Su casco –de madera– fue construido por Courling Young & Company, de Londres, y sus máquinas, por la Compañía de Miller & Ravenhill.

Este era el primer viaje del "Perú", barco que puede ser considerado como uno de los pioneros de la navegación a vapor en esta parte del Pacífico, desde que solamente el "Rising Star", en 1822, arribó a Valparaíso después de haber cruzado el Atlántico, conociéndose también el caso del "Telica" o "Telca", buque que tres años más tarde del citado anteriormente, había tocado en el puerto de Huarmey.

Ambos, si bien llegaron a navegar frente a la costa occidental de Sudamérica, no lo hicieron en forma regular sino ocasional y breve. El "Rising Star" (llamado inicialmente "North Pole"), había sido encargado por los hermanos Cochrane al constructor naval Rotherithe, de Brent, instalándose máquinas a vapor hechas por Maudeslay. Al parecer –y según lo afirmado por Sir John Ross en su "Tratado sobre navegación a Vapor"–, tomó más tiempo que cualquier velero en la travesía del Atlántico, habiendo trabajado sus máquinas solamente durante diecinueve horas en todo el viaje.

El "Telica", en 1821, hizo su aparición frente a las costas sudamericanas. Había navegado a la vela desde Europa hasta Guayaquil, puerto en el que, luego de equiparse con las respectivas maquinarias, tomó carga y pasajeros, zarpando hacia el Callao con bandera colombiana. Su Capitán y propietario, D. Mitrovich, vióse obligado a recalar en Huarmey debido a las dificultades que le produjo la espesa niebla imperante. Apasionado y violento aquel curtido marino, preocupóse excesivamente por los reclamos que suscitó la demora y por la carencia del combustible apropiado, lo que, unido a una decepción amorosa que según parece sufrió durante el viaje, le impulsó a tomar una determinación extrema: la de volar su buque. En efecto, y cuando ya todo el pasaje se encontraba en tierra, amartilló su pistola e hizo fuego sobre un barril de pólvora, causando una tremenda explosión y la pérdida total del barco.

De la tragedia aquella sólo salvó un marinero, Thomas Jump, quien con el correr de los años afincóse en el Callao y llegó a ser un próspero comerciante.

Pero volvamos al vapor "Perú", lector amigo, para seguir relatándote aquello del susto que produjo durante su pasaje frente a la costa peruana y del cuasi soponcio que tuvo el inocente Gobernador de la caleta de Chilca, al ver, por primera vez en su vida, un hermoso barco –que sin velamen izado y envuelto en densa humareda–, navegaba hacia el norte presa de un voraz incendio.

En efecto, el día 5 de noviembre de 1840, un propio llegaba a Chorrillos reventando su cabalgadura, para poner en manos de la autoridad portuaria el siguiente comunicado:

Chilca, 5 de noviembre de 1840

"Al Señor Capitán de Puerto
San Pedro de los Chorrillos.

Ayer, a las dos de la tarde, un hermoso barco, incendiándose, pasó a la altura de esta caleta. Inmediatamente despaché en su auxilio la mejor chalupa: a pesar de los valientes que la tripulaban, antes de poco la misteriosa nave desapareció envuelta en humo y llamas. La supongo del todo perdida".

Firmaba el papelote aquel el Gobernador de Chilca, quien se me hace, lector amigo, quedó muy satisfecho de su oficio y del celo con que había cumplido su deber.

Demás está decirte que el barco de marras era el "Perú", buque que comandado por el Capitán, D. George Peacock, arribó al Callao el día 4 de noviembre, alborotando al cotarro como era de suponerse.

El susto que se llevó nuestro buen gobernador, fue, sin duda alguna, un susto a vapor. De ahí el titulejo que le he colocado a esta brevísima tradición.

Como dato curioso te contaré, lector, que los primeros pasajeros de aquel vapor desembarcados en el Callao, fueron los siguientes:

Sras. Dionisia Ortiz de Villate, Eugenia Olaguive de Cádiz.

Sres. Elías de la Cruz, Domingo Castro y Calvo, Gregorio Godoy, José García Cádiz.

Obrando con inteligencia, el Sr. D. Wheelright, fundador de la Pacific Steam Navegation Company, se puso de acuerdo con el Gobierno de D. Agustín Gamarra –quien tenía como Ministro de Hacienda a D. Ramón Castilla– estableciéndose los derechos del Estado y las obligaciones de la entidad contratante sobre la nueva ruta a vapor recientemente creada. Demás está decir que de inmediato se hicieron gestiones para que los limeños y chalacos pudiesen gozar de cortos viajecitos a bordo del "Perú", iniciándose éstos durante la estada del buque, entre el Callao y Chorrillos, al cómodo precio de cuatro pesos por testa.

Con tal motivo, mis paisanos que siempre han sido de lo más novelero que se conoce, acabaron con todos los medios de transporte para visitar el buque aquel domingo; copio a continuación, textualmente por cierto una de las crónicas de la época:

"Ayer domingo, el movimiento y agitación de la ciudad ofrecía el aspecto de uno de aquellos días de fiesta cívica en que se toma mucho interés. A caballo y en carruajes, toda persona que pudo hacerlo marchó al Callao. Los ómnibus, coches de alquiler y hasta los ya casi jubilados balancines fueron tomados, y a las nueve de la mañana no se encontraba un asiento que poder comprar. El "Perú" estuvo, constantemente, lleno de visitantes, sin que desde las once de la mañana hasta las cinco de la tarde, en ninguna hora, hubiese menos de 200 personas".

Y relatan los chismes antañeros que uno de los conductores de vehículos, tal vez por darse importancia o por querer incrementar el prestigio de su línea de transportes, cometió la cursilería de fijar un tremendo letrero sobre una de las ventanillas, cuyo texto –si mal no recuerdo– rezaba así:

"Comprados todos los asientos, hasta las 5 p.m. Se venderán asientos nuevamente, mañana, a partir de las 7 a.m., hasta las 9 a.m."

La Empresa.

Como dicen que "no falta un roto para un descosido" y que "a cada cerdo le llega su San Martín", a determinado curioso que por allí deambulaba le cayó gordo el aviso aquel e hizo que se le subiera la mostaza al caletre.

Ni corto ni perezoso, echando mano a su ingenio –que al parecer no era poco– de inmediato confeccionó la respuesta en verso, que aunque grosera y mal intencionada la consigno aquí, lector, seguro de que no se te escapará la intención del vate criollo al referirse a los agotados "asientos", pese a que he tratado de disimularla:

Me causa risa y sorpresa
este aviso estrafalario,
pues debe saber la empresa
que el c . . . . ., no tiene horario

En 10 años, conjugando esfuerzos Públicos y Privados para la solución del problema habitacional en el Perú...

EL BANCO DE LA VIVIENDA HACE POSIBLE

S/. 7,334'000,000.00

En créditos otorgados por las Mutuales de Vivienda a 45,033 familias para la adquisición, construcción o mejoras de sus viviendas.

S/. 2,062'000,000.00

Destinados a la rehabilitación y construcción de viviendas, con sus correspondientes equipamientos comunitarios en las zonas afectadas por el sismo del 31 de mayo de 1970; y dotación de servicios de agua, desagüe y electrificación para Pueblos Jóvenes, de la misma zona, en coordinación con CRYRZA y SINAMOS.

S/. 710'832,600.00

Destinados a la construcción de 3,724 viviendas de bajo costo, con sus correspondientes equipamientos comunitarios en todo el territorio de la República, en coordinación con el Ministerio de Vivienda y EMADIPERU.

S/. 565'017,400.00

Para el desarrollo del Programa de Renovación Urbana de "El Porvenir" (Lima), "Manzanilla" (Lima) y "Casa Rosada" (Arequipa), con un total de 2,207 departamentos, por intermedio del Ministerio de Vivienda y EMADIPERU.

S/. 550'000,000.00

Destinados a financiar parte del Programa Integral de Agua y Desagüe en Lima Metropolitana, el Callao y Pueblos Jóvenes, que actualmente está desarrollando la Empresa de Saneamiento de Lima, ESAL.

S/. 154'855,000.00

Destinados al Proyecto Experimental de Vivienda PREVI para estudios y construcción simultánea de viviendas, con la participación del Ministerio de Vivienda y el Fondo Especial de las Naciones Unidas.

S/. 95'100,000,00

Para obras de dotación de servicios de Agua Potable y Desagüe y de Electrificación en los Pueblos Jóvenes, con intervención del Sistema Nacional de Apoyo a la Movilización Social (SINAMOS).

BANCO DE LA VIVIENDA DEL PERU 10° ANIVERSARIO

pone los cimientos del progreso...!



EL SIMA EN MARCHA

A través del lente fotográfico durante, LA VISITA DE NUESTRO DIRECTORIO

MUSEO NAVAL DEL PERU

El 27 de diciembre el señor Ministro de Marina Comandante General de la Marina y Presidente del Directorio de SIMA, Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero efectuó una visita a las instalaciones del SIMAC para apreciar personalmente los avances del plan de desarrollo del SIMA, que se está llevando a cabo para alcanzar la meta de construir tres buques al año de 25,000 toneladas. Lo acompañaron en la visita los miembros del Directorio, Contralmirantes, Fernando Zapater, Hernán Ponce, Manuel Morán y Augusto Gálvez, así como del C. de N. Jorge Du Bois, Director Ejecutivo del SIMA, el C. de N. Alvaro Rotalde, Jefe del SIMAC y Jefes y funcionarios de esta dependencia. A continuación vistas de los aspectos más importantes de esta visita.

El Presidente del Directorio fue recibido por el Comandante General de la Base Naval, desde cuya oficina inició la visita en un vehículo que lo trasladó a la Sala de Compresoras.



En el trayecto tuvo oportunidad de observar los nuevos locales de Primeros Auxilios, Servicio Social, Biblioteca, Auditorium, Oficina de Compras y Oficina de Inspecciones, construcciones todas que han solucionado agudos problemas de espacio para el personal que labora en ellas. La Biblioteca del SIMA que cuenta con más de 3,200 libros y está suscrita a más de 70 revistas, todas ellas de carácter técnico, es un importante apoyo para nuestro trabajo.



El Auditorium de reducida capacidad pero moderno y funcional ha llenado una necesidad imperiosa. La Oficina de Compras, con acceso directo a la Avda. Contralmirante Mora, permite un contacto más rápido y flexible con los muchos proveedores que visitan el SIMA.



El tercer piso del local de Relaciones Industriales se ha construido para alojar con más amplitud la Oficina Técnica de Inspecciones (OTI).















La pista Circunvalación, recién terminada, fue el camino que siguió la comitiva, y que permitió recorrer el lindero sur del SIMAC hasta los pañoles de Construcciones Navales.

Al llegar a la Casa de Compresoras fue recibido por Jefes y funcionarios del SIMAC que acompañaron al Directorio durante su visita, haciendo las explicaciones sobre el Plan de Desarrollo.

En la Sala de Compresoras observó el Ministro, la instalación de 3 modernas máquinas con 1,700 pies cúbicos de capacidad que proveerán aire a 1,200 libras por pulgada cuadrada.

El Taller de Mantenimiento también fue visitado, observando los equipos para mantenimiento y reparación de máquinas y vehículos, así como su gran área de parqueo.

La nueva Planta de Acetileno, cuya producción cubre, en adición al antiguo generador, las actuales necesidades del SIMAC, fue también visitada por el Directorio.

La granalladora ubicada en el área de almacenamiento, fue observada en pleno trabajo, apreciando cómo ahora es posible que las planchas lleguen al taller completamente pulidas y pintadas.

El primer impacto al llegar al taller fue el de la nueva distribución de la maquinaria que define claramente las naves para trabajo de planchas, perfiles y ensamblaje, permitiendo una operación más eficiente.

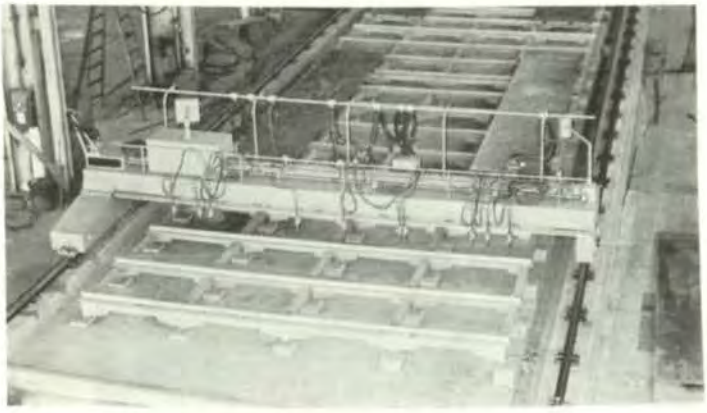
La Tanaka, nueva máquina de corte oxiacetilénico con 32 boquillas, hace posible el corte de planchas simultáneamente en un área, de 234 metros cuadrados, con el correspondiente ahorro de tiempo.

La gran prensa con 400 toneladas de capacidad, cuenta con dos cabezales que permiten dar las formas más caprichosas a las planchas que se utilizan en construcciones navales.

En el mismo taller se visitó el área de corte y trazado así como el área de ensamblaje a la que se le ha colocado flejes de acero para una perfecta nivelación del piso.

Al dejar el Taller de Construcciones Navales se pudo apreciar la vista exterior del Taller de Tubería con un área techada de 1,235 metros cuadrados, recientemente terminado.























del Taller, orando por la salud y felicidad de los hombres que trabajan en él.

Nuevas máquinas instaladas en este Taller, como las dobladoras de tubos de 8" y de 6", cortadora de discos y cortadora oxiacetilénica, fueron detenidamente observadas por los miembros del Directorio.

A la salida del Taller se pudo caminar sobre el amplia área de Montaje No. 1 que permitirá el montaje de tuberías en las secciones, antes de ser trasladadas a Gradas.

Las dos Grúas Pórtico de 10 toneladas cada una que sirven al área de Montaje, construidas por FABRIMET, se observaron en plena actividad transportando enormes pesos.

Igualmente las Grúas de 45 Tons. se encontraban transportando pesadas secciones, por lo que el Capellán se vio obligado a bautizarlas en movimiento.

Del Area de Construcciones Navales se pasó al Dique Seco donde el señor Ministro inspeccionó la nueva y moderna iluminación del mismo, así como el alumbrado General de la Base Naval del Callao, recientemente terminado.

En el Taller de Mecánica pudo observar la funcional distribución que se ha dado a las maquinarias y las nuevas adquisiciones como la Mandrina-

dora Juaristi con 600 mm. de diámetro.

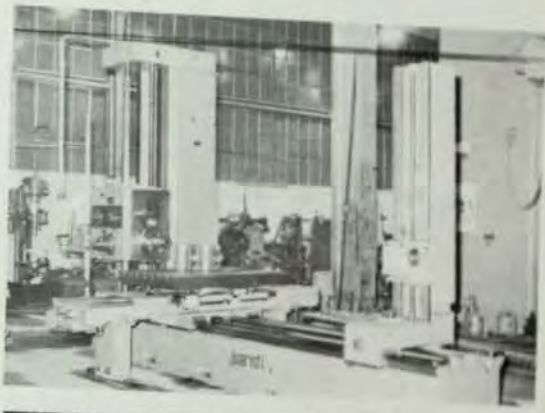
Los 10 tornos FEMORU y los 2 SOUTH BEND, fueron también motivo de especial atención por parte del Ministro y sus acompañantes, que los observaron en plena operación.

En la misma nave del Taller se encuentran instalados los dos tornos AMERICAN, que permiten trabajos en ejes de hasta 25 m. de longitud.

El torno vertical DORRIES que permite piezas hasta de 12 Tons. y radio de trabajo de 1.20 m. fue una de las nuevas máquinas que más atrajo la atención de los visitantes.

En el área de balanceo del Taller de Mecánica se encontraba la nueva Balanceadora de 100 Kg., al lado de la de 15 tons., ambas electrónicas, que permiten trabajos de gran precisión.

Camino a la Cámara de Oficiales el Ministro pasó por el Laboratorio, en donde se han instalado modernos equipos e instrumentos y por el Taller de Fundición con su nuevo horno eléctrico.











Al término de la visita se pasó a la Cámara del Comandante General donde se agasajó al Ministro y Miembros del Directorio con un almuerzo en que los citados Jefes departieron con Oficiales e Ingenieros del SIMA. Al término del ágape, se efectuó la última sesión de Directorio del SIMA en el año 1972, en la que el Ministro expresó su satisfacción por los adelantos logrados y agradeció a los miembros del Directorio por el esfuerzo desplegado durante el presente año, solicitando al Director Ejecutivo haga llegar su calurosa felicitación a todos los trabajadores del SIMA.

servicio industrial de iquitos (SIDI) entrega obras de ampliación del puerto fluvial de IQUITOS

En Octubre de este año se puso en servicio las ampliaciones efectuadas en el Muelle Fiscal de Iquitos.

La ejecución de estos trabajos estuvo a cargo del personal del Servicio Industrial de Iquitos (SIDI), convertido hoy en el flamante Servicio Industrial de la Marina-Iquitos (SIMAI) los cuales fueron encargados por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-PERU).

A su llegada a Iquitos durante la gira efectuada por el Oriente peruano, el Presidente de la República alabó la eficiencia y calidad de estos trabajos.

Se puede decir que ellos han sido los últimos efectuados por el SIDI y por ende, los primeros que se han concluido cuando el Gobierno dispuso la nueva reorganización del SIMA a escala nacional.

El monto de estos trabajos de ampliación se estima en una cantidad aproximada de tres millones de soles oro.

Esta mejora del puerto loretano permitirá una mayor recepción de naves, cuyos itinerarios se han incrementado debido al auge que actualmente está alcanzando esta promisoria región de nuestro territorio, debido al hallazgo de petróleo y la instalación de diversas industrias manufactureras.

Ahora el puerto de Iquitos permite la atención simultánea de un buque oceánico y tres fluviales.

Con estas nuevas obras, la longitud del muelle flotante ha alcanzado 146 metros.

El SIDI al entregar estas obras se enorgullece de haber prestado su contribución para que este terminal fluvial prosiga siendo una efectiva llave de ingreso al progreso del Oriente peruano.

Ese es el mismo orgullo que sintieron los marinos peruanos cuando en 1864 fundaron el apostadero fluvial de Iquitos, el mismo que dio origen al establecimiento y auge de la hoy capital del Departamento de Loreto.





EN LAS RIBERAS del Nanay, la gente del SIDI construye el nuevo muelle flotante.

en la mina MILPO

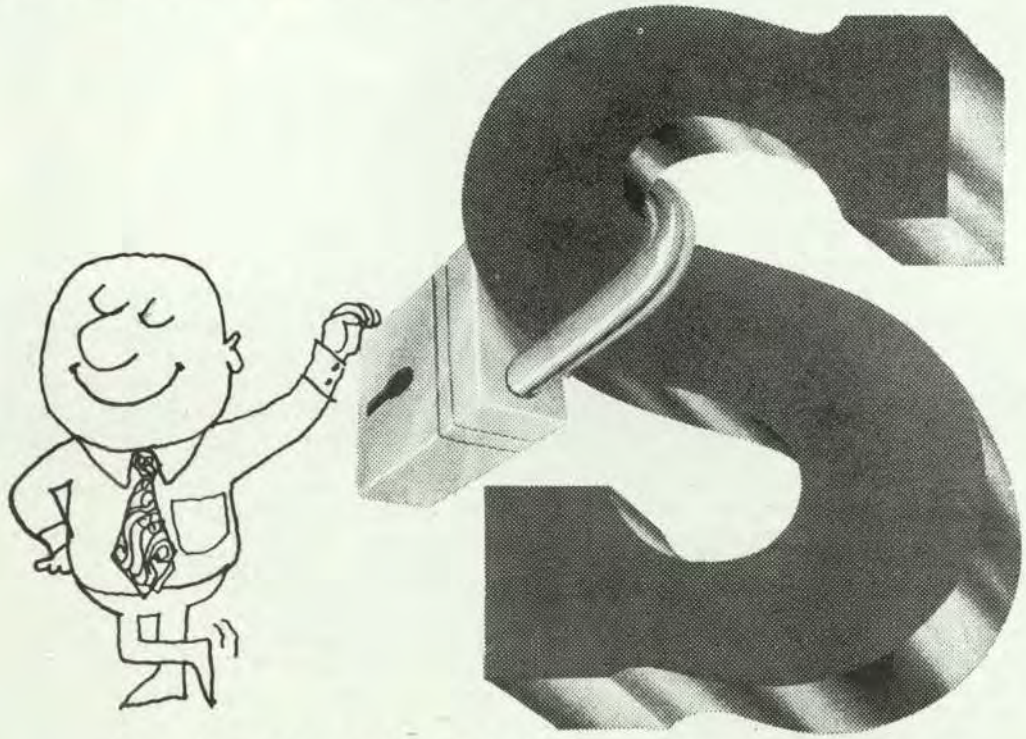


un trabajo a 4,400 metros de altura

Tenemos en nuestro país, un caudal de hombres cuyas cualidades profesionales no son todavía lo suficientemente conocidas, y por no serlo, no son utilizados en toda su amplitud.
Los menos conocidos son aquellos que pertenecen a la denominación de técnicos o especialistas.
Ello, tal vez porque sus obras se realizan silenciosamente o porque aún perdura aquella predisposición muy nuestra y muy antigua:
¡Que todo lo bueno sólo debe tener etiqueta o certificado extranjero! Craso error.
Es evidente que aún nos falta mucho para equipararnos a otros países en lo que a técnicas y avance industrial se refiere.
Todavía, por mucho tiempo, estaremos en plan de aprendizaje. Pero coraje para empezar nos sobra.
Y ya hemos iniciado el despegue.
Y precisamente es en nuestros trabajadores y técnicos donde se asientan las bases de plena confianza para este despertar.
El SIMA ha estado trabajando a 4,400 metros de altura sobre el nivel del mar.
Y es allí donde, precisamente, hemos comprobado y ratificado la calidad de nuestros trabajadores, de nuestros técnicos, que fundamentan las aseveraciones anteriores.
Por intermedio de nuestro Departamento de Clientes Particulares, el SIMA recibió el encargo de la ejecución de un trabajo altamente especializado consistente en confeccionar un blindaje con planchas de acero, en una alcantarilla situada en el interior de la mina Milpo.
Dicho trabajo, por fallo de un experto extranjero, debía ser realizado por expertos en soldadura y calderería. Opinó que la calidad de los profesionales requeridos estaban en nuestro país: en el SIMA precisamente.
La mina Milpo está ubicada a 37 kilómetros de la ciudad de Cerro de Pasco.
Durante cincuenta días, un equipo de trabajadores Simistas cumplió a cabalidad su cometido.
El trabajo se ejecutó en un túnel, a una profundidad de 150 metros.
El dominio profesional de nuestros trabajadores especializados salió a relucir.
La obra de blindaje y la calidad de la "soldadura SIMA" mereció unánime aprobación.
El equipo de trabajadores estuvo conformado por personal de Construcciones Navales y ellos fueron los Maestros Fidel Gallardo, Jorge Cabrejos, José Rojas, Félix Salvatierra, Adolfo Díaz Portal y Ananías Cangalaya Acosta, de las especialidades de soldadura, oxigenista y calderero.
El ingeniero Juan Cáceres Díaz tuvo a su responsabilidad la ejecución de la obra, contando con la cooperación de los ingenieros simistas Jesús Huapaya, Miguel Landa, y el ingeniero Juan Cáceres.
El ingeniero Cáceres Díaz, que permaneció junto a los trabajadores en Cerro de Pasco, destacó el espíritu de camaradería que imperó en el grupo así como la verificación de equipo que realizaban en cada una de las partes del trabajo.
Por su parte, Ananías Cangalaya se refirió a que, si bien es cierto hay "notoria diferencia entre trabajar construyendo un buque y meterse en un túnel", la calidad y empeño puesto por ellos en cada trabajo tuvo una sola meta: incrementar el prestigio del trabajador Simista.

En el Banco Continental...

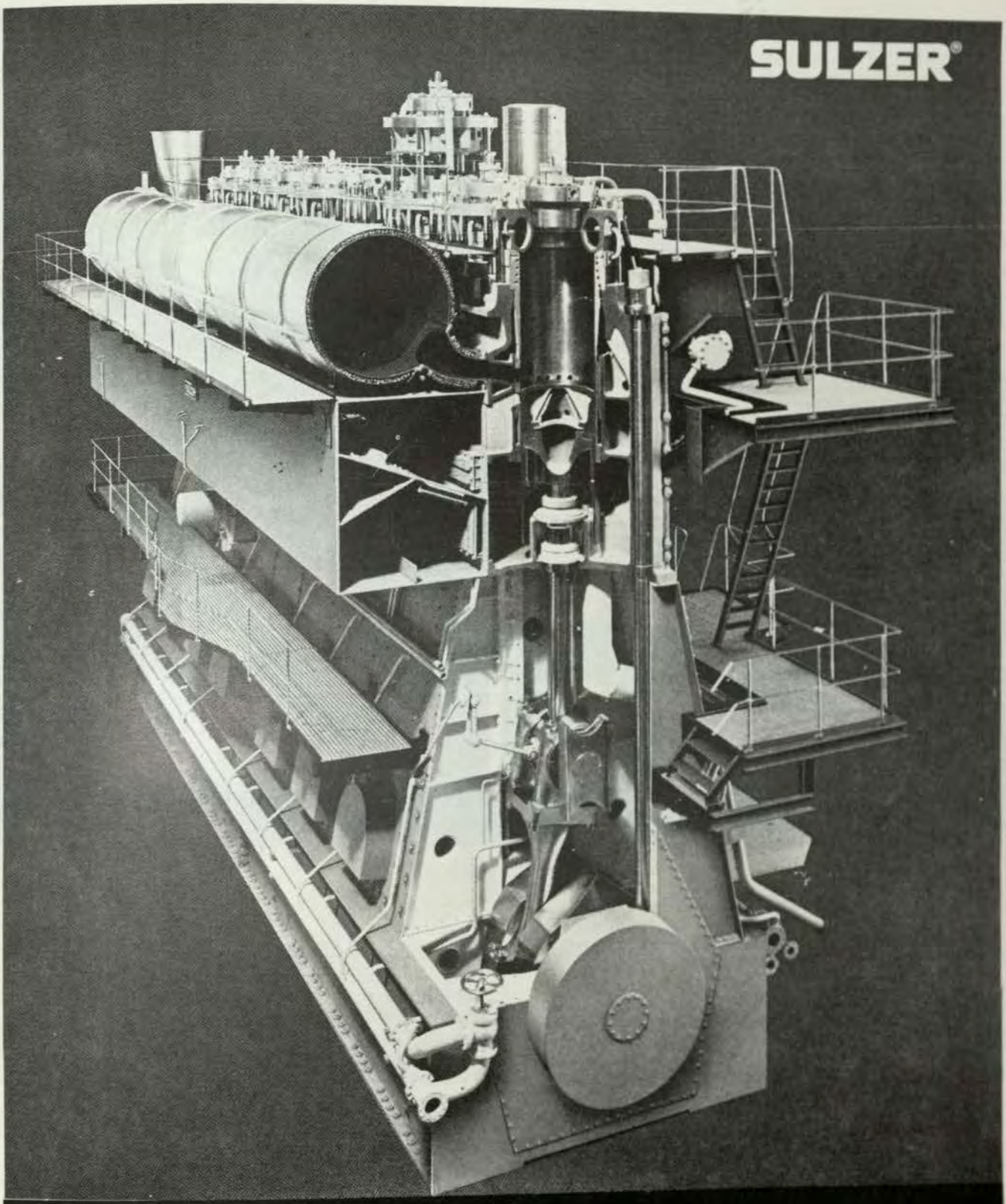
La amistad se escribe con



Cuando se trata de brindarle un SERVICIO rápido y eficiente.
Cuando lo que Ud. busca es la completa SEGURIDAD de sus depósitos.
Y por cierto, se escribe con S por la SIMPATIA que Ud. encuentra desde que se pone en contacto con nosotros.

Servicio, seguridad, simpatía, son algunas de las muchas razones que hacen que en el Banco Continental la amistad se escriba con S.

BANCO CONTINENTAL
SU BANCO AMIGO



El Nuevo Motor Sulzer Diesel Marino Tipo RND



miscelanea

NUEVO TIMON AYUDARA A LOS BARCOS A HACER VIRAJES CERRADOS.

El barco de investigación "VIC 62" del Laboratorio Nacional de Física (NPL), haciendo un viraje cerrado para demostrar la eficiencia de un nuevo tipo de timón que un día puede que ayude a los gigantescos petroleros y a otros buques a evitar colisiones. El nuevo timón del barco de investigación, desarrollado por el NPL, va dotado de un cilindro giratorio en el borde de ataque, lo cual permite situar el mismo al extraordinario ángulo de 90º y que siga siendo eficaz y no se pare. (La máxima eficiencia de un timón corriente es por lo general cuando se encuentra a 35º). Esta característica contribuye a que los barcos reaccionen velozmente en casos de emergencia. El principio se ha conocido durante medio siglo, pero se cree que ésta es su primera aplicación práctica.

PETROBRAS ORDENA 2 TANQUEROS DE 276,700 TPB

Ishikawajima Harima Heavy Industries Co. Ltd. (IHI) ha recibido un pedido por dos tanqueros de 276,700 TPB de la Petroleo Brasileiro S.A. - Brasil.

El contrato ha sido firmado el 29 de junio en el Hotel Imperial de Tokyo por el señor Faria Lima —Representante de la Petroleo Brasileiro, y el señor Renzo Taguchi— Presidente de la IHI.

Los nuevos buques tendrán una eslora total de 337 metros, 320 metros de eslora entre perpendiculares, 54.5 metros de manga, 27.8 metros de puntal y 21.57 metros de calado. Cada buque estará equipado con una turbina IHI de 40,000-shp capaz de desarrollar una velocidad de 16.3 nudos.

Dichos tanqueros serán construidos en el Astillero Kure de IHI. El primero de ellos será entregado en mayo de 1974 y el segundo en julio del mismo año.

EL GOBIERNO JAPONES ACCEDE A LA SOLICITUD DE COMPENSACION DE PERDIDAS POR LA RECIENTE REVALUACION DEL YEN

Como se sabe y como consecuencia de la crisis del dólar, el yen ha sido revaluado en 16.88 por 100, lo cual ocasiona grandes pérdidas a la industria de construcción naval, entre otras. Por ello, los astilleros han solicitado del gobierno una ayuda que pudiera compensar dichas pérdidas. Los astilleros propugnaron una fórmula de compensación a pesar de que el gobierno insistiera en que dichas pérdidas no eran de su incumbencia ni responsabilidad.

El gobierno nipón ha accedido a pagar 274 mil millones de yens en concepto de compensación a dicho sector industrial. Esta cantidad supone los 2/3 de la pérdida total estimada.

Dicha compensación se efectuará en forma de exenciones de tasas arancelarias y deducciones de tasas fiscales.



POSIBILIDADES DE CONSTRUCCION DE PETROLEROS DE UN MILLON DE TONELADAS

La sección naval del ministerio de transporte japonés ha publicado recientemente un informe sobre las perspectivas de la demanda de buques petroleros en la que destaca como conclusión final que dentro de pocos años se construirán petroleros de un millón de toneladas de porte como consecuencia de la futura demanda del petróleo para el consumo de su propio país y la cada vez más acentuada congestión de las rutas marítimas comerciales.

Dicho informe ha estimado que la importación de petróleo bruto alcanzará la cifra de 331 millones de metros cúbicos en 1975 y 477 en 1980. El tonelaje japonés necesario para transportar este petróleo deberá ser de 22,46 millones de toneladas de registro bruto en 1975 y 32,37 millones en 1980.

En términos de petroleros de 260.000 toneladas de peso muerto, las necesidades futuras representan 175 y 249 buques respectivamente. Pero por la congestión cada vez mayor del tráfico marítimo y la escasez de tripulación cada vez más acentuada, se estima que el tonelaje necesario deberá estar integrado por buques mucho mayores.

Actualmente se están construyendo 23 petroleros para armadores japoneses que suman 1,59 millones de TRB, que junto con 23 más que hay contratados suman un total de 3,94 millones de toneladas de registro bruto.

NUEVO SISTEMA DE CONSTRUCCION

El petrolero mayor del mundo en la actualidad, el "Nisseki Maru", ha sido construido en el astillero de IHI en Kure, en un tiempo total de diez meses, y según se dice, su fecha de terminación fue anterior en dos meses a la fecha prevista. Este notable rendimiento en la construcción de un buque que es, en muchos aspectos, un prototipo, ha sido realmente el resultado de los nuevos métodos y equipo instalado en su factoría de Kure y que tienen como finalidad acelerar la construcción de sus buques de serie.

La base de la reducción de tiempo de montaje en gradas que se ha conseguido en el "Nisseki Maru", parece ser que está en la utilización por primera vez de una serie de módulos o unidades de trabajo, proyectados especialmente para facilitar el trabajo dentro del buque, cuando éste comienza a tomar aspecto de tal en las gradas. La finalidad de estas unidades de trabajo, que pueden asimilarse a torres de varios pisos que circulan sobre raíles, es facilitar el acceso de los operarios a los distintos niveles de la estructura metálica del buque y suministrarles los materiales, combustibles y herramientas que necesitan para el trabajo concreto que van a realizar.

Estas unidades pesan del orden de 160 toneladas. Los pisos pueden moverse verticalmente y lateralmente, mediante uno o más controles en forma de cajas de mando utilizables directamente por los operarios.

Como equipo permanente de estas torres o unidades, se han instalado equipos de soldadura capaces de alimentar hasta 50 arcos, suministro de gas a alta presión, instalación de energía eléctrica y servicio de comunicaciones. La unidad completa que en su versión para tanque lateral, es capaz de extender sus andamios horizontalmente hasta 16 metros, se mueve sobre raíles instalados en sentido longitudinal. Cuando se desplaza para tomar otra posición se retraen los andamios quedando una anchura de torre de unos 8 metros.

Se han desarrollado cuatro tipos de estas unidades de trabajo, las cuales pueden transportar mucho más equipo y más pesado que lo que normalmente se puede instalar y utilizar cuando se utilizan andamiajes. Una de las unidades está proyectada para trabajos en tanques centrales, y las otras están especializadas en trabajos de soldadura de planchas de costado, refuerzos, mamparos longitudinales, palmejares y bulárcamas, etc. Otra de las unidades está especialmente realizada para moverse bajo las cubiertas y poder así soldar baos, esloras y demás componentes de su estructura.

En el petrolero "Nisseki Maru" se utilizaron 8 unidades de este tipo y es notorio que aunque este buque no es de serie, las mismas unidades de trabajo, se pueden utilizar en la construcción de otros petroleros cuyo tamaño esté comprendido entre las 200.000 y 477.000 toneladas. En el petrolero anteriormente mencionado, se ha puesto a punto esta técnica por primera vez y se ha comprobado que estas nuevas unidades han permitido realizar el 80 por 100 del trabajo de montaje en grada, sin utilizar andamiaje de ningún tipo.

Para sacar un mayor provecho a estas unidades el Astillero de Kure ha sido reorganizado, teniendo en cuenta las características de esta nueva forma de trabajo. El proceso de montaje del casco, ha sido alterado ligeramente: en primer lugar se ha construido y montado todos los bloques del fondo, a lo largo de la eslora del buque, y posteriormente se ha ido edificando, sobre esta base, el resto de la estructura. El proceso de montaje comienza por popa, construyéndose una sección completa, pasando después a las siguientes secciones, moviendo las unidades hacia proa. Se repite el ciclo hasta completar las secciones de proa excepto la sección extrema que ha sido construida por separado, porque debido a la poca manga, impide el acceso de la mayor parte de las unidades de trabajo.

Este nuevo sistema de construcción, ha sido el resultado de un estudio de investigación, realizado conjuntamente, por las secciones de construcción naval, máquinas y movimientos, de IHI.

Este es el símbolo que nos identifica



BANCO DE CREDITO DEL PERU

La mayor Institución bancaria privada del país, con amplio prestigio internacional

FUNDADO EN 1889

NUEVA CAMIONETA PICKUP



DATSUN

¡Para un país en marcha!

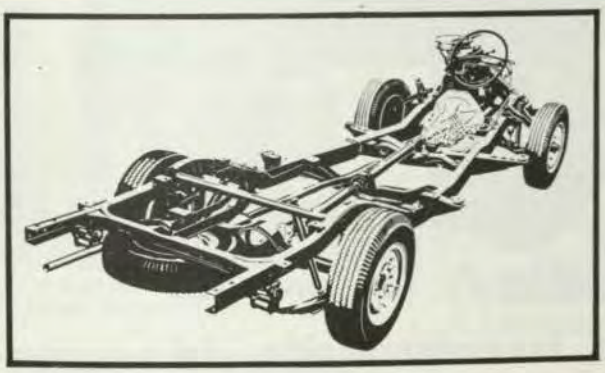
En los caminos más adversos, las condiciones más difíciles, la nueva camioneta Pickup DATSUN es capaz de realizar las más rudas tareas.

Es que la nueva camioneta Pickup DATSUN es fuerte, ágil, funcional y versátil aún con la carga más pesada, y rueda suavemente en la ciudad.

1,000 Ks. DE CARGA..!



Pub. Navarro



- Dirección de bolas circulantes
- Suspensión delantera independiente, de barra de torsión y amortiguadores telescópicos de doble efecto.
- Arbol de impulsión de tres junturas que asegura una marcha suave.
- Potente motor de 1500 cc y 77 hp.
- Chassis bastidor completo de acero rigido para trabajos pesados.
- CARGA 1 TONELADA.

DATSUN
PARA LA FAMILIA PERUANA

FABRICANTES
DATSUN **NISSAN MOTOR DEL PERU S.A.**

maquinarias S.A. Distribuidor Exclusivo para todo el Perú y su red de Concesionarios

LIMA
CASTELLANO S.A.

PROVINCIAS
Piura - Tumbes
ALMACENES ROMERO S.A.
Chiclayo
VEHICULOS S.A.
Trujillo
CARLOS A. MANUCCI S.A.

Chimbote
COREINSA
Huaraz
ALBERTO TORRES RAMOS
Chincha - Cañete
WONG HNOS. AUTOMOVILES S. A.
Ica
J. PANIZO & CIA. S.A.
Arequipa y Puno
ROBERTS Y CIA. S.A.

Cuzco
JOAQUIN BARRIO C.
Tacna
RIMASSA. GNECCO & CIA. S.C.
Tacna
CANEPA Y CIA. S.C.
Huancayo
HUANCAYO AUTOMOTRIZ S.A
Tarma
AUTOMOTORES SANTA CLARA

Huánuco - T. Maria
MOISES L. CARRION Z.
Tarapoto - Iquitos
AUTOMOTORES TARAPOTO S.A.
Ayacucho
JUAN R. WONG
Sistema Auto cancelado
PROFIN PERU S.A.

B + R

HUANCAVELICA 470 OF. 618
TELF. 28 - 0109

PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES
DE INGENIERIA CIVIL



La firma Bohl y Rivera agradece al Servicio Industrial de la Marina (SIMA) la confianza depositada en ellos para la construcción del Nuevo Taller de Tuberías.

BOHL- RIVERA

EMPAQUETADURAS INDUSTRIALES

De todos los tipos en

AMIANTO Y ASBESTO

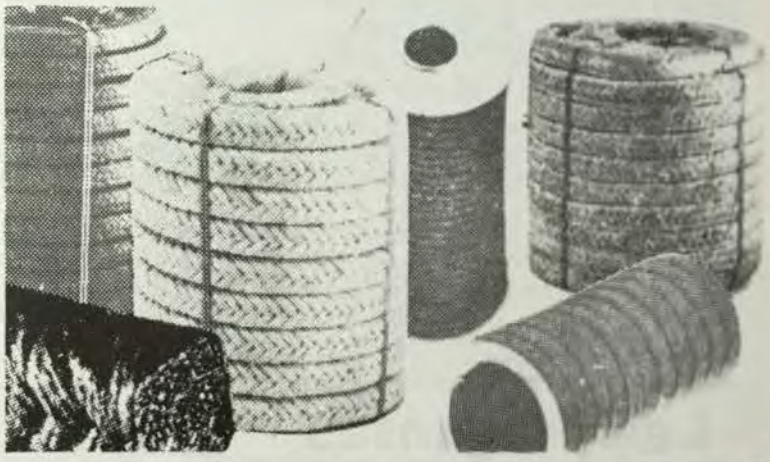
PERMANITE

ofrecemos a los señores industriales en sus diferentes formas:
HILOS, CORDONES, CINTAS, PLANCHAS, etc.
También en AMIANTO TRENZADO con y sin lubricación., fibra de AMIANTO ENDURECIDO., fibra de AMIANTO GRAFITADO., trenzas de algodón, lino, cáñamo y yute.
CARTON Y PAPEL DE AMIANTO COMPRIMIDO
RESISTEN GRAN PRESION
Y ALTA TEMPERATURA

EXISTENCIAS PARA ENTREGA INMEDIATA EN:

TBA
Turner Brothers
Asbestos Co. Ltd.

PERMANITE
TRADE MARK



IMPORTACIONES JORGE MERE S.A.

LA LINEA MAS COMPLETA PARA LA INDUSTRIA
Av. Mcal. Benavides 2463-75-79 - Lima
Teléfonos: 313183 - 313735 · 313472- 324100 Casilla Postal 3761
Direccion Cablegrafica **"JAMSA"** Lima - Perú

Señor Industrial:

UD. TIENE UN ENEMIGO: LA CORROSION

Atlas Copco **BRINDA A SUS EMBARCACIONES, EQUIPOS E INSTALACIONES LA MAS AMPLIA PROTECCION.**
UTILICE NUESTROS EQUIPOS Y ASESORAMIENTO ESPECIALIZADO

- VENTA Y ALQUILER DE EQUIPOS NEUMATICOS
- MANTENIMIENTO Y SERVICIO GARANTIZADO
- STOCK COMPLETO DE REPUESTOS
- ASESORAMIENTO TECNICO EN EQUIPOS DE AIRE COMPRIMIDO



B4A-150 ARENADORA Para limpiar Depósitos, Barcos, Puentes, Edificios, etc.



LSS-82-R-60 RECTIFICADOR O ESMERILADOR DE COPA —



DT4-ARR-2 COMPRESOR para accionar: Herramientas Neumáticas. Equipos de Arenar. Equipos de Pintar. Conducción de Cemento, Harina de Pescado, etc.



ECCO 40 PISTOLA PULVERIZADORA.
Para múltiples usos

Atlas Copco **PERUANA S. A.**

REPUBLICA DE PANAMA 2211 - BALCONCILLO
TELFS. 24-6718 - 24-2629 - 24-2193
APARTADO 4815 - TELEX: ATCOPSA 3540090
OFICINA SUR AVENIDA GOYENECHE 507 - AREQUIPA: TELF. 7507

gente del SIMA

SE PERFECCIONA EN EL EXTERIOR...

Consciente de la actividad eminentemente técnica que cumple su personal y de su futura expansión, el Servicio Industrial de la Marina ha consolidado su política de enviar a profesionales, técnicos y trabajadores que prestan servicios en sus filas a los centros industriales europeos y asiáticos, a fin de que se perfeccionen sus conocimientos en estos focos de evidente desarrollo de la industria naval mundial.

También es importante consignar que con esta disposición, el SIMA está propiciando no sólo la mayor capacitación de sus técnicos, sino está aportando un mayor desarrollo de la industria nacional en general.

En 1972 se ha registrado el mayor número de nuestro personal que ha sido enviado por el SIMA al extranjero. Con este motivo, nuestra revista ha estimado conveniente conversar con aquellos que, habiendo viajado al extranjero para perfeccionarse durante el presente año, no habían sido entrevistados anteriormente.

Las preguntas

1. A su retorno al Perú, ¿Qué inquietud desea volcar al SIMA para contribuir a su progreso?
2. ¿Cuál fue la experiencia que más recuerda durante su estadía en el exterior?
3. ¿Qué clase de estudios o entrenamiento realizó durante su permanencia en el exterior? . ¿Cuánto tiempo duraron?
4. ¿Cómo cree Ud. que los "Simistas" pueden colaborar en el desarrollo del SIMA?
5. En su opinión, ¿Cómo aprecia Ud. el futuro del SIMA?
6. ¿Cree Ud. que estamos aptos para aplicar nuevos sistemas o técnicas en la producción del SIMA?
7. ¿Dónde nació? ¿En qué año?
8. ¿Desde cuándo trabaja en el SIMA?
9. ¿Qué especialidad tiene y actualmente en qué Sección trabaja?
10. ¿Cómo se llama su esposa y cuántos hijos tienen?
11. ¿Cuál es su pasatiempo favorito?
12. Si le agrada el foot-ball, ¿Cuál es el equipo de su preferencia? ¿Qué concepto tiene sobre el desempeño de su equipo en el último Torneo Descentralizado?

Las respuestas



ALFREDO ALCEDO FLORES

1. Mejorar algunos sistemas y volcar experiencias adquiridas para su mejor aplicación de los distintos materiales y equipos.
2. En el corto tiempo que pudimos llegar a diferentes puertos, pude observar la construcción de naves de 145,000 toneladas en los astilleros de BLOHB–VOSS – Alemania.
3. Visita a la fábrica de maquinarias navales BURMEISTER & WAIN – Astilleros en Dinamarca.
4. Cuando tengamos mayor convicción en los trabajos que realizamos en los diferentes campos.
5. El futuro del SIMA es amplio y promisorio y cada día se hace más complejo.
6. Sí, estamos aptos para aplicar nuevos sistemas de trabajo y producción.
7. En el Departamento de Huánuco, en el año 1941.
8. Desde el 10 Febrero 1964.
9. Técnico-electricista – Sección Montaje.
10. Georgina Izaguirre de Alcedo. Tenemos un hijo.
11. La pesca, paseos campestres.
12. Sí, me agrada el fútbol. Soy hincha de la "U".

DANTE CAMOGLIANO

1. Inquietudes para contribuir al progreso del SIMAC las he tenido siempre, pero ahora que se me ha brindado la oportunidad de incrementar una nueva experiencia en la confección de tapas de escotillas "single pull" de la firma MacGregor, plasmaré todas las enseñanzas adquiridas en Brasil, en especial, el doblado de planchas por calor concentrado.
2. Me impresionó gratamente el procedimiento de calibrados de vigas y paneles por medio de calor concentrado y enfriamiento rápido de agua pulverizada con aire, parecida al sistema "line heat", el cual traté de conocer en forma profunda.
3. Entrenamiento en la confección de paneles de escotillas "single pull" jaladas por el sistema de cadenas, las que tuvieron una duración de 60 días distribuidas en la forma siguiente: 45 días en mecánica pesada alternada con la Fca. "Emecal" en Taubate – provincia del Estado de Sao Paulo, y 15 días en A.T. (Asesoría Tec.) En Río de Janeiro donde pudimos visitar los astilleros de Emaque, Maua, Ishikawajima y Canecco.
4. El personal simista colabora actualmente con el desarrollo del SIMAC pero considero que si el SIMA mantiene su actual método de especializar al personal, redundará positivamente en las tareas que se les asigne.
5. Estoy seguro que en los últimos años el progreso adquirido por el SIMAC es bastante notorio, lo que ha permitido suscribir contratos para la construcción de 3 graneleros de 25,000 toneladas cada uno, del oleoducto y la compra del contrato para la confección de las tapas de escotillas "single pull" de la firma MacGregor, de esta manera y con la construcción del Nuevo Dique. El ambicioso plan de progreso de esta dinámica empresa es muy auspiciosa para nuestro futuro, lo que redundará en beneficio del país y de los nuestros.



6. Contamos con valioso capital laboral, tenemos personal altamente calificado, lo que me permite asegurar que la mano de obra del SIMAC está entre las mejores de Sudamérica. Tenemos mano de obra de magnífica calidad y personal: ingenieros, capataces y obreros capacitados y aptos para aplicar cualquier nuevo sistema o técnica para mejorar calidad y cantidad de producción en el SIMAC.
7. En el Callao, en la Calle Guisse 119 – Dpto. 1, el 28 de Enero 1931.
8. Desde Agosto de 1959.
9. Capataz de Calderería y Montaje en el Taller de Construcciones Navales.
10. Celestina. Tengo 3 hijos: Rómulo de 19 años, Dante de 18 años, César de 14 años.
11. La música y la lectura.
12. Centro Deportivo SIMA. Pienso que la campaña fue satisfactoria, pero tengo la certeza que hubieran logrado una mejor ubicación de superar a tiempo los diferentes factores que originaron esta colocación.

JAVIER ORIZANO



1. Mi inquietud es llegar a ser algún día un buen profesional para así aportar mayor solvencia al SIMA, complejo industrial que ya es una realidad en América.
2. Mi mayor experiencia es haber navegado en todo el extenso mar, de la cual no olvidaré esa travesía marinera.
3. Durante mi permanencia en el exterior tuve la oportunidad de visitar la fábrica de los motores Burmeister en Dinamarca, Copenhague. También algunos astilleros en Alemania, Hamburgo.
4. No creo, sino que es bien cierto que el trabajador simista aporta en el desarrollo de la industria naval por tener condiciones en lo que realiza.
5. El futuro del SIMA ya es una realidad porque todos los que conformamos la familia simista tenemos conciencia de responsabilidad.
6. Si bien es cierto que para aplicar ciertas técnicas yo diría que a nosotros no nos falta habilidad ni mucho menos capacidad, es también cierto que existen factores que influyen con el avance de la técnica en nuestro medio.
7. Nací en la provincia de Pucallpa, Departamento de Loreto el 1ro. de noviembre de 1944.
8. Exactamente desde el 16 de julio de 1966.
9. Mi especialidad es mecánico-motorista y en la actualidad trabajo en la sección Montaje.
10. Rosa Elvira García de Orizano. Tenemos dos hijas: Gabriela y Fabiana.
11. Ahora mi pasatiempo es dedicarle todo el tiempo posible a mis hijitas, paralelamente no descuido la lectura porque es un buen aporte para saberse conducir en cualquier campo.
12. No tengo preferencias pero simpatizo con el "Deportivo SIMA" por ser justamente del centro de trabajo en el cual me siento a gusto.



ESTANISLAO MILLA

1.– Me gustaría muchísimo hacer todo lo posible para que el Dpto. de Ingeniería Eléctrica, llegue a tener un buen taller de reparaciones y pruebas de equipos electroacústicos tales como Sonares, Fadómetros y de Comunicaciones Submarinas.

2.– Como marino que soy he tenido muy buenas experiencias en diferentes países que me ha tocado visitar, pero en esta última comisión (Alemania Federal) lo que más me impresionó fue ver por dentro como funciona una fábrica de equipos electrónicos, especialmente los últimos adelantos de la electrónica sólida.

3.– Recibí instrucción sobre equipos eléctricos. La instrucción fue de tipo teórico práctico y en la misma fábrica que se diseña y construye el equipo. Así durante 6 meses tuve la gran suerte de visitar varias fábricas en Alemania, Holanda y Francia.

4.– Haciendo todo lo posible por convertirse en especialistas en una profesión o en el cargo asignado.

5.– Creo que el SIMAC, ya tiene asignado un buen futuro, pero tal vez sería bastante positivo considerar mejor el servicio técnico del personal militar subalterno.

6.– La aplicación de nuevas técnicas o sistemas, representa una operación muy compleja, por lo que creo que un solo hombre no estaría capacitado para dar una buena opinión sobre este asunto.

7.– Nací en el Departamento de Ancash cerca al techo del Perú (El Huascarán) el 1ro. de mayo de 1931.

8.– Inicialmente desde marino de segunda hasta Oficial de Mar de 3ra. entre los años 1951 a 1956 y me desempeñaba como electricista, profesión que la adquirí en mi vida civil, luego de haber prestado servicio en todos los buques de nuestra escuadra, me encuentro nuevamente en el SIMAC, desde hace dos años.

9.– Además de mi clase militar soy electrónico y actualmente me desempeño como Jefe Acc. del Taller de Electrónica.

10.– Mi esposa se llama Hortencia Policarpo y tenemos cuatro hijos, dos varones y dos mujeres; el mayor acaba de cumplir su segundo año en la UNI.

11.– En el verano la playa y el resto del año el campo.

12.– Siempre me ha gustado el fútbol, soy hincha del Sport Boys.

MANUEL VILLEGAS



1.– La inquietud que me anima es impartir a mis compañeros de trabajo las experiencias que he ganado de diversos equipos que han sido diseñados de acuerdo a la tecnología moderna, para lo cual necesitamos que el personal de mantenimiento esté preparado y capacitado en cursos esenciales para que se desempeñen eficientemente. De lo último puedo decirles que mi Sección ha dado inicio al dictado de estos cursos y proyección de películas con el fin propuesto.

2.– Una de las experiencias que más recuerdo fue en la fábrica GMBH en la ciudad de Kiel-Alemania, en la cual después de haber escuchado la teoría del equipo, fuimos a la Operación del Equipo en sí, luego la introducción de fallas al equipo por el instructor, para luego resolverlos nosotros en determinado tiempo. Este método de enseñar y entrenar al personal de mantenimiento fue nuevo para mí, el cual sugiere o da mucha experiencia al alumno.

3.– Los estudios que he realizado son del tipo "Operación y Mantenimiento". El tiempo que duraron estos cursos fue de 6 meses y medio.

4.– Para contribuir al progreso del SIMA, cada uno de nosotros debe desempeñarse eficientemente y tratar de crear nuevos sistemas y metodos de trabajo.

- Fomentar en los talleres, centros de información científica y técnica, para mantenerse informado en los últimos adelantos tanto nacionales como extranjeros.
- En cada sección, hacer centros de enseñanza para intercambio de conocimientos con el fin de formar un mayor número de profesionales de alto nivel.

5.– El SIMA se ha desarrollado y ampliado de acuerdo a las necesidades presentes, sin lugar a dudas está entre los mejores de Sudamérica y para su desarrollo futuro si tenemos en cuenta el Pacto Andino, teniendo proyectos bien estructurados y objetivos bien delineados, considero que se situará a la vanguardia de las construcciones y reparaciones navales.

6.– Yo creo que si estamos aptos para aplicar nuevos sistemas que van a contribuir al desarrollo de este complejo, cuanto mayor sea el desarrollo industrial, especialmente en la producción de bienes de capital, solucionaremos el problema en el orden social, porque va a dar oportunidad de trabajo a un gran número de personas.

7.– Nací el 25 de Diciembre de 1946.

8.– Hace 2 años 4 meses que estoy trabajando en el SIMA y creo haber cumplido con mi deber. He llegado a confraternizar con mis compañeros y algo muy importante, me siento integrante pleno de la gran familia Simista.

9.– Mi especialidad es "Electrónica Industrial" actualmente trabajo en el Dpto. X53.

10.– Soy Soltero.

11.– Jugar al fútbol.

12.– Es el equipo de Universitario.

JESUS HUAPAYA



1. La aplicación del sistema de curvados de planchas por medio de líneas de calor.
2. La de enderezado de los paneles "single pull" por medio de calor concentrado y enfriamiento rápido con agua pulverizada con aire.
3. Recibimos un entrenamiento sobre construcción de paneles "single pull" de patente MacGregor. El tiempo fue de 60 días.
4. Actualmente, los simistas están colaborando al desarrollo del SIMA. Esta colaboración puede aumentar enseñándoles nuevas técnicas de trabajo.
5. Con la ampliación del SIMA en todo el país, con el nuevo Dique que está en proyecto, y con el impulso que se le está dando a construcciones navales, creo que el SIMA en el futuro está destinado a ser en Sudamérica uno de los primeros dentro de su rama.
6. Creo que el trabajador simista está capacitado para poder asimilar nuevas técnicas de trabajo.
7. En Lima – 1942.
8. Desde el año 1969.
9. Ing. Mecánico Electricista – Construcciones Navales.
10. Valentina Huamán de Huapaya. Tengo 3 hijos: Jesús, Roxana y Luis.
11. La música.
12. El "Deportivo SIMA".

MANUEL PINEDA



1.– Mi inquietud consiste en trasmitir todo lo que he aprendido a mis compañeros de trabajo. Así se va forjando el progreso del SIMA.

2.– La experiencia más grata fue haber realizado las prácticas de circuitos avanzados de electrónica en el Technical College de Liverpool en Inglaterra. Allí tuve oportunidad y quedé impresionado al observar por microscopio los nuevos circuitos integrados en miniatura que en la actualidad se emplean para fabricar modernos sistemas o equipos electrónicos.

3.– Durante mi permanencia en Inglaterra y Francia tuve ocasión de visitar centros de trabajos relacionados con mi especialidad y ver de cerca las nuevas facilidades técnicas con que dispone un trabajador para realizar su labor y me dio bastante satisfacción saber que nosotros los simistas contamos con la capacidad técnica suficiente para adoptar estos nuevos sistemas de trabajo.

4.– Considero que el desarrollo de una empresa se debe mucho al grado de tecnificación de cada uno de sus miembros y en consecuencia creo que para colaborar con el desarrollo de nuestra institución debemos cada uno de nosotros de seguir en todo momento elevando nuestro nivel o capacidad técnica.

5.– Con la nueva política de ampliación y modernización a que está sometido el SIMA es de esperar que su futuro sea bastante prometedor.

6.– Esta pregunta la contesto en la respuesta 3.

7.– Nací en Ica en el año 1940

8.– Trabajo en el SIMA desde marzo de 1968

9.– Mi especialidad es la Electrónica

10.– Mi esposa se llama Elsa Allende de Pineda y tengo una hijita de 2 años 3 meses.

11.– Mi pasatiempo es la Fotografía.

12.– Como simista del Club Deportivo Sima
Debo agregar lo siguiente:
El SIMA al enviar constantemente personal técnico al extranjero para perfeccionarse en sus respectivas especialidades, contribuye a elevar la capacidad técnica en beneficio de una mejor preparación del personal simista. Todo ello, comprendemos los que hemos tenido oportunidad de viajar al extranjero, se realiza en base a grandes esfuerzos económicos que reconocemos y agradecemos profundamente.

ADRIAN ROMERO



1.– Los talleres que visité en Francia e Inglaterra, se encuentran trabajando con circuitos integrados que son usados para computadoras, radares y demás equipos electrónicos. Para alcanzar esta técnica es necesario que personal del SIMA, se especialice en circuitos impresos.

2 y 3 El haber estudiado y trabajado en una Fábrica de Circuitos Integrados, lo cual me facilitará mi trabajo en un futuro.

4.– Con el esfuerzo de cada uno de nosotros.

5.– El SIMA ha progresado mucho, estoy trabajando alrededor de 20 años y he visto grandes progresos. Hace mucho tiempo se trabajaba con una técnica incipiente pero el esfuerzo de cada uno, hacía llevar adelante todos los compromisos de trabajos adquiridos.

6.– Por supuesto que sí, he visto que los trabajos que se realizan en Inglaterra y Francia, son al nivel de los que se realizan en el SIMA, por lo tanto no tenemos que envidiarles en nada.

7.– Soy chalaco, nací el 8 de setiembre de 1926.

8 y 9.– Trabajo en el SIMA desde el 12 de abril de 1953.

10. Mi esposa se llama Esther Vega de Romero; ella nació en Chorrillos, tengo 12 años de casado, tengo 2 hijos, un hombre y una mujer.

11.– Mi pasatiempo favorito es la fotografía.

12.– Me agrada mucho el fútbol y mi club favorito es el Deportivo SIMA, he sido dirigente por dos años.
El equipo del SIMA ha tenido una buena campaña, quizás hemos tenido un poco de mala suerte, pero creo que el próximo año lograremos una mejor colocación.

JOSE NAVARRO



1.– Dentro del SIMA ubicar a las personas de acuerdo a sus capacidades, habilidades, aptitudes e inclinaciones reales, de tal suerte que, sin llegar al mayor esfuerzo, se cumplan eficientemente las funciones que ningún sector, desentone y finalmente la velocidad de producción sea por lo menos el previsto y de forma constante.

2.– La cultura y organización que se aprecia en diversas actividades humanas y sobre todo, las empresas aplicando técnicas modernas de organización, administración y producción; producen más con menos esfuerzo.

3.– El programa de entrenamiento e instrucción que recibimos todos los practicantes, fueron de carácter teórico y práctico, dentro de los talleres de la compañía "Sulzer Brothers Limited" situados en la ciudad de Winterthur (SUIZA); y eventualmente visitas guiadas a otros talleres o empresas dentro de la localidad o fuera de aquella.
El programa principal giró en torno a las Máquinas Diesel Marinas Sulzer del tipo anterior, RD y el actual RND, refiriéndose a sus descripciones, instrucciones en el taller de Maquinado y erección o haciendo uso de modelos en corte, y trabajos prácticos con herramientas y en el banco de pruebas. Todo este entrenamiento se llevó a cabo durante dos meses.

4.– Poniendo voluntad de trabajo constante, deseo de superación, compañerismo, cooperación mutua y sobre todo identificación plena con su empresa.

5.– Sin ningún apasionamiento, y sin lugar a equivocarme, puedo asegurar que el futuro del SIMAC es bastante bueno y alentará a la creación y actividades de otras empresas privadas.

6.– Ya que la calidad humana de nuestros trabajadores está largamente demostrada su competencia todas las veces que se han aplicado nuevos métodos de producción; y si además pensamos que todo nuevo sistema o técnica de producción trae consigo mayor productividad, de otro modo no se justifica su empleo, más importante sería preguntarnos si tendríamos asegurado el mercado en las condiciones necesarias mínimas, en cuanto a comprar y vender, para nuestra mayor producción de aplicar aquellas nuevas técnicas.

7.– Nací el 27 de julio de 1942 en la provincia de Moyobamba del departamento de San Martín.

8.– En el SIMAC comencé a trabajar el primero de agosto del año 1968.

9.– Me gradué de Ingeniero Mecánico en la Universidad Nacional de Ingeniería de la ciudad de Lima y actualmente me encuentro trabajando en el Departamento de Producción de la División de Construcciones Navales del SIMAC.

10.– Tengo dos hijas, Elizabeth y Nancy de 5 y 4 años respectivamente, que son mi mayor alegría y fuente de mis sacrificios.

11.– Prácticamente no tengo pasatiempo favorito pero mi mayor tiempo libre lo distribuyo en ponerme a jugar con mis hijas, ver televisión y finalmente leerme un libro conveniente.

12.– Me agrada ver jugar el fútbol pero más aún jugarlo, y sin tener equipo de mi preferencia, me inclino por el SIMA.



PEDRO PULACHE

1. Como inquietud mía para poder contribuir al progreso del SIMA, podría sugerir algo que se puede observar de primera intención, en los talleres en los cuales todo está debidamente programado y se emplean sistemas modernos de trabajo.
2. Puedo decir que todo el periodo de estudio o entrenamiento en el exterior ha sido de gran experiencia para mí, ya que Europa siempre ha estado a la vanguardia en lo que respecta a técnica. Lo que más me impresionó de las diferentes fábricas que he visitado fue la visita a la fábrica Brown Bovery por sus modernas instalaciones, maquinarias muy modernas, la fabricación de piezas para los motores Sulzer y la fabricación de turbinas de gran potencia para centrales eléctricas.
3. El entrenamiento fue relacionado con el ensamblaje de los motores principales Sulzer RND-70 para los proyectos del SIMA 013 y 014. El periodo de entrenamiento teórico-práctico fue de dos meses.
4. No sólo creo que los simistas pueden colaborar en el desarrollo del SIMA, sino que ya lo están haciendo.
5. El SIMA está avanzando a pasos agigantados en lo que respecta a la construcción naval y sin temor a equivocarme, muy pronto estaremos a la vanguardia de la construcción naval en Sudamérica.
6. Naturalmente que el personal del SIMA está apto para ejecutar nuevas técnicas y sistemas en la producción ya que el personal asimila rápidamente todo lo relacionado a estos aspectos.
7. Nací en el Callao el 25 de julio de 1937.
8. Trabajo en el SIMA desde el 2 de abril de 1968
9. Mi especialidad es motores de combustión interna y actualmente trabajo en la sección Montaje X-61.
10. Mi esposa se llama Hilda de Pulache con quien tengo dos hijitos.
11. En realidad mi pasatiempo favorito es leer, aparte de que me gusta mucho pasearme todos los fines de semana con mi familia.
12. Naturalmente es el Deportivo SIMA, aunque nos hace pasar muchos momentos de tensión.

LUIS PAREDES

La responsabilidad de un profesional, que tiene por meta ampliar sus conocimientos en el exterior, comienza desde antes de salir al extranjero, en razón que debe escoger cuidadosamente estudios de aquellas técnicas, que al retornar han de repercutir en bien del país y del medio laboral en el cual se desempeña. Esto, aplicando y adaptando los conocimientos y tecnología aprendidos y, fundamentalmente, enseñando y compartiendo dichas experiencias foráneas con el personal nacional en todos sus niveles.

Estos conceptos pertenecen al ingeniero Luis Paredes Infante, profesional mecánico-electricista. Acaba de retornar de Inglaterra, luego de dos años de estudios en principales centros de especialización europeos. Trabaja en el SIMA desde 1966. Su viaje a Europa obedeció al programa de adiestramiento profesional que opera en nuestra industria naval y que tiene por meta adquirir las renovadas metodologías de países que cuentan con una vieja tradición en el citado rubro de la industria pesada.

Paredes Infante, a su retorno, ha sido asignado para que trabaje en la División de Construcciones Navales del SIMA. En Europa visitó astilleros de Holanda, Suecia y Noruega. Realizó intensivos periodos de entrenamientos en los astilleros Austin & Pickersgill, donde se construyen buques standards SD 14 con diseño que ha tenido gran aceptación mundial; en los astilleros Swan Hunters Group, que es el núcleo más grande y diverso en construcción naval de Gran Bretaña y en otros centros industriales del grupo Diesel.

En la Universidad de Newcastle, el joven profesional siguió un curso de post-grado en ingeniería naval, obteniendo el primer diploma entre los grados de honor. Asimismo, en la Universidad de Loughborough siguió un ciclo especial relativo en administración, finanzas, educación técnica e instrumentos.

Es grato constatar, nos dice el Ing. Paredes Infante, la etapa de transformación realmente dinámica y de grandes proyecciones que se viene operando en el SIMA. He visto, agrega, que ya hay muchos proyectos de expansión ya en ejecución y muchos



otros más ambiciosos en etapa de planeamiento. También satisface encontrar, nos dice, que tanto a nivel nacional como de gobierno, se ha tomado plena conciencia de la importancia del desarrollo de una poderosa industria de construcción naval, la cual como se ha visto en otros países, no puede desarrollarse sin el debido apoyo, ya que se debe reconocer su condición de industria básica, su capacidad promotora y como alta fuente ocupacional.

Refiere Paredes Infante que cuando se cumplan los planes de expansión ya trazados, el SIMA puede proyectarse internacionalmente. Añade que las referencias que actualmente se tienen de nuestra industria naval en Europa, son mayormente de carácter estadístico, pero que también se reconoce que potencialmente estamos en condiciones de construir barcos a precios muy competitivos debido a diversos factores que nos son favorables, factores tales como geográficos, amplia costa sin problemas de espacio, climatéricos que nos permite trabajar todo el año, mano de obra calificada etc.

Su condición de joven profesional lo conduce hacia una natural preocupación educativa. Sobre el particular nos dice que en nuestro país se debe propiciar la creación de la infraestructura necesaria para desarrollar una estable y progresista industria de construcción naval, ya que aun siendo el primer país pesquero del mundo, en nuestros centros de estudios, tanto a nivel universitario como técnico, no se han desarrollado adecuados programas de arquitectura e ingeniería naval, básicos para desarrollar una tecnología propia y no depender de diseños y planes de otros países.



LA LINEA MAS COMPLETA
DE SOLDADURA

ELECTRODOS
OERLIKON

DIVISION DE
EXPLOSIVOS S. A.

TELEFONO 27-6740 - CABLES
"EXPLOSA" TELEX: EXSA PX 5556
CAMANA 631 - OFICINA 6TO. PISO
- CASILLA 4244 - LIMA - PERU

CARLOS BELLO S. A.

AGENTES DE ADUANA AFIANZADOS

Miller 450

Edificio Cámara de Comercio del Callao 10º Piso
Central Telefónica 29-8780
Apartado 77 - Callao Perú
Dirección Cablegráfica: Bello Callao

ACEROS ✡ BOEHLER

- Aceros especiales
- Cables y Cadenas
- Herramientas neumáticas
- Tratamientos térmicos

ACEROS BOEHLER DEL PERU S.A.

Luis Castro Ronceros 777 Lima
(cdr. 20 av. Argentina) Tel. 32-6920

МАССА



Кончался бой — и был убит солдат,
и, подбежав, сказал ему товарищ:
«Не умирай! Ведь я тебя люблю!»
Но тело все мертвело и мертвело.

И два других, склонившись, повторили:
«Не уходи! Воспрянь! Вернись к живым!»
Но тело все мертвело и мертвело.

Десяток, сотня, тысяча, сто тысяч,
на выручку бросаясь, закричали:
«Такой любви — и не осилить смерть!»
Но тело все мертвело и мертвело.

У изголовья встали миллионы
с единою мольбой: «Останься! Брат!»
Но тело все мертвело и мертвело.

И человечество тогда над ним склонилось.
Открыв глаза, несчастный, потрясенный,
труп медленно поднялся
и, первого обняв,
шагнул вперед...

César Vallejo

MASA

Al fin de la batalla,
y muerto el combatiente, vino hacia él un hombre
y le dijo: "No mueras, te amo tanto! "
Pero el cadáver ¡ay! siguió muriendo.

Se le acercaron dos y repitiéronle:
"No nos dejes! ¡Valor! ¡Vuelve a la vida! "
Pero el cadáver ¡ay! siguió muriendo.

Acudieron a él veinte, cien, mil, quinientos mil,
clamando: "Tanto amor y no poder nada contra la muerte! "
Pero el cadáver ¡ay! siguió muriendo.

Le rodearon millones de individuos,
con un ruego común: "¡Quédate hermano! "
Pero el cadáver ¡ay! siguió muriendo.

Entonces, todos los hombres de la tierra
le rodearon; les vio el cadáver triste, emocionado;
incorporóse lentamente,
abrazó al primer hombre; echóse a andar. . .

10 Nov. 1937.

fueron reparados en el simac

Durante el trimestre de octubre, noviembre y diciembre de 1972, se registró una gran demanda de reparaciones de diversos tipos de buques en nuestros diques seco y flotantes 106 y 107. Nos enorgullece haber prestado servicios a nuestros amigos de la flota mercante nacional y extranjera.

En este periodo, fueron reparadas las siguientes naves:

L.	ROSA	SERVICIOS OCEANICOS S.A.	PERU	809,28	TRB
M/N	MONICA	TURNBULL SCOTT	INGLATERRA	880,85	"
M/N	IVANA	TRANS NAVIERA DEL PERU S.A.	PERU	1,031.00	"
M/N	CLELIA	SERVICIOS OCEANICOS S.A.	PERU	563.00	"
M/N	YAHUAR HUACA	C.P.V.	PERU	9,623.70	"
M/N	PARACAS	NAVIERA MARITIMA FLUVIAL	PERU	9,481.00	"
L.	PISQUEÑO	ENAPU–PERU	PERU	79.73	"
M/N	TUPAC YUPANQUI	C.P.V.	PERU	9,623.70	"
M/N	MERCURIO	NAVIERA NEPTUNO	PERU	766.00	"
L.	NEW ERA	PESQUERA COISHCO	U.S.A.	283.32	"
M/N	NAN SHIN	WOLL Y CIA.	PANAMA	5,436.00	"
L.	PAWNPAWN	PESQUERA COISHCO	BERMUDAS	335.37	"
L.	FREEDOM	PESQUERA COISHCO	U.S.A.	377.67	"
L.	SNP–1	INSTITUTO DEL MAR	PERU		
M/N	CHOCANO	C.P.V.	PERU	9,463.99	"
L.	NEPTUNO	ARMADA PERUANA	PERU	47.00	"
BAP	MOLLENDO	ARMADA PERUANA	PERU	25,670.00	"
B/B	VICTORIA 7	BALLENA KINKAY	PANAMA	190.00	"
B/	PETROGAS CALLAO	PETROPERU	PERU	652.90	"



M/N MONICA



M/N PARACAS



M/N "CHOCANO"



M/N IVANA



M/N CLELIA



M/N MERCURIO



M/N "NAN SHIN"



M/N "YAHUAR HUACA"



L. "NEW ERA"



L. "NEPTUNO"



L. "ROSA"



L. "PAWNPAWN"



M/N TUPAC YUPANQUI



L. FREEDOM



L. VICTORIA 7



B. "PETROGAS"



B. SNP - 1



BAP. MOLLENDO



L. PISQUEÑO

CIA. NAC. DE RADIADORES ARNAO S.A.
SIMBOLO DE CONFIANZA NACIONAL

Nuestra especialidad es garantía y seguridad

Especializado en la fabricación de Panales y Radiadores para vehículos motorizados, motores estacionarios, calefactores y enfriadores.

"Radiadores Arnao"

Av. Arica 1045 - Teléf. 313480 - Breña
Av. Prolong. Arica 1894 Teléf. 242150
Chacra Ríos
Av. Iquitos 250 Teléf. 319342
La Victoria

Olarescu & Cabanas e INTI S.A.

ASESORES Y CORREDORES DE SEGUROS

279 HUANCAVELICA - 9º piso - Tel. 286090
CABLES "OLCAINSA" - APARTADO Nº 2298
LIMA - PERU

SEGURIDAD — ECONOMIA — SERVICIO




CONSTRUCCIONES NAVALES
El Comercio
FUNDADO EN 1839
Exito de Nuestros Astil'
SIMA pondrá en servicio el transportador B.A.P. "Ilo"
oiga
Construcciones navales peruanas y el Pacto
SIMA
La Nueva Crónica
Primer Paso: Instalará Industri
SIMA AM
PROVIN
La expansión del SIMA
Desarrollo y Futuro del
vicio Industrial de la Marina
La visita del Ministro de Marina al SIMA
Acero naval hará SIDERPERU para el SIMA
El SIMA se diversifica y
correo
nueva era
El SIMA hizo noticia en 1972
la imagen del SIMA en la
opinión de Diarios y Revistas...
Marina h
naves pir
En bodegas de nave que hace
SIMA se podrá jugar fulbito
SIMA Extenderá su Acción

Retorno de ...

...ENSA

...de Mayor Circulación

GRAN FUTURO ESPERA A EMPRESA TURISTICA

LA NUEVA CRONICA - Jueves, 4 de Enero 1973

Fueron Inauguradas 278 Casas Para Trabajadores del SIMA

Por: Bernardino Julián A. la Marina, que se levante las vestiales del sistema cole... Construidas ... Vivienda, SIM... ...en el ... ...a la entrega de la urbani... perativa", afirmó el máximo ... dirigente ... de la Cooperativa ... de los trabajadores del SI...

EL COMERCIO—LIMA, MARTES 26 DE SETIEMBRE DE 1972

LA CARICATURA DE HOY

SIMA construirá buques-tanque

El Servicio Industrial de la Marina (SIMA) construirá el primer buque-tanque para transportar el exterior, el petróleo de nuestro mar...

...triden Iquitos

...MPLIA

...ON ...

...NCIAS

...para el SIMA

...biores Equip...

Diseñadas por Ingenieros Peruanos

SIMA Construirá Patrulleras Para Resguardar 200 Millas

...rvicio Industrial de la Marina (SIMA), construirá este año patrulleras especia... ...nuestro límite marítimo de las 200 millas. ...ios, han sido hechos por ingenieros ... ...que ser llevado...

Negotiating with British for Huge Dry Dock

REVISTA "PERUVIAN TIMES" Agosto, 1972

To 300.000 Tons

NEGOTIATIONS are well ad... ing program contemplates a gradual increase ... in the Naval Industrial Ser... in tonnage. ... and British) construction and ... No schedules have apparently been fix... ...g for the building and equip... ed but it is hoped that work on the dock can ... 60 metres dry dock for Sima, ... begin in the early part of 1973. ...pbuilding and repair yard. ... Likewise the Sima construction program ...s will be mainly the largest ... has yet to be decided on but ... ...ity on the West Coast, and ... is that the up-to-300,0... ...ther elsewhere in South ... tanker for Petr... ...key element in a major re... large exp... ...which in a few years will ... ...e producing a line of ... ...ile and new ... ...ipyard dep...

EL COMERCIO, 21.11.72

SIMA fabricará equipos para naves de alto bord... de las naciones del GA...

Obtiene licencia de tres empresas europeas

EL CALLAO

Nº 22875 — Callao, Sábado 23 de Setiembre de 1972

SIMA Positivo Aporte a Economía Nacional

El Servicio Industrial de la Marina (SIMA) ... ...

La noticia brindada por los servicios informativos del SIMA ... ...al establecimiento, con la escritura finalidad de completar ... ...trialice metal-mecánico, con la escritura finalidad de incentivar ... ...alrededor de 1... ...gran magnitud y no sujetas a las restricciones del país que necesiten inversiones de ... ...constituye una de las medidas más acertadas de nuestra Marina de ... ...Guerra.

Como muy bien lo destaca el boletín del SIMA, la participación de este ... ...vasto conjunto industrial —el primero en construcciones navales ... ...en el sub-continente meridional— hará que se adentren y logren obte... ...ridos en la identificación y selección, para aprovechados en varias re... ...giones del país adecuadas mayas fuentes de trabajo, consiguiendo asen... ...rar-entre un apreciable ahorro de divisas y preparando los futuros cua... ...que la industria nacional necesita.

...ministro de Marina Visitó Instalaciones De SIMA en Callao

El Ministro de Marina Vi... ...ciones navales y la nueva ... ...ce-Almirante Luis ... ...Arrea con traslado ... ...Caballero y Caballero ... ...ayer a las ... ...pasado de una semana, las ... ...Instalaciones del Servicio ... ...dustrial de la Marina-Callao, ...la boletín de prensa del SIMA ... ...dice que el Ministro ... ...quien ... ...Añade que en su recorri... ...do recibió ... ...pliación e informe sobre los ... ...trabajos que se cumplen y la ... ...nueva maquinaria del SIMA ... ...También tuvo oportunidad ... ...de apreciar el adelanto en ... ...dos gravadores que ha ad... ...la ENCHAP y del ...

...ción del SIMA Elogió

...Uno de los símbolos —aunque, por cierto, no el único— del nuevo Perú en desarrollo, es el Servicio Industrial de la Marina (SIMA). Luego de una serie de impresionantes éxitos iniciales en la construcción de navíos de diferentes tamaños, se ha revelado ahora que la república de Cuba, así como otras naciones del continente, están interesadas en adquirir barcos pesqueros fabricados por él.

Para concretar las adquisiciones cubanas se encuentra en Lima el Ministro de Pesquería de ese país, Capitán Emilio Aragonés, quien realiza las respectivas tratativas con su colega peruano, el General Javier Tantaleán. No dudamos acerca del éxito de las conversaciones en las cuales prima la voluntad de cooperación, obvia entre países hermanos. Para nosotros, que nos hallamos en pleno proceso de liberación económica, resulta muy satisfactorio que a nivel internacional se reconozca la calidad de nuestra industria y la experiencia que ésta ha adquirido. Sabemos que en este último tercio del siglo XX toda experiencia liberadora del capitalismo pasa por una industrialización que siente las bases de una independencia real.

Por más que la economía mundial sea hoy interdependiente, y no quepa una autarquía sólo posible hace siglos, los argumentos de los ideólogos del imperialismo acerca de la no viabilidad de la soberanía económica no son coherentes. Por cierto que la Revolución peruana sabe muy bien —y lo ha dicho— que nuestra Revolución es parte de la latinoamericana; y eso no es sólo en concepto político sino que, sobre todo, es uno económico. Todo lo que signifique, pues, integrar nuestras economías —en el Pacto Andino y en el ámbito de toda Latinoamérica— coadyuva a esa meta, siempre y cuando esa integración no signifique renunciar a las indispensables transformaciones estructurales implícitas en las múltiples vías de la revolución latinoamericana. Nuestra industria, como en el caso del SIMA, está pre... para ese reto.

el sima

Modernos Equipos Adquiere el SIMA

LA NUEVA CRONICA - Miércoles, 3 de Enero 1973

Entregan 278 Viviendas A Servidores del SIMA

La solución al problema habitacional, a nivel nacional, conjuntamente con los aspectos relacionados a la educación, tiene la preferencia del Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, en beneficio de las mayorías nacionales. Así lo afirmó el Ministro de Marina, ... Ministro de Vivienda, Arquitecto ... AP Luis E. Vargas Caballero, al declarar inauguradas la ... 278 casas de la Cooperativa de Vivienda que ejecutara el Servicio Industrial de la Marina (SIMA), en ... extensión de 90 mil metros cuadrados de terreno...

...equipos han ...os para ...sas ...acidades de ...ciendo el Titu... ...hecho u...

...Expreso

Director: Efraín Ruiz Caro del C.

Jefe de Redacción: Francisco Linda

Una Publicación de Editora Nacional S.A.

Bajo la Administración del Comité Especial

Domicilio: Redacción y Talleres ... Jirón ... Nº 846 - Lima - Teléfono ...

DIARIO DE LA MAÑANA

S/. 2.50

Nº 4084 LIMA, JUEVES 18 DE ENERO DE 1973 AÑO XII

El SIMA construye en la sel... barcazas y naves de poco cala...

...de Iquitos el Ministro de Marina ... 16 de Enero de 1973 ... de un buen ... permite ... el año en nuestras aguas, ... los lanchipperos ... barcos extra...

La Crónica

Produc...

C. ITOH & CO., LTD.

TOKYO, OSAKA – JAPON
IMPORTADORES – EXPORTADORES

EXPORTACIONES
MATERIALES NAVALES, PAQUETES DE CONSTRUCCION DE NAVES, PLANCHAS NAVALES (LLOYDS) ANGULOS, EMBARCACIONES, PRODUCTOS TEXTILES, (FIBRAS) ALIMENTOS, PETROLEO Y DERIVADOS.

IMPORTACIONES
MINERALES FERROSOS Y NO FERROSOS, PRODUCTOS AGRICOLAS, GRANOS, PETROLEO Y DERIVADOS.

DESARROLLA
ESTUDIOS MINERALOGICOS, FINANCIACIONES DE CONSTRUCCIONES NAVALES, PUERTOS, CAMBIOS TECNOLOGICOS, INVERSIONES, EMPRESAS MIXTAS, PROYECTOS DE PLANTAS SIDERURGICAS, PLANTAS PETROQUIMICAS, INDUSTRIAS BASICAS Y MINERIA, OLEODUCTOS.

C. ITOH & CO., LTD.
SUCURSAL DEL PERU
CAMANA 780 - Of. 607-608-609
LIMA – PERU

TELEF. 275870 - TELEX 5243
APARTADO 5033



Nuestra sincera felicitación al Servicio Industrial de la Marina (SIMA), por su nueva fase de desarrollo a nivel nacional y el incremento de su aporte al progreso del Perú.

MARCONA MINING COMPANY

PRODUCTORES DE MINERAL DE HIERRO PERUANO Y ABASTECEDORES DE LA INDUSTRIA SIDERURGICA NACIONAL

¡Bienvenidos al simac!

NOS VISITARON EN EL TRIMESTRE, OCTUBRE, NOVIEMBRE Y DICIEMBRE



Alumnos del programa de metalurgia de la UNI (6 octubre)



Agregados Castrenses de las Misiones Diplomáticas (13 octubre)



Miembros del Colegio de Ingenieros del Perú (14 octubre)



Oficiales del CENTRO DE INSTRUCCION MILITAR (23 octubre)



Contralmirante A.R.A. Eduardo Casado acompañado por el Presidente Ejecutivo del SIMA (20 octubre)



Ministro de Recursos Naturales y Turismo de Ecuador, C. de N. Gustavo Jarrín Ampudio y comitiva (26 octubre)



Alumnos de la Academia de Guerra Aérea (8 noviembre)



Director de la AGA, General FAP. Jorge Tamayo de la Flor y planta orgánica y alumnos participantes (10 noviembre)



Oficiales de la Sanidad Naval y Cuerpo Jurídico de la Armada Peruana (19 octubre)



Contralmirante Charles Griffiths USN. (2 noviembre)



Alumnos del Senati (12 diciembre)



Alumnos del Colegio Santa María (7 noviembre)



Ejecutivos de EPCHAP (13 diciembre)



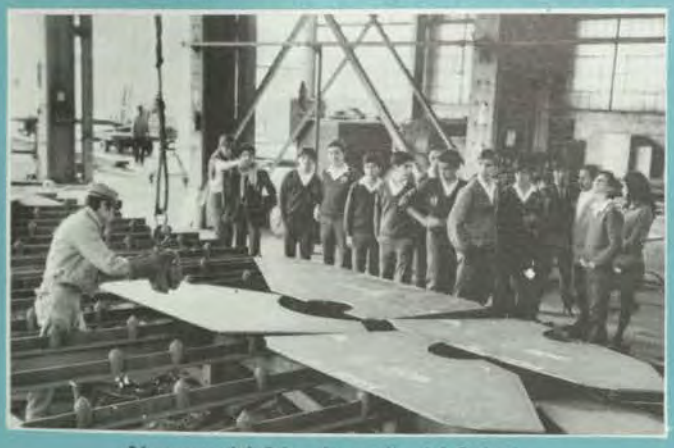
Alumnos del Inst. Educacional 7010 (14 diciembre)



Alumnos del Colegio Monterrico (15 diciembre)



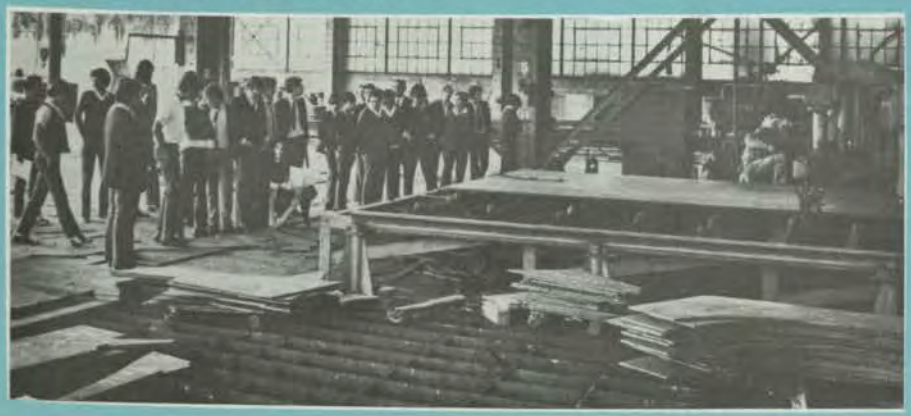
Almirante italiano Rómulo D' Ottaviano (16 diciembre)



Alumnos del 2do. de media del Colegio Monterrico (17 diciembre)



Periodistas chinos (18 diciembre)



Alumnos del Colegio Santa María



La Misión Española visita el SIMA (20 diciembre)



El Embajador de España . (19 diciembre)



Alumnos de Chiclayo visitan el SIMA (23 diciembre)



Alumnos del Instituto Industrial 28 (21 diciembre)

UN NOMBRE QUE CRUZARA FRONTERAS

Ha nacido en el Perú, el cigarrillo negro que se impondrá en el Continente: IMPERIO, homenaje a la calidad conseguida con esfuerzo peruano, a lo largo de mas de 50 años trabajando tabaco.

Fume IMPERIO, su plena satisfacción como hombre que conoce y como peruano, será nuestro mejor premio.



PRECIO S/.10.

UN PRODUCTO DE LA EMPRESA NACIONAL DEL TABACO

FLOR DE TABACO NEGRO

FUMAR PUEDE SER DAÑINO PARA LA SALUD


ARMADA PERUANA
SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA



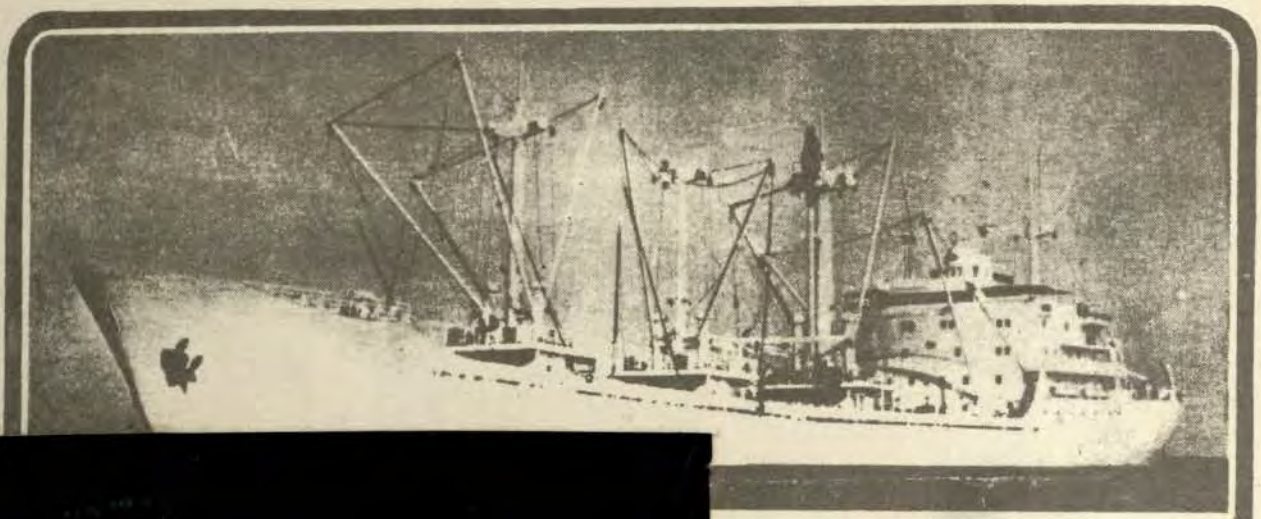
SIMA

SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA
No. 34 ABRIL-MAYO-JUNIO 1973

josé olaya
rímac
hermanos cárcamo

COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES

A su servicio con la más moderna flota compuesta por 12 motonaves, recientemente construídas.



m/n	Garcilaso	1969
	Sabogal	1969
	Vallejo	1969
	Chocano	1970
	Tello	1970
	Palma	1970

Capacidad de carga 13.000 TM

ARMADA PERUANA
SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA



No. 34 - ABRIL-MAYO-JUNIO - 1973

Revista del Servicio Industrial de la Marina.
Director: Eduardo Camino Rouillon
Jefe de RR.PP. del SIMA
Oficina de Redacción:
Base Naval del Callao
Av. Contralmirante Mora s/n, Callao
Télex 5528 – Casilla Postal 112 –

CALLAO – PERU

Impresión:
Italperú
Av. La Marina 3274 - Urb. Maranga
San Miguel.

Nuestra Portada:

Los tres significativos logros del SIMA alcanzados en el segundo trimestre del año son registrados en estas magníficas fotografías.

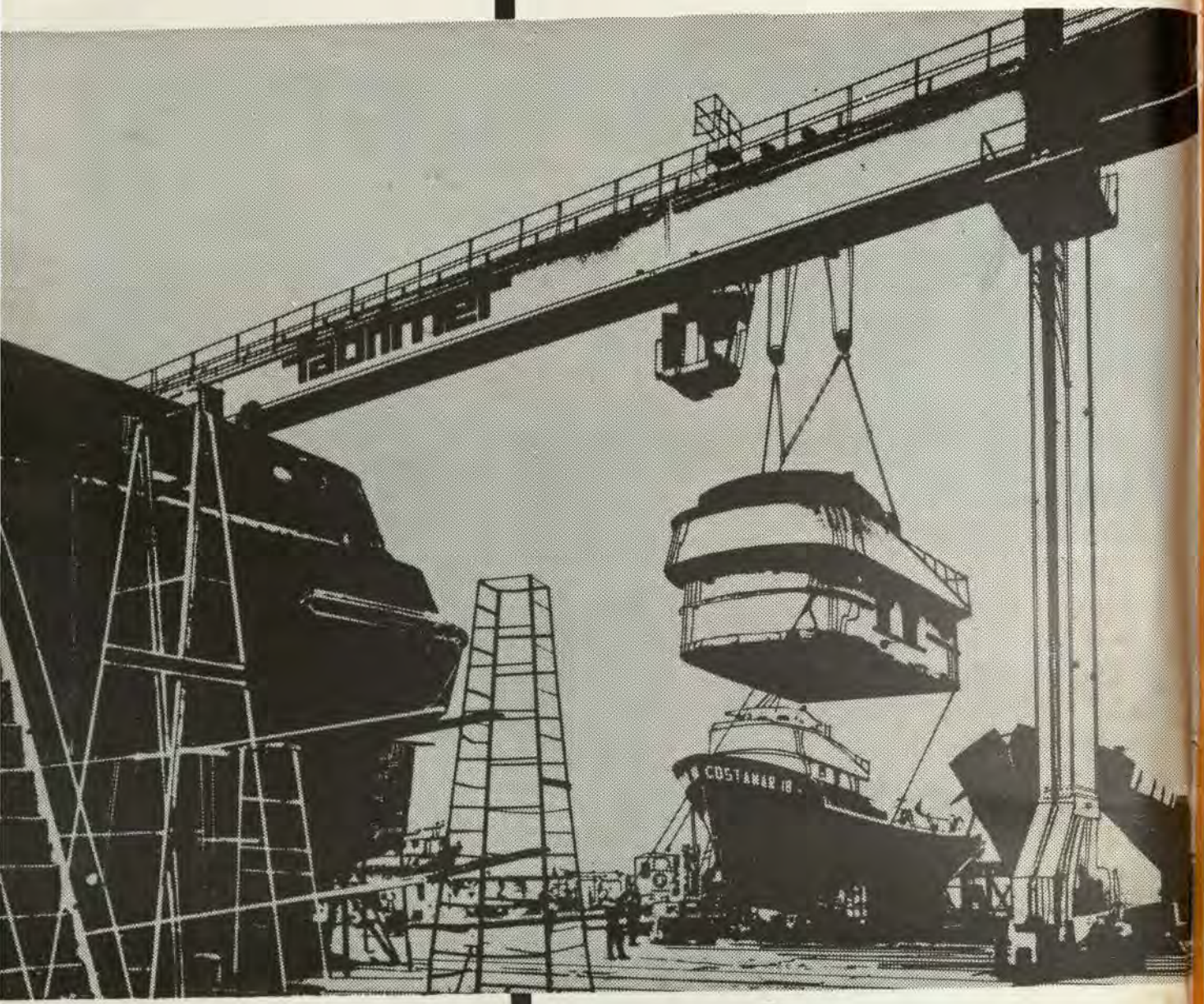
Fotos

Cortesía "Caretas" 1
Jacque de Ridder 2
Jacque de Ridder 3

Editada por el Depto. de RR.PP del SIMA. Su distribución es gratuita. Circula en el país y en el extranjero. Sus informaciones pueden reproducirse total o parcialmente.

índice

3	Editorial
5	El granelero "José Olaya" fue lanzado al mar.
8	Periodistas visitaron el "José Olaya"
9	Discurso del Ministro de Marina
10	. . . Y las gradas nunca quedarán vacías. . .
12	Quiénes fueron los hermanos Cárcamo
13	El SIMA agradece amplio apoyo brindado por el periodismo nacional
18	Motonave "Rímac": primer buque construido por el SIMA para la marina mercante nacional.
20	Tapas de escotillas peruanas para la M/N "Rímac"
21	Discurso del Presidente de la CPV
23	Gráficos sobre la entrega del "Rímac"
24	Periodistas a bordo de la m/n "Rímac"
25	El proyecto "016": granelero para CPV
26	Se firmó acuerdo de bases para constitución de la empresa mixta Metal Oriente
27	El BAP "Ilo" cumple un año.
29	Los tres cruceros de nuestra escuadra simbolizan la unión de la Fuerza Armada.
30	Meta de los planes del SIMA.
36	Tradiciones navales peruanas: calvario de un pescador.
38	549 casas más para los trabajadores del SIMA.
44	El SIMA en marcha
46	Técnica: ruidos de fondo en el mar
50	Gente del SIMA
57	SIMAI continúa en ascendente carrera
58	Miscelánea
61	Simanoticias
63	Capitán de la motonave "TA FU" declara para SIMA
64	Fueron reparados en el SIMAC
68	¡Bienvenidos al SIMAC!



- EMBARCACIONES Y EQUIPOS MARINOS
- EQUIPOS PARA PLANTAS DE HARINA DE PESCADO
- EVAPORADORES DE TODA CLASE
- GENERADORES DE VAPOR IGNEO Y ACUOTUBULARE
- EQUIPOS PARA ALMACENAMIENTO Y MANEJO A GRA
- ESTRUCTURAS METALICAS PESADAS EN GENERAL

fabrimet

FABRICACIONES METALICAS S.A.
CONTRALM. MORA 590. CALLAO-PERU. CASILLA 307, TEL. 298810
TELEX: PX-5324 FABRMET/3640233 FABRMET

editorial

Conocemos donde debe darse la batalla...

Arduo es el trabajo y continuo el esfuerzo en el que participan 2,600 trabajadores del SIMA de todos los niveles, desde simples ayudantes hasta altos jefes de Marina, pasando por operarios, capataces, técnicos, empleados y profesionales, para alcanzar los logros que el SIMA regularmente muestra al país. El último trimestre, periodo en que se publica esta revista, ha sido generoso en proporcionarnos hechos relievantes de nuestra producción: el lanzamiento de la M/N "José Olaya", buque que se encuentra ya en el proceso de acabados en el muelle de montaje, fue motivo para que el Ministro de Marina y Presidente del Directorio del SIMA, expresara entre otros conceptos, que "la Marina inició esta industria (la construcción naval) en el año 1953, es decir hace veinte años, gracias a la obra visionaria del Vicealmirante Roque A. Saldías. El avance que en este campo se ha alcanzado en los últimos años, puede ser objetivado si señalamos que hasta la terminación del BAP "Ilo", el SIMA había construido buques por un total de 45,000 toneladas, hoy, en talleres, gradas y en el muelle de acabados, se están trabajando simultáneamente buques por 63,400 toneladas: en este instante tiene en trabajo el Servicio Industrial más tonelaje que el producido en los veinte años anteriores"; la colocación de la primera sección de la M/N "Hermanos Cárcamo", instantes después del lanzamiento del "José Olaya", buque gemelo de éste y que a los cincuenta días está ya tomando formas, nos permitió seguir cumpliendo con la meta trazada de "no permitir que la grada se encuentre vacía"; la entrega, al término de su construcción, de la M/N "Rímac", nave que realiza en la actualidad su primer viaje comercial, proporcionó la oportunidad al Presidente de la C.P.V. Contralmirante Federico Salmón de la Jara, para manifestar: "Cumplen así, SIMA y C.P.V., dos organismos vitales de nuestro factor de poder, una tarea digna de ejemplo en la lucha por la independencia económica del Perú y por su autonomía en el transporte por mar y abren un capítulo expectante en la historia, en pleno proceso de la industria naval, bajo su doble concepto de la construcción naval y la marina mercante".

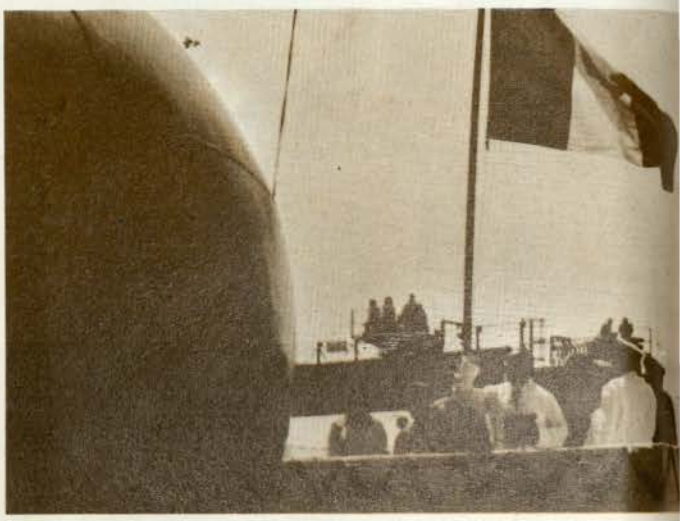
Además de estos tres significativos logros en el campo de la producción, es importante también resaltar la suscripción del Acuerdo de Bases para la constitución de Metal Oriente y la firma del contrato para la construcción del proyecto 016. Por el primero, se acuerdan las reglas sobre las que se constituirá la Empresa Mixta Asociada Metal Oriente, en la que como efectivo ejemplo de pluralidad empresarial, la empresa privada reformada, la empresa extranjera y el Estado representado por el SIMA, trabajarán hombro a hombro para contribuir al desarrollo de nuestra Amazonía. Por el contrato del proyecto 016, CPV adquiere los insumos de importación requeridos para que el SIMA le construya, con financiación de COFIDE, un buque granelero de iguales características que los dos primeros que se están construyendo para la EPCHAP.

Creemos pues que el balance de este periodo es positivo, que estamos avanzando a un ritmo acelerado porque así lo requiere el proceso de desarrollo que demanda nuestro país. Sin embargo, no podemos sentirnos plenamente satisfechos pues somos conscientes que es mucho más aún lo que podemos contribuir. Sabemos, y no debemos llamarnos a engaño, que la desocupación es el principal enemigo del proceso peruano. Conocemos pues dónde debemos dar la batalla y entendemos que ésta debe darse a fondo. La tarea es difícil, compleja y de gran magnitud; los plazos, angustiosos. Es indispensable pues que comprendamos la impostergable necesidad de crear nuevas fuentes de trabajo y defender las presentes. La existencia de planes de expansión de nuestros astilleros que aumentará notablemente su capacidad de producción, el gran efecto multiplicador de la construcción naval, la obligación de reparación de los buques mercantes en factorías y astilleros peruanos y la cada día más creciente presencia de buques extranjeros en nuestras instalaciones, justifican plenamente al SIMA para que reclame un puesto, por modesto que sea, en las primeras líneas de vanguardia, en la batalla definitiva que están librando los hombres y las instituciones que luchan por alcanzar un nuevo Perú.





1	3
	4
2	5



1 DIRECTIVOS del SIMA dan la bienvenida a las autoridades.

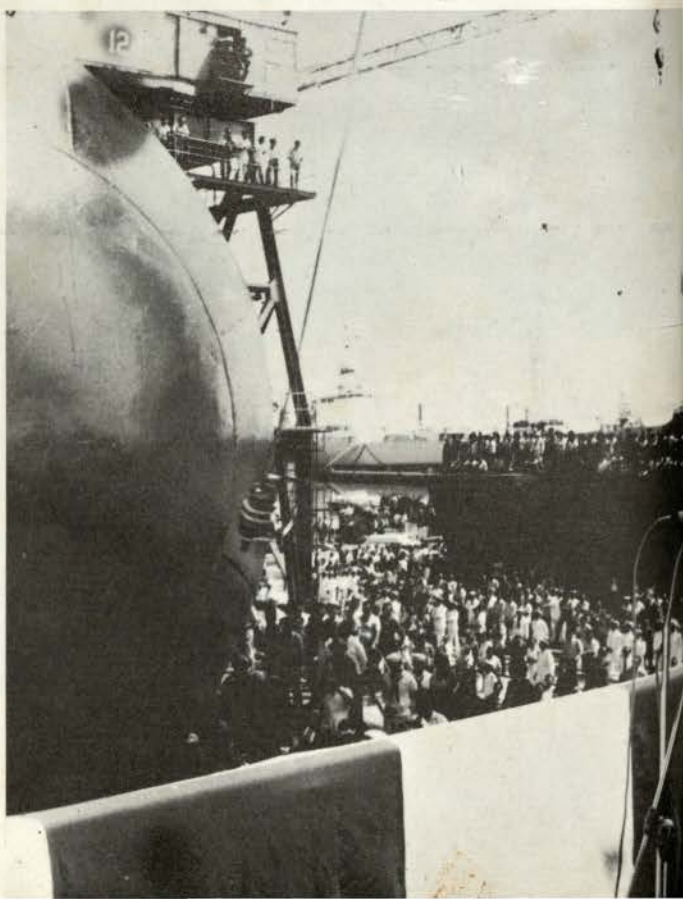
2 EL TRABAJADOR más joven del SIMA entrega una orquídea a la madrina, señora Consuelo G. de Velasco.

3 HABLA EL MINISTRO DE MARINA.

4 EL "OLAYA" recibe la bendición.

5 LA MADRINA arroja la botella de pisco contra el bulbo de proa del "Olaya" y éste comienza a deslizarse hacia el mar.











EN MEDIO DEL JUBILO NACIONAL EL GRANELERO "JOSE OLAYA" FUE LANZADO CON EXITO AL MAR

Es el reflejo de la trascendental importancia que está adquiriendo la industria naval peruana dentro del desarrollo nacional.

CUANDO el peruanísimo pisco remojó una parte del bulbo de la proa del granelero "JOSE OLAYA" e inmediatamente éste se deslizó lentamente hacia las aguas del Callao, se dio un paso más en la vigorosa industria naval peruana de alto bordo.

Además en su fase más importante, este hecho representó el ascenso de un significativo escalón de nuestro desarrollo industrial y socioeconómico, así como, afianzó la proyección internacional de nuestra industria naval entre los países signatarios del Acuerdo de Cartagena.

Finalmente, la botadura de la citada motonave, permitió a nuestro país ocupar el lugar de vanguardia en la construcción naval de Hispanoamérica, situación que





...y al destrozar la botella lanzada por la





se deslizó majestuosamente hacia

enorgullece a toda la peruanidad, en especial al Servicio Industrial de la Marina (SIMA), astillero que posibilitó la obtención de este importante y honroso paso.

Una creciente expectativa en la Base Naval del Callao

En la mañana del miércoles 9 de mayo, había una creciente expectativa entre los miles de asistentes que marginaban las instalaciones de la grada del Servicio Industrial de la Marina, ubicada en la Base Naval del Callao.

Frente a la multitud, se erigía imponente la enorme mole del casco del granelero "José Olaya" de 25,200 toneladas de desplazamiento, el primero que se construye para la Empresa Pública de Comercialización de Aceite y Harina de Pescado (EPCHAP).

Su color ocre rojo contribuía a irradiar aún más el calor de aquella mañana, que emanaba del entusiasmo y orgullo nacionalista de quienes concurrimos a presenciar el trascendental acontecimiento.

Ministros de Estado, altas autoridades civiles, militares y eclesiásticas así como representantes de delegaciones diplomáticas extranjeras, confundidos con el fervor del pueblo, se aprestaban a ser testigos del ingreso al mar de la nave de mayor tonelaje construido en el país y la primera, cuyo destino no era precisamente la Marina de Guerra, tal como lo fueron anteriormente todos los buques construidos en el SIMA.

La ceremonia

Bajo el imponente marco descrito anteriormente, se llevó a cabo esta histórica ceremonia, iniciada con el arribo de las principales autoridades invitadas al acto.

En la plataforma, levantada frente a la proa del flamante granelero, se encontraban al momento de iniciarse la ceremonia, la Madrina de la nave, señora Consuelo Gonzales de Velasco, el Premier y Ministro de Guerra y Comandante General del Ejército, General de División EP. Edgardo Mercado Jarrín, el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero, el Ministro de Aeronáutica y Comandante General de la FAP, Teniente General FAP. Rolando Gilardi Rodríguez, el General EP. Javier Tantaleán Vanini, Ministro de Pesquería, el Comandante General de la Base Naval del Callao, Contralmirante AP. Luis López de Castilla Hidalgo, el Presidente de EPCHAP, Ing. Jorge Camet, el Director Ejecutivo del SIMA, Capitán de Navío AP. Jorge Du Bois Gervassi y el Jefe del SIMA-CALLAO, Capitán de Navío AP. Alvaro Rotalde de Romaña.

Los demás integrantes del Gabinete Ministerial, así como otras altas autoridades, se hallaban en la tribuna adyacente situada frente a las gradas.

Luego los altavoces instalados en la periferia del lugar, dejaron escuchar las emocionadas y serenas palabras del Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero.

Con orgullo nacional, el Titular de Marina dijo que este buque se unirá pronto a nuestra flota mercante para aprovechar los océanos, caminos naturales que deben ser surcados por naves de bandera peruana, construidas por peruanos y tripuladas por peruanos, conduciendo nuestros productos, y cerrando así el ciclo de la utilización completa de los recursos del país. . .

Luego de relievar la obra visionaria del Almirante Roque A. Saldías, en cuyo mando la Marina inició activamente la industria de la construcción naval en 1953,





madrina en el bulbo de proa, el "Olaya"





el mar . . .

el actual Ministro de Marina expresó que el avance que en este campo se ha alcanzado en los últimos veinte años, puede ser objetivado, si señalamos que hasta la terminación de la motonave "Rímac", el SIMA había construido 45,900 toneladas, y hoy, en los talleres, gradas y muelle de acabados, se están trabajando simultáneamente 63,400 toneladas, lo cual significa, que en este instante el Servicio Industrial de la Marina tiene en producción más tonelaje de acero que el total trabajado en los 20 años anteriores. . .

Finalmente, el Vicealmirante Vargas Caballero, mirando la proa del "José Olaya", sentenció que teníamos al frente el resultado tangible de lo que puede hacer el hombre peruano . ."al contemplarlo no es fácil apreciar el enorme esfuerzo físico e intelectual, de tecnología individual y colectiva que han sido necesarios para construirlo, y debido a estas razones, deseo expresar públicamente el reconocimiento de la institución y del país a todos los servidores del Servicio Industrial de la Marina, quienes diariamente, trabajando con voluntad y en forma tesonera, tanto en la intención como en la acción, motivados únicamente por el deseo de participar unida y solidariamente en el proceso de desarrollo que el país requiere, han hecho posible que los plazos fijados en la programación de estos ambiciosos programas, sean exactamente logrados."

Se bendice el buque.

Luego que el obrero más joven del SIMA, entregara una orquídea a la madrina, señora Consuelo Gonzales de Velasco y el Jefe del SIMA-Callao, Capitán de Navío AP., Alvaro Rotalde de Romaña recibiera a su vez, la imagen de San Pedro, patrono de la flamante nave, el Capellán Naval Reverendo Manuel Navarro, bendijo el casco del "José Olaya", expresando con potente voz: "Padre Eterno: conduce esta nave con tu mano santa así como lo hiciste con el Arca de Noé. . ."

Acto seguido, la señora Consuelo Gonzales de Velasco, esposa del Presidente de la República, General de División EP. Juan Velasco Alvarado, ante la expectativa de la multitudinaria concurrencia, avanzó hasta el borde de la plataforma para tomar en sus manos una botella de pisco en forma de huaco, expresando a la vez: "Yo te bautizo con el nombre de "José Olaya" y ruego al Altísimo que te proteja en el mar lo mismo que a tu tripulación", y al destrozar la botella lanzada por la madrina en el bulbo de proa de la nave, varios trabajadores del SIMA quitaron los calzos de seguridad que frenaban el casco en las gradas y éste, primero lentamente y después a una mayor velocidad, se deslizó majestuosamente hacia el mar, mientras los acordes de la marcha "Escuadra Peruana", pitos, sirenas y exclamaciones de trabajadores y público, atronaban el espacio, dando un singular y emocionante marco a este acto.

Los trabajadores del SIMA, saludando el ingreso del buque al mar con el casco en la mano, corrían para tratar de ver de cerca los primeros instantes del contacto del casco con el agua, y luego se abrazaban alborozadamente, mostrando con ello su satisfacción y orgullo por el deber cumplido.

Mientras tanto el "José Olaya" ya en el mar flotaba airosamente. Anclas y cadenas sirvieron para detener su vertiginoso avance, y luego con ayuda de remolcadores, fue conducido hacia el muelle de montaje, de donde saldrá totalmente listo en los primeros meses de 1974. (RVP).

periodistas visitaron el granelero «josé olaya»

Cinco días antes del lanzamiento al mar del granelero "José Olaya", la Oficina de Relaciones Públicas de la Marina, convocó a una conferencia de prensa organizada para proporcionar una amplia información sobre este trascendental suceso.

Ante más de medio centenar de periodistas, pertenecientes a los diversos diarios, revistas y noticieros de radio y televisión, el Jefe de Relaciones Públicas de la Marina, Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio, después de dar la bienvenida a los hombres de prensa y reporteros gráficos, presentó al Director Ejecutivo del SIMA, Capitán de Navío AP. Jorge Du Bois Gervassi, quien tuvo a su cargo la parte expositiva de esta reunión.

El tema que trató el C. de N. Du Bois fue amplio y completo sobre la historia, actividad y el programa de expansión del SIMA. Asimismo se refirió a los beneficios de la construcción naval y los futuros planes de desarrollo de este vital campo de la actividad nacional, cuyos detalles publicamos en otra sección de esta edición.

Del auditorio del SIMA, lugar donde se llevó a cabo esta reunión, los periodistas fueron invitados a recorrer las principales instalaciones del servicio, visita que culminó en las gradas en donde pudieron apreciar los trabajos finales que se estaban efectuando al casco del granelero "José Olaya" así como los acabados que en el muelle de montaje se hacían a la M/N "Rímac".

La grata presencia de los periodistas capitalinos fue festejada en la Cámara de Oficiales de la Flotilla de Submarinos, en donde se sirvió un almuerzo criollo ofrecido en honor de los ocasionales huéspedes del SIMA.



EN EL AUDITORIO DEL SIMA, el Director Ejecutivo C. de N. Jorge Du Bois G., hace una amplia exposición sobre las actividades del Servicio Industrial de la Marina. . .



LOS PERIODISTAS observan una sección de los talleres, como primera parte del amplio recorrido que hicieron por nuestras instalaciones. . .



ACOMPAÑADOS POR JEFES Y OFICIALES DEL SIMA, los periodistas retornan luego de haber visitado las motonaves, "Rímac" y "José Olaya". . .

Ministro de Marina:

«EL GRANELERO "JOSE OLAYA" ES EL RESULTADO TANGIBLE DE LO QUE PUEDE HACER EL HOMBRE PERUANO»

"Hasta la terminación del BAP. ILO, el SIMA había construido 45,000 toneladas; hoy en talleres, gradas y en el Muelle de acabado, se está trabajando simultáneamente 63,450 toneladas, con lo cual en este instante tiene en producción el Servicio Industrial de la Marina más tonelaje de acero que el total de lo trabajado en los 20 años anteriores", dijo el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero, entre otros párrafos de su discurso, pronunciado en la ceremonia de lanzamiento del granelero "JOSE OLAYA" construido por el Servicio Industrial de la Marina para la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado (EPCHAP).

A continuación insertamos las palabras que pronunció el Titular de Marina en esa oportunidad:



Señor Primer Ministro y Ministro de Guerra
Señores Ministros
Excelentísimo señor Cardenal del Perú
Señores Presidentes de Poderes Públicos
Señores Embajadores
Señores Agregados Navales
Señoras, señores:

El lanzamiento que en breves momentos presenciaremos hoy, debe ser motivo de profundo orgullo y de gran satisfacción para todos los peruanos, porque este hecho significa la culminación de una importante etapa en el desarrollo de la construcción naval en nuestra patria.

La Marina inició esta industria en el año 1953, es decir hace 20 años gracias a la obra visionaria del Vicealmirante Roque A. Saldías. El avance que en este campo se ha alcanzado en los últimos años, puede ser objetivado si señalamos que hasta la terminación del BAP "ILO", el SIMA había construido 45,000 toneladas; hoy, en talleres, gradas y en el muelle de acabado, se están trabajando simultáneamente, 63,400 toneladas; en este instante tiene en producción el Servicio Industrial más tonelaje de acero que el total de lo trabajado en los 20 años anteriores.

Tenemos frente a nosotros el resultado tangible de lo que puede hacer el hombre peruano. Al contemplarlo no es fácil apreciar el enorme esfuerzo físico e intelectual, de tecnología individual y colectiva necesarios para construir un buque; tampoco es fácil visualizar los grandes beneficios que representa esta industria en provecho del desarrollo del país. Para enumerar algunos, señalaremos que representa un gran ahorro de divisas, tanto al evitar que éstas se empleen en la adquisición de buques en el extranjero, como en los fletes que el transporte de nuestros productos demanda, ya en el flujo del comercio de exportación como el de importación. Otro aspecto importante de señalar en la industria de la construcción naval, es el de su significado como fuente de trabajo; actualmente el SIMA emplea 2,600 trabajadores, y si se logran las metas previstas, para el año 1976 esta cifra será del orden de 6,000 trabajadores; a este crecimiento de mano de obra directa hay que añadir otro aspecto remarcable que produce esta industria: debido a su complejidad y a la gran demanda de insumos de toda clase, genera un gran efecto multiplicador, ya que deben desarrollarse a su amparo otras industrias conexas.

Es también motivo de especial significado para la Marina el hecho de que el "JOSE OLAYA", nombre con el que será bautizada esta nave por la digna señora Consuelo Gonzales de Velasco, esposa del señor Presidente de la República, no será para la Armada como lo fueron sus predecesores, sino para la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado.

Esta Empresa Pública, ha concretado dicha adquisición gracias a su esfuerzo empresarial y a la estrecha coordinación que se ha logrado con la Marina y con los Sectores Transportes y Comunicaciones, Instituto Nacional de Planificación, y, dentro del aspecto financiero, con el sector de Economía y Finanzas, el que, por intermedio del Banco de la Nación, Banco Industrial y Central de Reserva, ha posibilitado este programa.

Este es un cambio fundamental puesto que hasta la fecha la Marina, por conducto del Servicio Industrial, había construido buques para satisfacer sus propias necesidades y el ritmo de construcción que se seguía era limitado por el régimen impuesto, debido a los restringidos fondos disponibles en el presupuesto de la Institución para este fin. A partir de este proyecto se aprovechará más la capacidad instalada del SIMA para producir en el futuro en función de la demanda de buques, tanto del Sector Público como del Privado, que pueden ser financiados de acuerdo a los planes de desarrollo del país.

Debido a estas razones, deseo expresar públicamente el reconocimiento de la Institución y del país a todos los servidores del Servicio Industrial de la Marina, quienes diariamente, trabajando con voluntad y tesoneramente, tanto en la intención como en la acción, motivados únicamente por el deseo de participar unida y solidariamente en el proceso de desarrollo que el país requiere, han hecho posible que los plazos fijados en la programación de estos ambiciosos programas, sean exactamente logrados.

Hoy nace en el país un nuevo transporte granelero: el más grande construido en Hispanoamérica; su casco presenta innovaciones tecnológicas en el diseño, para el mejor aprovechamiento de la potencia de propulsión en provecho de la velocidad que es otra característica de gran importancia.

Este buque se unirá pronto a nuestra flota mercante para aprovechar los océanos, caminos naturales que deben ser surcados por naves con bandera peruana, construidas y tripuladas por peruanos, conduciendo nuestros productos y cerrando así el ciclo de la utilización completa de los recursos de nuestro país.

También asistiremos a la ceremonia de puesta de quilla del segundo buque granelero destinado para la EPCHAP, que corresponde al proyecto 014 del Servicio Industrial de la Marina, completando así las dos unidades adquiridas por esta Empresa.

Señoras y señores:

Agradezco vuestra presencia que ha realzado este significativo acto, de tanta trascendencia para el desarrollo socio-económico de nuestra Patria.

...y las gradas nunca





ARRIBA.- La quilla del nuevo granelero "Hermanos Cárcamo" es depositada en la grada del SIMA. ABAJO.- El Ministro de Marina firma la placa de la quilla de este gemelo del "Olaya". DERECHA.- El júbilo embarga a los trabajadores simistas, engranajes vitales de la capacidad productiva del SIMA



¡NO DEJAR NUNCA LA GRADA VACIA! ES EL IDEAL QUE ANIMA A LOS HOMBRES QUE TRABAJAN EN EL SIMA. ELLO COBRO REALIDAD CUANDO SE COLOCO LA QUILLA DE UN NUEVO BUQUE APENAS SE LANZO AL MAR EL GRANELERO "JOSE OLAYA". AMBAS NAVES SON CONSTRUIDAS POR EL SIMA PARA LA EPCHAP.

quedarán vacías...



Instantes después que se apagaba el caluroso entusiasmo que había seguido al lanzamiento del granelero "José Olaya" de 25,200 toneladas, nacía en las gradas del Servicio Industrial de la Marina, su gemelo, el "Hermanos Cárcamo" al colocarse su quilla en presencia de altas autoridades allí presentes.

En igual forma que su antecesora, esta nueva nave también está destinada para incrementar la flota de la Empresa de Comercialización de Aceite y Harina de Pescado (EPCHAP).

Su lanzamiento está previsto para diciembre de este año, lo cual representa un notable avance en la programación de las construcciones del SIMA.

Una vez que una potente grúa colocó la primera sección de la futura nave, el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero, se dirigió hacia ella. Rodeado por numerosos trabajadores del SIMA, el Titular de Marina estampó su firma en una placa de bronce utilizando un lapicero neumático.

La placa lleva la siguiente inscripción: "Buque 014. Granelero "Hermanos Cárcamo" para la EPCHAP. En conmemoración de la fecha de iniciación de su erección en la grada de construcciones navales del Servicio Industrial de la Marina. Siendo Presidente de la República, el General Juan Velasco Alvarado y Ministro de Marina, Vicealmirante Luis Vargas Caballero".

Una salva de aplausos selló el citado acto cuando el Ministro de Marina finalizó de estampar su firma.

Así se iniciaba la erección en gradas de este nuevo buque, cuyas diversas secciones adquirieron previa forma en los talleres del SIMA.

El "Hermanos Cárcamo" seguirá afianzando la capacidad y eficiencia de los técnicos y trabajadores simistas, y el Perú también ratificará, con esta nueva obra, su lugar de vanguardia en la construcción naval de alto bordo en Hispanoamérica.

Así se sigue cumpliendo con el ideal que anima a los hombres que laboran en el SIMA: ¡no dejar nunca la grada vacía! (RVP)



AL CIERRE DE LA PRESENTE EDICION, apreciamos en esta fotografía el adelanto de los trabajos que se hacen en el casco del granelero "Hermanos Cárcamo" en la grada del SIMA a sólo 30 días después de haberse colocado la quilla. En esta forma, se está cumpliendo el programa trazado en la construcción de este gemelo del "José Olaya"...



El C. de N. José Valdizán Gamio nos cuenta:

QUIENES FUERON LOS HERMANOS CARCAMO

Con ocasión de la botadura al mar del buque granelero "José Olaya" y habiéndose procedido inmediatamente a la colocación de la quilla del futuro buque mercante –granelero también– "Hermanos Cárcamo" resulta oportuno a manera de ilustración, relatar sucintamente el heroico episodio del que fueron protagonistas estos gallardos patriotas que darán su nombre a la nave en referencia, continuando con una gloriosa tradición característicamente peruana.

Transcurría el año de 1821 y el ejército de San Martín se encontraba acantonado en Huaura, cuando los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo –quienes normalmente residían en Paita–, viajaron al Callao por asuntos comerciales.

Como porteños, estaban familiarizados con el ambiente del mar y conocían de cerca las peculiaridades de la vida a bordo. En más de una ocasión, en corrillos de amigos y conversando sobre la independencia que comenzaba a gestarse, los dos hermanos habían acariciado la idea de que el Perú contase con uno o más buques armados en pie de guerra y en circunstancias indispensables –según ellos estimaban– para poder obtener cierta ventaja que atenuara la desproporción y aparente inutilidad de la lucha sin esos recursos.

Enterados de que en nuestro primer puerto el pailebote "Sacramento" estaba por zarpar a Panamá, aquellos valientes vieron la oportunidad que tanto habían esperado. Dedicándose de lleno a planear su captura, se pusieron de acuerdo con varios tripulantes del buque en espera del momento oportuno.

Por el hecho de que el Callao se encontraba repleto de fuerzas realistas; decidieron embarcarse como pasajeros hasta Balboa.

A decir, de algunos historiadores, el "Sacramento" zarpó el 10 de marzo de 1821, llegando cuatro días más tarde a Paita para conseguir algunos víveres y completar la aguada.

Cuando el "Sacramento" tomó fondeadero, Victoriano Cárcamo pretextando asuntos personales, logró permiso del capitán de la nave, Miguel Gamón, para bajar a tierra con el propósito fundamental de averiguar si los vecinos de Paita y Piura se habían adherido a la causa libertaria. Verificado esto, retornó a la nave que ya estaba zarpando, por haberse enterado su capitán que la población se hallaba al lado de los patriotas.

Cuando el buque se había alejado algunas millas de Paita, los hermanos Cárcamo y algunos tripulantes se lanzaron a la aventura del ataque, gritando ¡Viva el Perú! La lucha fue sostenida y sangrienta. Muertos y heridos rodaron por los pasadizos, mientras se sucedían los disparos y peleas con arma blanca. Cuando finalizó aquélla, los heroicos hermanos Cárcamo eran dueños de la situación; lograron apresar al capitán del "Sacramento" y otros personajes importantes que iban a bordo.

Los Cárcamo enmendaron la proa y enrrumbaron luego hacia Huacho, para poner a disposición de San Martín el primer buque con que contaría nuestra Armada Republicana. Desde ese momento –el Generalísimo, que se encontraba en Huaura y usaba para sus viajes el pailebote "Montezuma" prestado por Cochrane–, no utilizó sino el "Sacramento" para transportarse. Posteriormente lo rebautizó con el nombre de "Castelli".

Una vez cumplida su patriótica misión, los hermanos Cárcamo regresaron para afincarse en Paita y continuar con sus actividades comerciales.

Uno de los hermanos Cárcamo –Victoriano–, tuvo entre sus hijos a Raimundo y Emilio, quienes llegando a ser oficiales de la Armada Peruana, como Capitán de Corbeta y Teniente Primero respectivamente, murieron defendiendo heroicamente a su patria en el Combate Naval del Dos de Mayo de 1866.

lanzamiento del "Olaya"

el sima agradece amplio apoyo brindado por el periodismo nacional

El lanzamiento del granelero "José Olaya" determinó elogiosos comentarios en la prensa nacional e internacional, gesto que el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) agradece y reconoce en toda su amplitud. Ello refleja el aliento que este importante rubro de la industrialización del país recibe de la opinión pública, a través de sus voceros representados por los medios de información, motivado por sus positivas y notables repercusiones que encierra en el progreso nacional.

El periodismo, vital portavoz y orientador de la opinión pública tiene un decisivo desempeño en el impulso de determinadas actividades esenciales del desarrollo socio-económico de un país.

En nuestro caso, los medios de información nacionales, es justo reconocerlo, han dado el más amplio apoyo al sector de la industria naval, en general, y al Servicio Industrial de la Marina, en particular, destacando las actividades y logros obtenidos en este campo.

Como elocuente muestra de esta afirmación, transcribimos a continuación los editoriales de los principales diarios capitalinos, que se publicaron con motivo del lanzamiento del "José Olaya".

JOSE OLAYA

"CORREO": EL JOSE OLAYA Y LAS REALIZACIONES DEL SIMA.

El país acaba de dar otro paso trascendental y decisivo en su lucha por su independencia económica. Así, todo el pueblo pudo contemplar la imponente ceremonia del bautizo y lanzamien to del nuevo barco granelero "José Olaya", construido por el Servicio Industrial de la Marina –SIMA–.

El "José Olaya" tiene un peso de 25,200 toneladas; el barco de mayor tonelaje construido, hasta la fecha en el país; le sucede al "Rímac", y precede al "Hermanos Cárcamo", cuya quilla fue colocada de inmediato en el lugar que el "José Olaya" dejaba.

Como ya lo hemos reiterado en oportunidades anteriores, el Perú necesita incrementar en el menor tiempo posible su flota mercante. La que cuenta actualmente tan sólo alcanza a transportar un 10 o/o de lo que genera nuestro comercio exterior. En otras palabras, dependemos, pues, de buques pertenecientes a terceras banderas, con el consiguiente desembolso de divisas por un lado; y, por el otro, con una restringidísima disponibilidad de bodegas para cumplir con compromisos y obligaciones, cada día mayores, que genera nuestro comercio exterior.

Creemos, pues, por esto que la botadura del "José Olaya" reviste características muy especiales y de honda trascendencia para el desarrollo de nuestra economía. Y también porque pone de manifiesto la capacidad de trabajo y la alta y depurada técnica del Servicio Industrial de la Marina –SIMA–, que con personal estrictamente peruano ha llevado a cabo esta extraordinaria obra de ingeniería naval.

Y aquí, en justicia creemos que debemos agregar algo más sobre el SIMA. La labor que se ha impuesto desde su nacimiento, ha sido la de superarse en un esfuerzo claro y consciente de lo que debe ser una industria al servicio del país.

La capacidad inicial de sus astilleros para construir naves que alcanzaran las 13 toneladas, ha sido ampliamente superada, un orgulloso ejemplo de ello es el "José Olaya". Sin embargo, el SIMA, siempre en etapa de superación se prepara ya para mayores logros: construir barcos de 150,000 toneladas en una primera etapa, para pasar luego a otra más ambiciosa aún: llegar a construir barcos que alcancen las 300,000 toneladas. Si bien ahora el SIMA ha puesto al Perú a la cabeza del Continente, en lo que a esta industria se refiere, con su programa de ampliación y construcciones que tiene estructurado, se convertirá, pues, en el centro donde convergerán los demás países que necesiten de embarcaciones para fortalecer o incrementar sus flotas, con los consiguientes beneficios de tipo económico que ello nos reportará por un lado, y el incremento del prestigio a nivel internacional que ello conllevará.

→

el sima agradece amplio apoyo brindado por el periodismo nacional



"EL COMERCIO": LAS GRANDES REALIZACIONES DEL SIMA.

En medio del júbilo ciudadano y con el fondo de las marchas navales y las sirenas de los barcos surtos en la bahía, ayer fue botado, desde la grada del Servicio Industrial de la Marina, del Callao, el granelero "José Olaya", de 25.200 toneladas, el buque más grande construido en Hispanoamérica.

La imponente nave, cuyo lanzamiento fue apadrinado por la esposa del Presidente de la República, señora Consuelo Gonzales de Velasco, y por el Ministro de Marina, Vicealmirante Luis Vargas Caballero, luego que éste leyera una Proclama alusiva al solemne acto, está desde ayer en el Muelle de Acabados del SIMA, para los trabajos finales que lo dejarán expedito. Entró a este muelle tras haber salido de allí el "Rímac", otro buque construido también por el Servicio Industrial de la Marina; y para completar la cadena de sincronización industrial, en la grada que abandonó fue colocada de inmediato la quilla de su gemelo, el "Hermanos Cárcamo", otro granelero pedido por la misma Empresa Peruana de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado.

Fue el de ayer, un día de fiesta en el Callao. Las unidades de la Escuadra lucieron empavesadas; las bandas llenaron los aires con marchas que redoblaron el entusiasmo del público; todas las unidades en la bahía cumplieron el rito naval de las sirenas, que se reserva para los grandes acontecimientos; y la masa ciudadana que se dio cita en la gran explanada del SIMA, en torno a la grada de construcción, con las autoridades a la cabeza, exteriorizó su confianza y su fe en el gran destino industrial del país, que el Servicio Industrial de la Marina representa y anima.

Después de haber construido buques de 13,000 toneladas –capacidad que podía considerarse límite para las aspiraciones de la recién constituida industria naval peruana–, el SIMA, no satisfecho con esas realizaciones, consciente de su capacidad y poseído de un vigoroso afán de superación y perfeccionamiento, se impuso la tarea de superar ese límite y llegar a la construcción de unidades de más de veinte mil toneladas.

Ampliando sus talleres, adoptando nuevas y perfeccionadas técnicas de trabajo, llevando previamente a su personal al más alto nivel y adquiriendo equipos para la movilización de las gigantescas piezas del futuro granelero de 25,200 toneladas, el SIMA asumió la responsabilidad de la gran obra, y la ha llevado a cabo con un logro industrial magnífico, que realmente colma de satisfacción y orgullo al país y lo hace confiar en metas de operación aún superiores, como ya se anuncia.

Todo esto revela una organización modelo, una auténtica capacidad de operación al nivel más exigente y un vigor de realización verdaderamente notable. Tan es cierto esto, que ya se anuncian nuevos proyectos de infraestructura industrial para construcciones navales de extraordinario tonelaje. Se prepara el SIMA para instalar un dique que permitirá hacer buques, en una primera fase, de 150,000 toneladas, y, en una segunda fase, de hasta 300,000 toneladas. Y, lo que es más importante aún, se prepara para activar su ritmo de construcción, programa que lo capacitará para atender pedidos del país y del exterior, sobre todo –esa es una de sus más importantes metas de operación– para los países integrantes del Pacto Andino.

Reconforta saber que todas estas realizaciones encomiables, son obra total y exclusivamente de peruanos. En un momento, del que es preferible no tener ni el recuerdo, se dudó, por influencia de algunos espíritus débiles, de la capacidad de los peruanos para acometer estas grandes empresas, de la misma manera que se dudó de la capacidad para explotar su propia riqueza petrolera. Los hechos, de la manera más resonante, han dado la plena razón a los que, sí creyeron en la capacidad de hacer, de desarrollar y de crear de los peruanos. El SIMA, junto con otras pujantes empresas nacionales, repite hoy, de manera elocuente, la demostración de esa capacidad.

"EXPRESO": EL LANZAMIENTO DEL "JOSE OLAYA".

El lanzamiento del buque granelero "José Olaya", ocurrido el miércoles último, marca sin alguna duda, una etapa hermosa y gloriosa de nuestro pueblo, de nuestro país que emerge con paso seguro en el camino del desarrollo independiente, basado en el esfuerzo y las capacidades propias.

Este buque, que es el más grande construido en Latinoamérica, señala también con huella indeleble las posibilidades futuras de nuestro Perú, porque su construcción, con manos, esfuerzo e inteligencia nacionales, permite asegurar que el camino revolucionario abierto el 3 de octubre de 1968, se ensancha y profundiza cada día.

El "José Olaya" es peruano por donde se le mire. Y habrá de surcar los mares del mundo, llevando nuestros productos, y mostrando el esfuerzo y la voluntad de un pueblo entregado a la única e insustituible tarea de romper la dependencia.

Y, en efecto, con una industria naval fuerte y altamente tecnificada, estamos rompiendo las cadenas de la dependencia. No otra cosa significa el lanzamiento de esta nueva embarcación.

El que nuestra Marina de Guerra esté ahora en capacidad de lanzar buques de 25 mil toneladas y empiece a sentar las bases de proyectos más ambiciosos, debe llenar de orgullo a todos los peruanos. Al margen de la alta tecnología y del inmenso esfuerzo que se expresan en el "José Olaya", debe llenarnos de mayor orgullo, por el hecho de que nuestra

Marina es hoy en día uno de los pilares de garantía en la continuación del proceso revolucionario.

Contamos, pues, con una industria naval a cargo de la Marina de Guerra, la institución que ha puesto sus armas en defensa de la Revolución y sus brazos e inteligencia al servicio del desarrollo del país, ambas tareas revolucionarias.

Como lo manifestara el Ministro de Marina, Vicealmirante Luis Vargas Caballero, en su discurso, el lanzamiento del "José Olaya" significa la culminación de una importante etapa en el desarrollo de la construcción naval en nuestra patria.

El Servicio Industrial de la Marina (SIMA) ha cumplido una tarea altamente significativa, desde su creación en 1953. Su crecimiento es uno de los más altos. Hasta la terminación del BAP "Ilo", el SIMA había construido 45,900 toneladas. Y hoy, según datos proporcionados por el Ministro Vargas Caballero, tiene en producción más tonelaje de acero que el total trabajado en los 20 años anteriores.

Este crecimiento impresionante que ha permitido al Perú colocarse a la cabeza de los países latinoamericanos en lo que respecta a construcciones navales, va a multiplicarse en el futuro. El SIMA se está preparando para empresas de gran envergadura. Ya pronto serán instalados los diques que permitirán construir buques de 150 mil toneladas, en su primera fase; y de 300 mil toneladas en la segunda fase.

Las construcciones navales en el Perú son una necesidad impostergable. Y hacia ese objetivo se inclina la Marina y todo el Perú. Más buques propios significa un comercio independiente; significa ahorro de divisas; significa seguridad.

De ahí la necesidad de que el Perú preste como hasta ahora, todo el apoyo al SIMA. Tenemos un territorio marino de 200 millas que defender. Y esta defensa permanente está a cargo de la Marina de Guerra. Pero tenemos, asimismo, que salir con nuestros productos, a los diferentes puertos del mundo, y debemos hacerlo con buques propios. Finalmente, debemos desarrollar más nuestra industria naval, porque así como el Perú, otras naciones necesitan buques. Y ese mercado debe ser aprovechado por el Perú.

Nuestra Marina está construyendo ahora buques de gran calado para la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado (EPCHAP). El "José Olaya" es el primero. En la misma ceremonia de su lanzamiento, los técnicos y obreros del SIMA instalaron la quilla de otro granelero que se llamará "Hermanos Cárcamo". Será otro más, otro pilar más de progreso, cuyas bases están cimentándose poco a poco con el esfuerzo de todos los peruanos, civiles y uniformados, porque todos estamos empeñados en el mismo ideal y el mismo objetivo: una patria diferente, sin explotados, independiente y fuerte.

"NUEVA CRONICA": "JOSE OLAYA"

Para todos los peruanos que han visto por diversos medios la imponente mole del "José Olaya" hacerse a la mar, esto era un símbolo inequívoco de los nuevos tiempos que estamos viviendo y el augurio de la prosperidad que nos espera por delante, siempre y cuando se mantenga y se desarrolle el mismo ímpetu sacrificado de los hombres que han hecho realidad la pujante industria de construcciones navales con que contamos.

El barco granelero "José Olaya" pesa 25,200 toneladas y mide 180.30 metros de largo por 22.36 metros de ancho y su altura es de 13.72 metros. Estas mismas características posee otro barco cuya construcción se está avanzando y que llevará el nombre de los "Hermanos Cárcamo".

He aquí el resultado de una empresa –el Servicio Industrial de la Marina– en la que han empeñado su trabajo y su talento obreros y técnicos peruanos que están contribuyendo de manera decisiva en la lucha que libra todo el Perú por su independencia económica.

Esto es lo significativo de la botadura del "José Olaya". El Estado peruano está demostrando que cuando se desea realmente y se actúa con decisión podemos desprendernos de la dependencia tanto tecnológica como industrial para iniciar la construcción de una sociedad sin injusticias, profundamente peruana y libertaria.

Y en el caso del auge del SIMA lo anterior es muy concreto. No sólo estamos a la cabeza de Hispanoamérica en este tipo de industria. No sólo estamos ya en capacidad de exportar barcos. También es bueno recordar que una industria naviera bien desarrollada tiene efectos multiplicadores, benéficos para diversos sectores de nuestra economía. Aparte de que nos permite ahorrar divisas tanto porque ya no importamos gran número de barcos como porque podremos contar con una poderosa flota mercante para nuestro comercio internacional. No perdamos de vista que, en mucho, nosotros somos un país al que el mar ha abierto sus más amplias potencialidades.

"LA PRENSA": SIMA: NAVES DE GRAN CALADO

El Servicio Industrial de la Marina, vive en este mes de mayo uno de sus momentos culminantes. Hoy será lanzado al mar el granelero "José Olaya", que es el mayor barco construido hasta hoy por un astillero hispanoamericano. Inmediatamente será colocado en gradas su gemelo, el "Hermanos Cárcamo", cuya construcción se encuentra ya avanzada en talleres. En estos mismos días, se inician las pruebas del transporte "Rímac", gemelo del "Ilo", para ser entregado a la Compañía Peruana de Vapores (CPV), y está próximo a firmarse el contrato con esta empresa para la construcción de una serie de graneleros de 25 mil toneladas. Al mismo tiempo realiza en pozas españolas las pruebas de diseño de seis patrulleras.

El "José Olaya", lo mismo que el "Hermanos Cárcamo", está destinado para la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado (EPCHAP).

La motonave "José Olaya" comenzó a construirse en talleres en febrero del año pasado y el 26 de junio se hallaba ya en gradas. Tiene 180.3 metros de longitud, 167.97 de eslora entre perpendiculares, 22.86 de manga moldeada, 13.72 de puntal moldeado, 25,250 toneladas de desplazamiento, propulsión generada por un motor de 12 mil caballos de fuerza, y velocidad sostenida de 15.7 nudos.

El "José Olaya" ha sido construido en un 99 o/o bajo dirección y por mano de obra peruanas. Las 5,500 toneladas de planchas de acero naval han sido trabajadas en los propios talleres del SIMA. No sólo la soldadura, tuberías y pintura son de fabricación nacional, sino también muchos accesorios, tales como las máquinas de cubierta, tapas de escotilla y parte de los sistemas eléctricos.

El "José Olaya" será entregado a su propietaria, totalmente acabado y acondicionado, a comienzos del año próximo, por la misma fecha en que será lanzado al mar el "Hermanos Cárcamo".

Con este barco, el SIMA ingresa a la construcción de naves de gran calado y amplía su mercado, más allá de la Marina de Guerra del Perú, a otros clientes. Ya venía prestando servicio de reparaciones, en sus diques seco y flotantes a barcos privados o estatales nacionales y extranjeros.

Los astilleros privados, por su parte, construyen barcos pesqueros para el país y el extranjero.

El Perú, gracias sobre todo al SIMA, se ha convertido en el segundo constructor naval de América Latina, precedido sólo por Brasil.

Las posibilidades de tal industria se ven ampliadas con la integración andina.



ZONA DEL SISMO: UNA MUESTRA DEL PODER DE RECUPERACION DEL PUEBLO PERUANO

Recuperación que fue iniciada por la Comisión de Reconstrucción y Rehabilitación de la Zona Afectada (CRYRZA) hoy ORDEZA; con la participación especializada de los diferentes sectores del Estado y con el esfuerzo y respaldo de todos los peruanos.

2,062 MILLONES

Dentro de esta acción sectorial, EL BANCO DE LA VIVIENDA DEL PERU (BVP) ha destinado hasta DOS MIL SESENTIDOS MILLONES DE SOLES (S/. 2,062'000,000.00) para programas de vivienda en el área afectada.

ACTUALMENTE EXISTEN 1,117 UNIDADES DE VIVIENDA ENTRE TERMINADAS Y EN EJECUCION; Y PARA SU PROXIMA REALIZACION 3,331 VIVIENDAS, TODO POR UN MONTO APROXIMADO DE MIL MILLONES DE SOLES (S/. 1,000'000,000.00).

Aún hay mucho por hacer y en este esfuerzo de colaboración está el BANCO DE LA VIVIENDA EN ACCION.

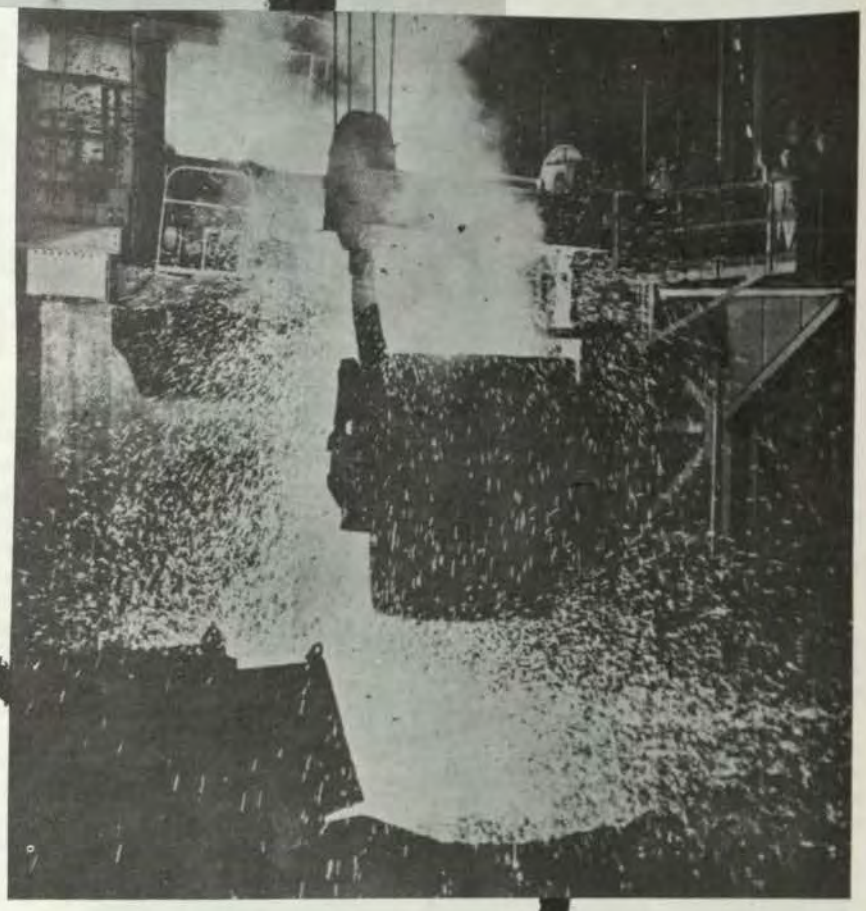
BANCO DE LA VIVIENDA DEL PERU

pone los cimientos del progreso.





En la mañana del miércoles 6 de junio, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) entregó a la Compañía Peruana de Vapores (CPV) el primer buque construido para la Marina Mercante Nacional. Esta es otra de las realizaciones con las que el SIMA está contribuyendo al desarrollo de la industria naval y a la peruanización de nuestra flota mercante.



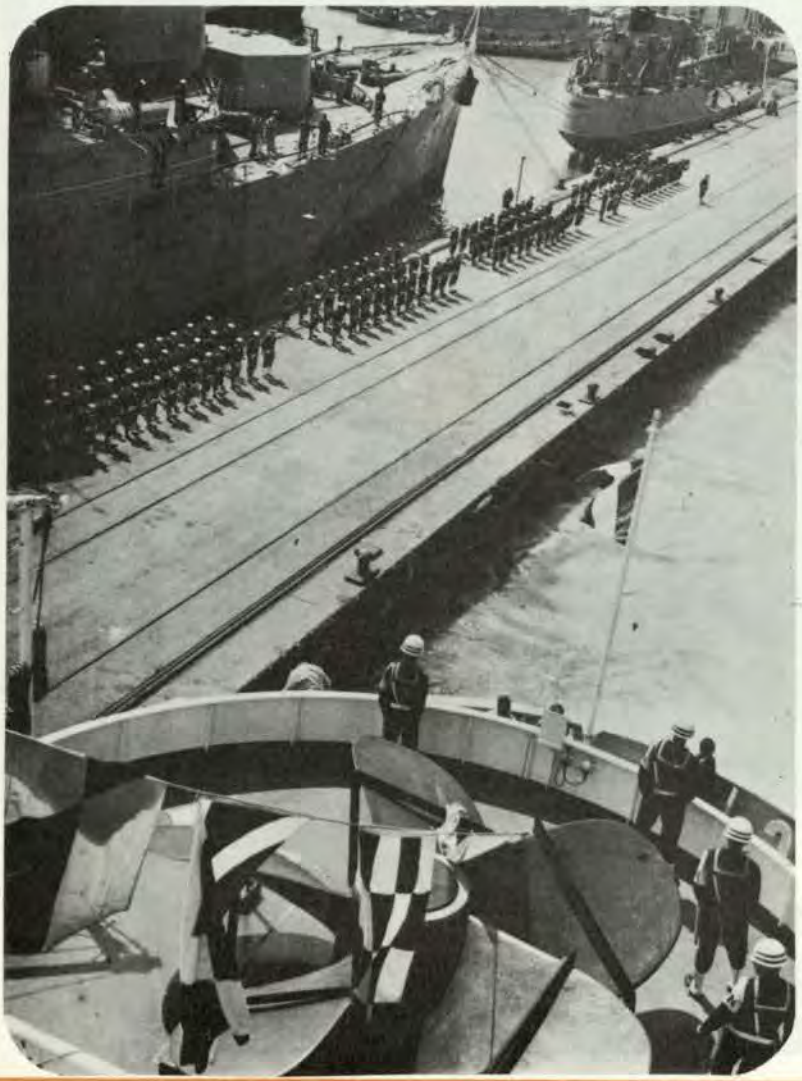
ACEROS PERUANOS PARA UN PERU INDUSTRIALIZADO



ZONA DEL SISMO:

Vista de la nave durante la ceremonia

Zarpó del Callao con bandera nacional



MOTONAVE "RIMAC" PRIMER BUQUE CONSTRUIDO POR EL SIMA PARA MARINA MERCANTE

Rumbo 270º Oeste:

Esta fue la primera orden que dio el Capitán de la motonave "RIMAC", cuya proa enrumbó a la dirección señalada en la mañana del miércoles 6 de junio al realizar su primer viaje oficial después de haber sido izada la bandera peruana en el asta de popa.

En esta forma, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) entregó orgullosamente esta nave de 13,000 toneladas de desplazamiento, construida en sus astilleros, a la Compañía Peruana de Vapores (CPV) armadora del nuevo carguero.

La ceremonia de comisionamiento del carguero marcó una fecha trascendental en la vida nacional, porque era la primera vez que un buque construido en la grada de un astillero peruano, era comisionado y puesto al servicio de nuestra marina mercante.

Como fue destacado por el Presidente de la CPV. Contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara, este suceso se hizo aún más trascendente cuando se hace patente que es el Servicio Industrial de la Marina, que lo ha construido, y la Compañía Peruana de Vapores, empresa naviera del Estado, la que con su propia generación de fondos, adquiere esta nave para incorpo-

entrega del "Rímac"



AC»: CONSTRUIDO RA LA NTE NACIONAL

En la mañana del miércoles 6 de junio, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) entregó a la Compañía Peruana de Vapores (CPV) el primer buque construido para la Marina Mercante Nacional. Esta es otra de las realizaciones con las que el SIMA está contribuyendo al desarrollo de la industria naval y a la peruanización de nuestra flota mercante.



El oficial más joven de la dotación de la M/N "Rímac", iza la bandera peruana.

rarla a su flota de mar.

La compra fue financiada por la Corporación Financiera de Desarrollo COFIDE, como la primera de muchas otras operaciones que efectuará en el sector de la construcción naval.

Por otro lado, ha correspondido a la CPV el mérito de ser la primera entidad distinta a la Armada en hacer efectiva una orden de compra por un buque construido por el SIMA, astillero que anteriormente construyó cuatro buques-tanques petroleros y un carguero, gemelo del "Rímac", para la Marina de Guerra.

Otro aspecto que debe relievarse consiste en que el costo de esta nave se halla al nivel competitivo en el mercado mundial de buques, no obstante el mayor índice de integración alcanzado en su construcción, habiéndose además incrementado la utilización de productos y equipos nacionales y superándose la capacidad tecnológica de los ejecutivos, técnicos y trabajadores del SIMA.

SE IZA LA BANDERA PERUANA

Con la asistencia del Ministro de Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero y el Ministro de Transportes y Comunicaciones, General de Brigada EP. Raúl Meneses Arata, se inició la ceremonia de comisionamiento del carguero "RIMAC" en el reducto de popa de la citada nave.

El capitán del buque, Carlos Montoya Banda, inició el acto leyendo la R.M. 009-73 - TC – TA, por la cual se autoriza a la CPV la adquisición de la motonave "RIMAC" del Ministerio de Marina y la R.M. 0754-73 MA-CG del 6 de junio de 1973, por la cual se autorizó a la Dirección General de Economía de la Marina y al Sima a celebrar contratos de transferencia de la citada nave, fijándose la transacción en 284 millones de soles.

Luego en un emocionante momento, el oficial más joven de la dotación del flamante buque, izó la bandera peruana en la popa, mientras que la Banda de Músicos de la Marina interpretaba el Himno Nacional del Perú. En ese momento, el capitán del "RIMAC" dio tres ¡Viva el Perú! los que fueron contestados vibrantemente por la tripulación y los invitados a la ceremonia.

Posteriormente, el Presidente de la Compañía Peruana de Vapores, Contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara pronunció un conceptuoso discurso, cuyo texto íntegro lo reproducimos en otra parte de esta misma información.

Al término de su intervención, los Ministros de Marina y de Transportes y Comunicaciones, inspeccionaron los diferentes compartimientos de la flamante nave, las que merecieron cálidos elogios por la magnífica presentación y calidad en la construcción.

Exactamente, a las 12.00 horas, el carguero "RIMAC" llevando a bordo a sus invitados zarpó de uno de los muelles de la Base Naval del Callao en dirección a la isla San Lorenzo, en donde una vez fondeado, la Compañía Peruana de Vapores, ofreció un almuerzo a las personalidades invitadas: Ministros de Estado, altos Jefes de nuestra Armada, autoridades del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, directivos y ejecutivos del SIMA, gerentes de compañías navieras nacionales y extranjeras, usuarios, y periodistas, quienes alternaron en un marco de alegría y cordialidad que distinguió a este ágape.

En el momento de los brindis, todos formularon sus mejores votos por el futuro éxito en las operaciones de esta nave, y por la prosperidad de la CPV. Asimismo, se otorgó unánimemente al SIMA, constructora del "Rímac", una cálida felicitación. (RVP).

Fabricados en el SIMA:

TAPAS DE ESCOTILLAS PERUANAS PARA LA MOTONAVE "RIMAC"

Como consecuencia que el Servicio Industrial de la Marina adquiriera la licencia de Mc Gregor International para la construcción de tapas de escotillas para las naves que construye, se envió al Brasil al Ingeniero Jesús Huapaya y al Técnico Dante Camogliano con la misión de adquirir conocimientos sobre la construcción, instalación y prueba de dichos accesorios.

Este hecho, manifiesta la inquietud progresista del SIMA, para capacitar a sus trabajadores como los que en la actualidad testificamos: se han construido tapas de escotillas peruanas con materiales peruanos y para buques peruanos. Una trilogía que nos enorgullece. Y no puede pasarse por alto el éxito alcanzado en la construcción e instalación de las tapas de escotilla en el Proyecto "008" construido para la Compañía Peruana de Vapores, bautizado con el nombre de M/N "RIMAC".

Fue el Ing. Jesús Huapaya, el encargado de la dirección de los trabajos, quien, a su retorno del Brasil, transmitió los conocimientos adquiridos a un equipo de trabajadores de Construcciones Navales.

Es importante remarcar que en este trabajo se debió tener muy en cuenta, las contracciones y deformaciones del metal, debido a los efectos de la soldadura ya que se trata de confección de precisión.

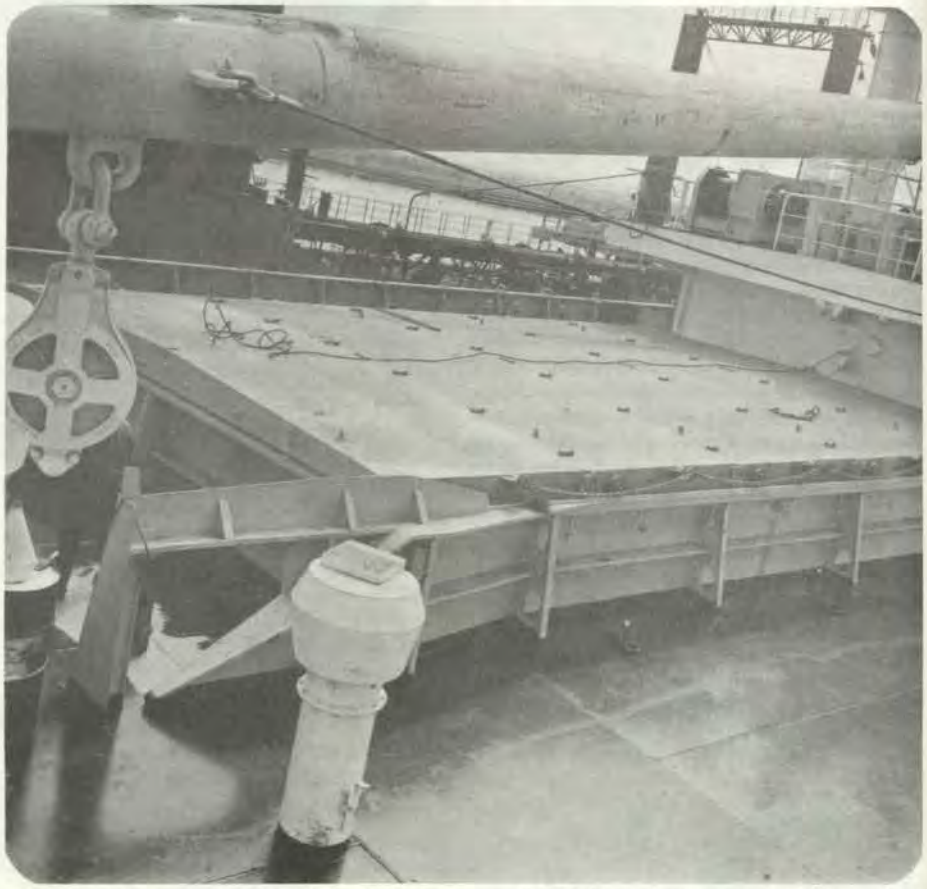
Por su parte, el Técnico Dante Camogliano, Capataz de Calderería y Montajes en el Taller de Construcciones Navales, refiere que el personal a su cargo se ha adaptado a la nueva técnica, de modo que en adelante, el SIMAC, superará su trabajo. Las tapas de escotillas peruanas no tienen diferencia con las originales construidas por Mc Gregor, como queda demostrado, que se encuentran a entera satisfacción del Lloyd's Register of Shipping, Compañía aseguradora del buque de la CPV, M/N "RIMAC".

En la actualidad, luego de la anterior primera experiencia, se están construyendo en los talleres del SIMAC las tapas de escotillas de los Proyectos "013" y "014" que corresponden a las motonaves "JOSE OLAYA" y "HERMANOS CARCAMO", y que serán entregadas en noviembre del presente año. Esto, significa, según opinión de los entrevistados, que el SIMA está ya en condiciones de fabricar escotillas no sólo para los buques construidos en sus astilleros, sino que puede fabricarlas también para buques de la flota mercante nacional y andina que requieran modernizar el sistema de cierre de sus bodegas, así como para buques construidos en otros astilleros.

Desde aquí nuestro agradecimiento a Mc Gregor International por la confianza depositada en el SIMA.



EL ING. JESUS HUAPAYA y el técnico Dante Camogliano muestran a los lectores del SIMA las tapas de escotillas que fueron fabricadas en el SIMA con la licencia Mc Gregor . . .



LAS TAPAS DE ESCOTILLAS fabricadas en el SIMA no tienen que envidiar a ninguna otra fabricada en otro astillero del mundo. . .



Presidente de la C.P.V:

la entrega del «rímac» marca una fecha decisiva en el acontecer nacional

Un profundo y conceptuoso discurso pronunció el Presidente del Directorio de la CPV, Contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara, durante la ceremonia de comisionamiento del carguero "Rímac" construido por el SIMA para la empresa naviera del Estado.

Por considerarlo de gran interés por la trascendencia de los conceptos emitidos, los que son el fruto de un sustancial análisis de la actual situación naviera local e internacional, es que la revista "SIMA" incluye textualmente el tenor del mencionado discurso.



Al izarse en la popa de este buque la bandera de la Patria y en el asta del Jack el gallardete distintivo de la Compañía Peruana de Vapores, se ha cumplido un acto de singular trascendencia en el desarrollo económico e industrial del Perú. Si en el concierto mundial del complejo naviero, toda ceremonia de comisionamiento reviste particular importancia para las políticas y los intereses en juego, vale decir: país vendedor, país comprador, astillero constructor y empresa armadora, el acto de hoy marca una fecha decisiva en el acontecer de nuestra nación.

Por primera vez un buque salido de la grada de astilleros peruanos, es comisionado y puesto al servicio de nuestra marina mercante. El suceso se hace todavía más trascendente cuando comprobamos que es el Servicio Industrial de la Marina quien lo ha construido y la empresa naviera del Estado la que con su propia generación de fondos, adquiere esta nave para incorporarla a su flota de mar. Cumplen, así, SIMA y CPV dos organismos vitales de nuestro factor de poder una tarea digna de ejemplo en la lucha por la independencia económica del Perú, y por su autonomía en el transporte por mar y abren un capítulo expectante en la historia, en pleno proceso, de la industria naval bajo su doble concepto de la construcción naval y marina mercante.

Este carguero, cuyo diseño, elaboración del casco, instalaciones, sistemas de propulsión y auxiliares, características operativas y acabado final se comparan con las de cualquier buque salido de los astilleros más adelantados del mundo, lleva un nombre de larga y limpia tradición en las páginas de la historia naval y en las bitácoras de la CPV. El nombre Rímac está asociado, en su primera instancia, hace 125 años, al primer buque a vapor que en su género de propulsión a ruedas llegara a costa de Latinoamérica. Construido para nuestra escuadra en los Estados Unidos de Norteaméri-

ca formó parte de la visionaria obra del Mariscal Castilla quien nos diera una de las épocas de mayor poderío de la Armada. Entre sus tripulantes y en los momentos de su pérdida en costas peruanas, estuvo el insigne tradicionalista Ricardo Palma que oficiando de contador tuviera distinguido comportamiento en el rescate de los compañeros heridos en el naufragio.

Fue otro Rímac, el producto de una de las legendarias hazañas del Almirante Grau. Capturado al adversario en 1879, estuvo al servicio de nuestras fuerzas navales hasta la caída de la capital. Hundido por su propia dotación, antes de caer en manos del invasor, descansó un tiempo bajo estas mismas aguas del Callao que hoy presencian esta ceremonia.

El tercer Rímac, carguero de construcción alemana fue incorporado a la flota de CPV junto con otros buques mercantes confiscados por el gobierno del Perú durante la Primera Guerra Mundial. Prestó después largo y eficiente servicio como unidad auxiliar de la escuadra hasta su desguazamiento y venta en el Japón.

Inicia su vida activa este nuevo Rímac bajo el imperativo de una noble tradición y con el mandato de una honrosa tarea por cumplir: será el primer buque que enarbolando la bandera de la Marina Mercante del Perú, cruce los mares y llegue a puertos extranjeros con el mensaje patente del alto grado de eficiencia logrado por nuestra industria de construcciones navales.

Toca al Servicio Industrial de la Marina el mérito de haber hecho realidad este mensaje, dando respuesta al reto que significaba el desarrollo de la industria pesada más compleja del país. El nivel alcanzado aumentando año a año la utilización de materiales nacionales y superando la capacitación de la mano de obra, no sólo genera nuevas fuentes de trabajo sino que también aumenta el índice de integración del astillero con profundas repercusiones en la industria siderúrgica y en toda la gama metal mecánica, haciendo presente un nuevo desafío: hacer del Perú un país exportador de buques de alto bordo muy en particular a los integrantes del Grupo Andino. Este reto ha sido planteado a la marina mercante nacional y ha sido la CPV la primera en aceptarlo. Esperamos que otros siguan nuestro ejemplo. Hay además un hecho que es preciso resaltar: el costo, factor predominante en toda transacción comercial está, en el caso del Rímac y no obstante el mayor índice de integración alcanzado, al nivel competitivo con el actual costo del mercado mundial de buques.

Toca a la Marina el mérito y responsabilidad histórica de haber iniciado y mantenido sin solución de continuidad, la política de apoyo a la actividad constructora de buques. El país así lo reconoce y quienes tuvimos el privilegio de vestir su uniforme, nos sentimos orgullosos.

Toca al Estado, en sus diferentes niveles de acción, el cumplimiento de una política naviera claramente definida que tiene como objetivo primordial desarrollar una marina mercante nacional capaz de participar activamente en el comercio marítimo, dotándola de la capacidad de transporte necesaria para la economía nacional y en aptitud de construir y mantener los buques que constituyen nuestra flota mercante. Dentro de los objetivos del Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada de alcanzar la independencia económica, el lograr la autonomía del transporte por mar, es, innegablemente, uno de los más urgentes requerimientos. Tras de muchos años de absoluta dependencia de los intereses e imposiciones foráneas se va ocupando la posición que corresponde a la bandera mercante nacional. Sin embargo, es indispensable establecer clara y terminantemente la obligatoriedad de que en los contratos que celebren los ministerios y organismos estatales para la adquisición y venta en el extranjero se utilice las bodegas de la flota mercante nacional y muy en especial las de su empresa naviera estatal, ya que siendo el Estado el dueño único de sus acciones, todo pago de fletes que hagan reinvertirá al erario nacional.

Si consideramos que el comercio exterior del Perú demanda la movilización de 17 millones de toneladas que representan por concepto de fletes un desembolso de 200 millones de dólares, equivalente a más de 9 mil millones de soles al año y tenemos en cuenta la gran proporción que este comercio es realizado por el propio estado, resalta la necesidad de dar máxima participación a la bandera nacional, con el consecuente ahorro de divisas. Creemos sinceramente que la falta de una "conciencia naviera" atenta gravemente contra el desarrollo de la marina mercante, haciendo que ésta no crezca en la proporción que lo hace nuestro comercio.

Toca a CPV, empresa naviera del Estado, un rol preponderante por cumplir. Constituyendo su flota casi el 50 o/o del tonelaje nacional, representa la columna vertebral de la marina mercante y está obligada a afrontar la tarea de cubrir el mayor número de tráficos vitales de nuestro comercio. Así lo hemos comprendido y es así como en el lapso de tres años últimos fuimos abriendo nuevos servicios regulares. A principios de 1970 al norte de Europa y Reino Unido con una frecuencia mensual y una duración de 84 días por viaje redondo. En enero de 1971 inauguramos la línea al Japón con frecuencia de 30 días y duración de viaje de 90 días. En noviembre del mismo año establecimos un tercer nuevo tráfico regular a lo largo de la costa oeste de los Estados Unidos con término en Canadá, también mensual. Estos nuevos servicios más los antiguos al Golfo de México y Costa del Atlántico, ahora extendidos hasta Montreal, son cubiertos por nuestra flota, más el BAP "Ilo" y tres buques alquilados en forma permanente.

En 1968 los buques de CPV transportaron 475,000 toneladas del tonelaje total del comercio exterior del Perú con un valor de flete cobrado de 9.4 millones de dólares. En el año 1972, nuestra flota ha levantado más de un millón de toneladas cobrando un flete de 34 millones de dólares. La empresa que por muchos años dio balances con resultados negativos, ha terminado su segundo año consecutivo logrando utilidades netas y confirmando haber alcanzado el nivel inicialmente necesario de rendimiento y eficiencia para competir en ventajosas condiciones en el difícil y siempre cambiante campo del transporte internacional. Quizás los logros más importantes radican en el ahorro de divisas y aporte de divisas en la balanza de pagos, cambio de imagen en el exterior y suscripción de convenios de pool en igualdad de condiciones en diferentes tráficos con líneas extranjeras que sirven a nuestro comercio.

Toca al Gobierno y a sus organismos competentes establecer la racionalización de nuestro tráfico naviero, asignando lugar a la entidad pública y a la empresa privada evitando inútil desgaste de sus posibilidades. Le toca también, al haberse reservado la comercialización de nuestros productos básicos de exportación e importación, hacer el mejor uso de su poder de decisión en el transporte. El debe ser utilizado en beneficio de la marina mercante y en consecuencia, en la industria de la construcción naval ya que aquélla sólo podrá lograrse con una flota compuesta de buques modernos que le permitan competir adecuadamente en el mercado internacional.

Toca a las empresas navieras la fiel observancia de las reglas de juego establecidas y el uso adecuado de los recursos e incentivos promocionales expedidos por el Estado para su desarrollo.

Toca a estas mismas empresas, ciertamente peruanas, y con poder de decisión del capital peruano, en retribución a los beneficios que las leyes de reserva de fletes les asigna, contribuir al incremento de la construcción naval en el país, y creemos firmemente que los buques construidos en el Perú deben tener prioridad en el otorgamiento de la carga peruana.

Ha tocado a la CPV el mérito de ser la primera entidad, distinta a la Armada, en hacer efectiva una orden de compra por un buque construido por el Servicio Industrial de la Marina. Ha tocado a otros organismos del Estado, intervenir favorablemente en la concreció de esta operación. Son ellas: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Marina, la Corporación Financiera de Desarrollo y el Instituto Nacional de Planificación dando un hermoso ejemplo de desarrollo armónico.

Señor Capitán de la M/N Rímac:

Ha tocado a usted, en su condición de Capitán más antiguo de CPV, el honor y privilegio de comandar esta nave. Confiamos ampliamente en que usted, sus oficiales y tripulantes sabrán responder a la distinción otorgada y tener presente a lo largo de vuestra ruta la consigna de mostrar, con orgullo, en puertos extranjeros este buque que es el fruto del esfuerzo y la capacidad de oficiales, ingenieros, técnicos, especialistas y obreros peruanos y que lleva consigo un mensaje de optimismo a las generaciones venideras.

Señor Vicealmirante Ministro de Marina:

Señor General Ministro de Transportes y Comunicaciones:

En la estrategia siempre cambiante y cada vez más agresiva del mundo moderno, los hombres sólo somos actores circunstanciales del diario transcurrir. Son las instituciones las que perduran. El Directorio que he tenido el honor de presidir, considera que la lucha ha sido ardua y difícil, pero ha valido el esfuerzo. El futuro depende de lo que se haga por la CPV, entendiéndose que lo hecho y por hacer no tiene ni debe tener otro norte que el interés del Perú".

gráficos sobre la entrega del «rímac»

1 2
3 4

1 La hermosa silueta de la M.N. "Rímac" destaca en el panorama chalaco.

2 El "Rímac" enrumba hacia la isla de San Lorenzo en su primer viaje oficial.

3 El capitán de la motonave da lectura a la Resolución Ministerial.

4 Con el control remoto el capitán acciona a "Toda Fuerza" después de salir de la rada interior del Callao.











PERIODISTAS en la reunión de prensa a bordo de la M/N "Rímac".

PERIODISTAS A BORDO DE LA MOTONAVE "RIMAC"

La motonave "Rímac" fue presentada el primero de junio a los representantes de los medios noticiosos de la capital en el transcurso de una conferencia de prensa que se llevó a cabo a bordo de esa nueva unidad adquirida por la Compañía Peruana de Vapores (CPV), la misma que fue construida en los astilleros del SIMA.

A esta reunión con los hombres de prensa, asistieron el Gerente General de la CPV, C. de C. (r) Roque Saldías Bravo, el C. de N. José Valdizán Gamio, Jefe de la Oficina de Relaciones Públicas de la Marina, el C. de N. Jorge Du Bois Gervassi, Director Ejecutivo del Servicio Industrial de la Marina, el C. de N. Julio Zapata Martínez, Jefe del SIMAI, el C. de N. Alvaro Rotalde de Romaña, Jefe del SIMAC y otros funcionarios de la CPV y el SIMA.

La exposición en esta conferencia de prensa estuvo a cargo del Gerente General de la CPV y del Director Ejecutivo del SIMA, quienes ofrecieron una amplia información sobre las futuras operaciones de la nueva motonave y los pormenores de la construcción, respectivamente.

"La entrega de esta nave por el SIMA a la CPV tiene un significado especial –dijo el C. de C. (r) Roque Saldías –porque se trata del primer buque construido por este astillero para la Marina Mercante Nacional". Agregó que en esta forma, conjugan sus esfuerzos la industria naval y el transporte marítimo para contribuir al desarrollo socio-económico del país.

Después de dar una detallada información sobre las actividades de la empresa naviera del Estado, el Gerente General de la CPV, anunció que el nuevo buque iniciará su primer viaje comercial el primero de julio en la línea a Europa. A su retorno, lo hará por la costa Atlántica de América del Sur, en un viaje que podría ser el inicio de un nuevo tráfico de la CPV, esto es la ruta del cono sur.

Por su parte, el Capitán de Navío AP. Jorge Du Bois G. en su condición de Director Ejecutivo del SIMA, expresó a los periodistas la satisfacción del SIMA al entregar a la CPV el primer buque para la marina mercante construido por manos peruanas, ya que se trataba de la empresa naviera del Estado, y por sobre todo de una empresa que estaba saliendo adelante en forma notable en base al esfuerzo mancomunado de sus directivos y de su personal.

Agregó que ello se podía comprobar fácilmente en base a la comparación de los ingresos por fletes, los cuales en 1969 eran de 9.4 millones de dólares y en 1972 se había cerrado con 34 millones de dólares. Asimismo, el tonelaje transportado que fue de 475,000 toneladas métricas en 1968, alcanzó a 1'065,000 en 1972. En igual forma, mientras en 1969, la CPV atendía sólo una línea regular, en la actualidad cubre 5 líneas y pertenece a 7 conferencias.

Expresó además el C. de N. Jorge Du Bois que aprovechaba también esta oportunidad para agradecer la confianza depositada por la CPV en el SIMA al reparar todos los buques de su flota en sus astilleros, al haber adquirido el "Rímac" y al haber colocado ya el pedido por un nuevo buque granelero, el proyecto "016", de 25,200 toneladas, que tiene iguales características a la motonave "Olaya" recientemente lanzada y al "Hermanos Cárcamo" que se halla en pleno proceso de erección en gradas.

Al término de su intervención, al agradecer a la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE), entidad que ha financiado la compra de la motonave "Rímac" y la construcción del proyecto "016", formuló sus votos para que continuaran por mucho tiempo las buenas relaciones entre CPV, COFIDE y SIMA, lo que permitiría un desarrollo armónico y seguro de la marina mercante nacional y de la industria de la construcción naval.

Al término de la reunión de prensa, la CPV ofreció un almuerzo a los numerosos periodistas, que concurrieron mientras la nave permanecía fondeada en las cercanías de la isla de San Lorenzo. Después de este ágape, el mismo que transcurrió en un ambiente de franca cordialidad, la nave retornó al Callao.



TODAS LAS INSTALACIONES Y COMPARTIMIENTOS de la motonave "Rímac" fueron conocidas por los periodistas que concurrieron invitados a bordo. En esta vista, un grupo de ellos en la cubierta de la nave, acompañados del C. de F. César Villarán Tapia, Jefe de la División de Construcciones Navales.

EL PROYECTO "016": GRANELERO PARA CPV

SIMA incrementa su cartera de pedidos con un buque gemelo del "José Olaya" y "Hermanos Cárcamo", cuya construcción se iniciará en breve.

POR D.S. No. 072-73-EF del 13 de abril de 1973, se aprobó la operación a llevarse a cabo para que el SIMA construya un tercer buque granelero, igual a los dos primeros que se encuentran construyéndose para la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado —EPCHAP—, pero esta vez para la Compañía Peruana de Vapores - CPV. De acuerdo al citado Decreto Supremo, el 24 de abril se suscribió en Hamburgo el contrato por el cual la firma noruega ØIVIND LORENTZEN TRADING provee financiados los equipos y materiales de importación requeridos por la CPV, con el aval de COFIDE, para que el SIMA le construya un buque granelero de 25,200 toneladas de porte bruto. Suscribió el contrato en representación de CPV el Cónsul General en Hamburgo, Dr. Hernán Huerta Mercado, por COFIDE el Gerente General Ing. Oscar Espinoza Bedoya y el Secretario General, Dr. Agustín de la Puente, por Øivind Lorentzen Trading el Dr. Knut Lockwood Meyer, facultado según poder, y por el SIMA, el Agregado Naval del Perú ante la República Federal Alemana, C. de N. Rómulo Aste Baptista.

El buque del proyecto "016", que aún no tiene nombre asignado, proporciona la continuidad requerida para una eficiente operación del astillero, manteniendo así tres buques en construcción simultánea, siendo éste el que viene a cubrir el blanco dejado por la M/N "RIMAC" entregada el 6 de junio a la CPV. Igualmente, el proyecto "016" representa el inicio de la diversificación de la flota de CPV, ya que las trece naves con que cuenta actualmente la Empresa Naviera del Estado son de carga general. Se encuentra en estudio por una Comisión de la CPV, las características que deben tener las dos próximas unidades que ordenará construir en el SIMA.

La Corporación Financiera de Desarrollo financiará los costos locales (materiales, mano de obra y gastos generales, etc.), así como la cuota inicial del contrato de provisión de insumos. La CPV cancelará las obligaciones contraídas con sus propios recursos. El contrato de construcción a suscribirse entre CPV, COFIDE y SIMA se encuentra trabajándose en la actualidad.

A continuación, el texto del D.S. No. 072-73-EF:

DECRETO SUPREMO No. 072-73-EF

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que la firma K.S. Øivind Lorentzen Trading A/S de Oslo, Noruega, ha formulado una propuesta para la financiación del 87.5 o/o del precio de los equipos y materiales que se requieren para la construcción por el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) de un buque granelero para la Compañía Peruana de Vapores;

Que los Directorios de la Compañía Peruana de Vapores, del Servicio Industrial de la Marina (SIMA) y de la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE), la que interviene como Agente de la actividad financiera empresarial del Sector Público Nacional de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Ley No. 19346, han aprobado la concertación del correspondiente contrato;

Que por Resolución Ministerial No. 004-73-TC/AC de fecha 10 de abril de 1973, se ha autorizado a la Compañía Peruana de Vapores para que contrate con la firma K/S Øivind Lorentzen Trading A.S., por un monto de Cinco Millones Ochocientos Cincuenticinco Mil Novecientos Veinticuatro Dólares Americanos (US$ 5'855,924.00) el suministro de equipo y materiales destinados a la construcción del referido buque granelero, exonerándosele del requisito de Licitación Pública;

Que sobre el particular han informado favorablemente la Comisión Permanente de Crédito Externo, el Instituto Nacional de Planificación y las Direcciones Generales de Crédito Público y de Asesoría Jurídica del Ministerio de Economía y Finanzas;

Que la Contraloría General de la República lo ha encontrado procedente;

De conformidad con el Decreto Supremo No. 024-70-TC, de 30 de setiembre de 1970, los artículos 79o. y 81o. de la Ley No. 16360 y los Decretos Leyes Nos. 18227, 18281, 18807 y 19346; y

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

Artículo 1o.- Apruébase el contrato de suministro de equipos y materiales y financiación en siete cláusulas y cuatro anexos, que se utilizarán en la construcción de un barco granelero de aproximadamente 25,000 toneladas de porte bruto, que han convenido en concertar la firma K/S Øivind Lorentzen Trading A/S de Oslo, Noruega, y la Compañía Peruana de Vapores, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) y la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE) la que interviene como Agente de la actividad financiera empresarial del Sector Público Nacional, por un monto de Cinco Millones Ochocientos Cincuenticinco Mil Novecientos Veinticuatro Dólares Americanos (US$ 5'855,924.00) valor de los referidos equipos y materiales, y que comprende asimismo, el financiamiento de 87.5 o/o de dichos insumos importados equivalente a Cinco Millones Ciento Veintitrés Mil Novecientos Treintitrés y 50,100 Dólares Americanos (US$ 5'123,933.50) a una tasa de interés del 7.75 o/o anual al rebatir y con un plazo de reembolso de ocho años a partir del vencimento del periodo de gracia de veinticuatro meses de los cuales en los catorce primeros no se computarán intereses.

Artículo 2o.- El servicio de amortización e intereses será atendido por la Compañía Peruana de Vapores con cargo a sus propios recursos.

Artículo 3o.- La Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE) garantizará en su calidad de agente empresarial del Sector Público Nacional, la financiación externa a que se refiere el presente Decreto Supremo, autorizando para tal efecto al Gerente General y Secretario General de dicha Corporación a suscribir por aval el contrato correspondiente y los títulos valores representativos de dicha financiación.

Artículo 4o.- La Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE), percibirá de la Compañía Peruana de Vapores por el aval que otorga, el 1 o/o anual sobre el saldo mayor avalado para cada periodo de pago por este rubro.

Artículo 5o.- Autorízase al Embajador del Perú en la República Federal de Alemania, al Agregado Naval del Perú en dicha Embajada y al Cónsul del Perú en Hamburgo, para que cualesquiera dos de ellos, indistintamente, suscriban el contrato en representación tanto de la Compañía Peruana de Vapores como del Servicio Industrial de la Marina, quedando asimismo, el representante de la Compañía Peruana de Vapores autorizado a suscribir los títulos valores representativo del contrato que se aprueba por el presente Decreto Supremo.

Artículo 6o.- El presente Decreto Supremo será refrendado por los Ministros de Marina, Economía y Finanzas, Transportes y Comunicaciones y de Industria y Comercio.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los trece días del mes de abril de mil novecientos setentitrés.

General de División, EP., JUAN VELASCO ALVARADO, Presidente de la República.

Vicealmirante AP. LUIS E. VARGAS CABALLERO, Ministro de Marina.

General de División EP., FRANCISCO MORALES BERMUDEZ CERRUTTI, Ministro de Economía y Finanzas.

General de Brigada EP. RAUL MENESES ARATA, Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Contralmirante AP. ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO, Ministro de Industria y Comercio.

SE FIRMO ACUERDO DE BASES PARA CONSTITUCION DE LA EMPRESA MIXTA METAL ORIENTE



El Director Superior Interino del M.I.C., C. de N. Javier Llerena Pérez: desarrollo para la amazonía con "Metal Oriente".

SIMA FORMARIA PARTE EN REPRESENTACION DEL ESTADO

LA factibilidad de alcanzar un verdadero, profundo y real pluralismo empresarial, se ha demostrado al firmarse en Iquitos el 9 de junio, en ceremonia especial en la Municipalidad y ante las autoridades civiles y militares, el Acuerdo de Bases por el que, empresas privadas nacionales, extranjeras y el Estado se comprometerán a la instalación en Iquitos de una fábrica de tuberías y un complejo metalmecánico que se denominará "Metal-Oriente".

De conformidad con el acuerdo suscrito, la empresa se constituirá con la participación de MORAVECO S.A., socio privado nacional, C. ITOH & Co. y METAL EMPRESA como socios extranjeros y el SIMA en representación del Estado. Por la primera de las empresas firmaron Samuel Drassinower y Gilberto Ramos, por METAL EMPRESA lo hicieron Roberto Molina y Fortunato Quesada, por C. ITOH firmó Masakasu Motohashi, por el SIMA el C. de N. Jorge Du Bois y por el Ministerio de Industria y Comercio, el Director Superior Interino C. de N. Javier Llerena Pérez.

Este acuerdo es el resultado del trabajo de la Comisión designada por el MIC de acuerdo a la Resolución Suprema No. 735-72-IC/DS del 5 de diciembre de 1972, mediante la cual se asignaba a dicha Comisión la puesta en marcha de una empresa mixta que instalara la fábrica de tuberías que se utilizarán para el Oleoducto Trasandino que construirá en un futuro muy próximo PETROPERU. Los resultados de la Comisión han sido indudablemente halagadores ya que, por así aconsejarlo el propio mercado y como consecuencia de las negociaciones que se llevaron a efecto con las compañías interesadas, se ha logrado la instalación de dos fábricas de tuberías, una en la Costa, ubicada en Chimbote y de propiedad de ALAMBRESA S.A. en colaboración con la firma alemana HOESCH HANDEL A.G., y la otra en Iquitos, Metal-Oriente a la que nos referimos en este artículo.

El Comandante Llerena expresó durante la ceremonia de la inscripción del Acuerdo de Bases "que como hijo de Loreto me siento profundamente honrado de firmar este documento en representación del Estado", agregando que "iba indudablemente a traer a esta nuestra tierra, el desarrollo que tanto nos hacía falta para que el trabajador loretano se enfrente en el trabajo, no sólo como artífice de la madera sino también como trabajador del hierro y el acero".

El SIMA expresa por intermedio de su revista la satisfacción que siente al haber colaborado con la solución dada por la Comisión y de ser partícipe de esta empresa que es un claro ejemplo que en el Perú no hay discriminaciones cuando se quiere trabajar y que es posible perfectamente que caminen mancomunados los capitales privados, nacionales y extranjeros, y el Estado. Por esa pluralidad en la acción, en el trabajo y en el desarrollo es que el SIMA felicita a todos aquellos empresarios que han demostrado su fe en el país y en el proceso que vivimos actualmente al suscribir este acuerdo y agradece la actuación de los miembros de la Comisión que dieron mucho más de lo que su obligación les exigía, con esfuerzo y dedicación excepcional, pero que hoy, después de los resultados obtenidos pueden decir con orgullo: ¡TAREA CUMPLIDA!

EL BAP "ILO" CUMPLE UN AÑO; SU COMANDANTE ENVIA UNA CARTA AL SIMA

Para el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) fue muy grato recibir la comunicación del Comandante del transporte BAP "ILO", fechada en la mar el 25 de mayo del presente año, en ocasión de haberse cumplido el primer aniversario del comisionamiento de este buque, construido en sus gradas.

Valga la ocasión para formular nuestros mejores votos para que el éxito que ha acompañado hasta la fecha a esa unidad de nuestra Armada, continúe en forma creciente a fin de alcanzar la meta propuesta por sus constructores, propietarios y actuales charteadores.

El SIMA agradece las palabras del Comandante del BAP "ILO" y le expresa, que gestos como éste, el reconocimiento a la labor cumplida, es el único incentivo que requieren los hombres que laboran en este Servicio para continuar brindando el esfuerzo de sus músculos e inteligencia en la lucha por lograr el desarrollo nacional. El SIMA también a través de estas líneas hace llegar su sincera felicitación a los hombres que con su capacidad profesional y eficiencia comprobada han operado con todo éxito el primer buque carguero que salió de las gradas del SIMA. A ellos, ¡BIEN HECHO!

MINISTERIO DE MARINA
B. A. P. "I L O"

En la mar, 25 Mayo

26 MAY 1973
SIMA
SECRETARIA GENERAL

V.100-186

Del: Comandante del B.A.P. "ILO"

Al: Jefe del Servicio Industrial de la Marina-Callao

Asunto: 1er.Aniversario del Comisionamiento del BAP."Ilo".-
Sobre

Ref.: a) Mi of. V.200-179 de fecha 22 Junio 1973.

1.-Hoy 25 de Mayo, se cumple el 1er. Aniversario del Comisionamiento del BAP. "Ilo" y su entrega al Servicio Naval por parte del Servicio Industrial de la Marina - Callao.

2.-Durante el año transcurrido y por disposición de la Superioridad Naval, esta Unidad ha efectuado Viajes Comerciales transportando 49,818.066 toneladas de carga general y recorriendo 56,720.0 millas con carga de exportación e importación al País con la consiguiente economía de divisas y el beneficio de conocimiento y entrenamiento del personal Naval.

3.-En los Paises de Europa y América que esta Unidad ha visitado en los viajes comerciales durante el año transcurrido, ha sido motivo de elogio y reconocimiento la alta calidad de su construcción, equipamiento, maniobrabilidad y condiciones marineras, lo cual ha sido muy satisfactorio para este Comando y su dotación.

4.-Al cumplir con el deber de informar sobre el 1er. año de Operación de esta Unidad, hago llegar por su intermedio - Sr. Capitán de Navío a los Señores Jefes, Oficiales, Ingenieros, Técnicos, Personal Subalterno, Empleados y Obreros del Servicio Industrial de la Marina-Callao los mejores augurios por su constante superación profesional y que sus éxitos que son de Nuestra Gloriosa Marina continuen ayudando al Desarrollo del Perú.

Dios guarde a Ud.
El Capitán de Fragata
AUGUSTO PARODI RIVERA
O-M-2002/6832-0

Copia: Comdte.Gral.Mar.
: Jef.E.M.G.Mar.
: Dir.Gral.Log.Mar.
: Sec.Gral.Mar.
: Dir.Gerente Serv.Ind.
: Jef.Ofic.Nav.Comerc.
: Archivo
Ar/.-



El 1º de Agosto apaga su primera vela

SIMAI CONTINUA EN ASCENDENTE CARRERA

Ultimamente se ha firmado contrato con PETROPERU para construir Plataforma Flotante que se usará en Refinería de Iquitos.

Nuevamente, el Servicio Industrial de la Marina - Iquitos (SIMAI), se encuentra abocado en una nueva tarea, consistente en la construcción de una Plataforma Flotante (Proyecto 001-73), que servirá para la instalación de máquinas con que se bombeará agua hacia las instalaciones de la Refinería "LUIS F. DIAZ", ubicada a orillas del río Nanay.

De acuerdo con la política de nuestro Gobierno Revolucionario de capacitar a las FF.AA. no sólo en el campo del perfeccionamiento militar, sino también en prestar el máximo apoyo al desarrollo socioeconómico de cada región, esta vez, el Servicio Industrial de la Marina - Iquitos, símbolo de desarrollo dentro de la región amazónica, se encuentra construyendo una Plataforma Flotante cuyo diseño y especificaciones han sido efectuados por el Departamento de Construcciones Navales del SIMAI, lo cual realza la capacidad y eficiencia de nuestro personal técnico.



LOS TRABAJADORES DEL SIMAI, se encuentran construyendo una chata de transporte de combustible con capacidad de 10 mil barriles de petróleo . . .



Desde un principio, el SIMAI se ha situado como paladín de nuestra Industria Metal-Mecánica dentro del Departamento de Loreto, lo que hace suponer que en un futuro próximo, se convierta en un poderoso complejo industrial, para seguir de esta manera sirviendo a los Buques y Dependencias de las FF.AA., así como a las entidades de la industria privada en la zona.

Con la confianza que ha depositado Petróleos del Perú en nosotros, se demuestra una vez más que el SIMAI se encuentra expedito para seguir demostrando con eficacia y pundonor, la bondad y categoría de los trabajos que nos sean encomendados.

Asimismo, podemos decir con satisfacción que ya se inició el Proyecto 002-73, correspondiente a la construcción de una Chata de transporte de combustible con capacidad de 10,000 barriles de petróleo.

Próximamente deberá firmarse un nuevo contrato para la construcción, también para PETROPERU, de cuatro (4) barcazas de 10,000 barriles cada una que se utilizarán en el transporte de petróleo crudo que a partir del 1o. de enero se venderá a PETROBRAS. En la actualidad se está construyendo una barcaza-cisterna de 10,000 barriles para la Fuerza Fluvial del Amazonas y se iniciará la construcción de chatas auto-propulsadas y remolcadores para la misma Fuerza.

Las actividades de reparaciones también están en incremento, debiendo hacerse hincapié especial en el contrato que recién se ha firmado con ENAPU–PERU para la inspección y reparación del Puente Basculante del Terminal Fluvial de Iquitos. Demás está recordar que el dique flotante, con que cuenta el SIMAI, es el único de la región y que está a disposición de todos los armadores loretanos.

Como podrán apreciar nuestros lectores, el primer aniversario de la creación del Servicio Industrial de la Marina - Iquitos - SIMAI, encontrará a este Servicio en pleno trabajo, pero estamos seguros que los hombres que allí laboran se darán aunque sea un pequeño descanso para festejar este primer aniversario con todo el calor y la alegría que el acontecimiento merece.

LOS TRES CRUCEROS DE NUESTRA ESCUADRA SIMBOLIZAN LA UNION DE LA FUERZA ARMADA

Con el Nº 83, el Crucero BAP "Capitán Quiñones" es el nuevo integrante de la División de Cruceros.

"La Armada Peruana ha querido consagrar a uno de sus mejores buques de guerra, como altar flotante a la memoria del héroe de la Fuerza Aérea Peruana, Capitán José Abelardo Quiñones" dijo el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero como parte de su discurso que pronunció durante la ceremonia de cambio de nombre del Ex Crucero BAP "Almirante Grau" por el de BAP "Capitán Quiñones", llevada a cabo el 16 de mayo a bordo de la citada unidad que se hallaba acoderada en uno de los muelles de la Base Naval del Callao.

Más adelante, el Titular de Marina expresó que "este deseo de la Marina de Guerra ha sido posible realizarlo gracias a la patriótica decisión del señor Presidente del Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, General de División Juan Velasco Alvarado, quien autorizó la adquisición de un crucero más para nuestra Escuadra, consiguiendo con ello fortalecer considerablemente nuestro poder naval, componente vital de la Fuerza Armada, la que como siempre en forma indestructiblemente unida es garantía para el pueblo peruano para lograr los cambios que se están realizando en el país".

"Esta unión está ahora simbolizada en la División de Cruceros de la Fuerza Naval del Pacífico, al reunir los gloriosos nombres de Grau, Bolognesi y Quiñones, afirmó el Vicealmirante Vargas Caballero, quien luego señaló que "esta nueva unidad, a través del diario quehacer de cientos de Oficiales y tripulantes que laboran en sus entrañas, mueven sus máquinas, transitan por sus pasadizos, suben y bajan las escalas, cual sangre vivificante que circula por sus venas, cobrará la vida que animó el espíritu combativo e indomable de José A. Quiñones Gonzales, capitán de la FAP que personifica el espíritu de los Oficiales de ese cuerpo".

Al acto que se efectuó en la toldilla de popa y en la cámara de oficiales de la nave, concurrieron además los Ministros de Aeronáutica, Teniente General FAP Rolando Gilardi Rodríguez, el Premier y Ministro de Guerra, General de División EP. Edgardo Mercado Jarrín, el Presidente del Comando Conjunto de la Fuerza Armada, General de División Arturo Cavero Calixto, otros Ministros de Estado, autoridades de la Fuerza Armada y familiares del héroe José A. Quiñones.

La ceremonia se inició con la lectura del Decreto Supremo No. 009-73 MA que dispone el cambio de nombre de la citada unidad. Luego, el Ministro de Aeronáutica y Comandante General de la FAP, entregó la Bandera de Guerra al Comandante del BAP "Capitán Quiñones", Capitán de Navío AP. Rafael Cabredo Ríos.

Posteriormente, se develó la placa que perenniza el nuevo nombre del crucero así como un retrato al óleo del héroe de la FAP, situado en la Cámara de Oficiales del buque.

En esta oportunidad, el Ministro de Aeronáutica, Teniente General FAP Rolando Gilardi Rodríguez, agradeció a nombre de la Fuerza Aérea Peruana el gesto de la Marina al honrar con el nombre del héroe Capitán José A. Quiñones al crucero, que a partir de esa fecha, lleva el número 83.

Esta nave surcará nuestro mar como símbolo indestructible de la unión y firmeza de la Fuerza Armada al lado de los Cruceros BAP "Almirante Grau" (recientemente adquirido en Holanda) y BAP "Coronel Bolognesi", integrando la División de Cruceros de la Gloriosa Armada Peruana. (RVP).



ALTAS AUTORIDADES DE LA NACION, encabezadas por el Premier y Ministro de Guerra, General de División EP. Edgardo Mercado Jarrín, Teniente General FAP. Rolando Gilardi Rodríguez y Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero.



EL MINISTRO DE AERONAUTICA, Teniente General FAP Rolando Gilardi Rodríguez, entrega la Bandera de Guerra al Comandante del nuevo Crucero BAP "Capitán Quiñones", Capitán de Navío AP. Rafael Cabredo Ríos.

Meta de los planes del SIMA:

TRANSPORTAR NUESTRA CARGA EN NAVES PERUANAS CONSTRUIDAS EN NUESTOS PROPIOS ASTILLEROS

El C. de N. Jorge Du Bois Gervassi, Director Ejecutivo de los Servicios Industriales de la Marina ofreció una amplia exposición, "tratando de dar una visión general del SIMA", a los principales representantes del periodismo nacional durante la conferencia de prensa que se llevó a cabo con motivo del lanzamiento de la M/N "JOSE OLAYA". A continuación transcribimos su disertación.



. . .casi desde comienzos de siglo, las carenas se efectuaban en el dique flotante. . .



. . .el ex BAP "Coronel Bolognesi", que se encuentra sobre calzos el día de la inauguración. . .



. . .el "Monserrate": total deterioro por efecto de las llamas. . .

¿QUE ES EL SIMA?

El Servicio Industrial de la Marina, conocido también por sus siglas "SIMA", es una Dependencia de la Marina de Guerra del Perú, cuya misión fundamental es construir y reparar los buques de la Marina de Guerra del Perú, así como las naves mercantes nacionales y extranjeras y desarrollar actividades relacionadas con la industria metal-mecánica en general.

El SIMA cuenta con la necesaria autonomía administrativa para el desenvolvimiento de sus operaciones, siendo sus actividades gobernadas por un Directorio presidido por el Ministro de Marina y conformado por altos Jefes de la Marina que ocupan cargos relacionados con la función que el Servicio realiza.

En la actualidad el SIMA cuenta con dos Centros de Operaciones, uno en el Callao, el SIMAC; y uno en Iquitos, el SIMAI, creado recientemente para satisfacer la demanda de construcción de naves como consecuencia del desarrollo petrolífero de la Selva.

HACIENDO UN POCO DE HISTORIA

Durante muchos años, casi desde el comienzo del siglo, los buques de la Armada y en general los buques mercantes nacionales se carenaban en el Dique Flotante que pertenecía a la entonces "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao". Esta situación continuó hasta el año 1930 en que el Dique Flotante tuvo que dejar de operar por averías y fue varado en la Isla de San Lorenzo.

A partir de esa fecha se pierde completamente la autonomía en las reparaciones de los buques nacionales y éstos, incluso los buques de guerra, se ven obligados a viajar a puertos extranjeros para efectuar sus carenas y reparaciones mayores. Esta situación subsiste hasta el 2 de mayo de 1936 en que se inaugura el flamante Dique Seco del Callao, esta vez como Dependencia del Ministerio de Marina y formando parte, igual que el Taller de Mecánica, Calderería y Edificio Central, del Departamento de Reparaciones del Arsenal Naval. Todas las instalaciones nombradas prestan hasta hoy invalorables servicios. El primer buque en carenarse en el nuevo dique es el BAP "BOLOGNESI" que se encontraba sobre calzos el día de la inauguración. El nuevo dique con 632 pies de eslora, 82 pies de manga y 21 pies de puntal, puede recibir buques de alrededor de 25,000 TPB. Es pues este dique, el origen de lo que más tarde sería el Servicio Industrial de la Marina.

En el año 1940 y como consecuencia de la declaración de guerra del Estado Peruano a los países del Eje, algunos buques alemanes que se encontraban en puertos nacionales fueron incendiados por su propia tripulación. Uno de ellos, la M/N "MONSERRATE" se pudo varar, por acción del personal de la Marina de Guerra, evitándose su hundimiento, mas no su total y absoluto deterioro por efecto de las llamas. El entonces Departamento de Reparaciones del Arsenal Naval decidió efectuar la reconstrucción de la nave, tarea gigante que se logra, después de cuatro años, prácticamente en base sólo al ingenio y tesón de los hombres que en esa época

eran responsables de la delicada tarea de mantener operativa nuestra flota. La reconstrucción de la M/N "MONSERRATE" es el primer trabajo de mayor envergadura que se realiza en esta Dependencia, y se puede considerar la prueba de fuego que, al aprobarse con éxito, permite más tarde iniciar una nueva actividad: la construcción naval. La M/N "MONSERRATE" rebautizada con el nombre de BAP "CALLAO", sirve eficiente y noblemente en la Marina de Guerra durante 25 años, hasta que cansada ya, el 11 de octubre de 1972 en sentida ceremonia es dada de baja, pasando a reposar su noble figura en las aguas cercanas a la isla de San Lorenzo.

El año 1945, un grupo de entusiastas oficiales, ingenieros y técnicos del SIMA acuerdan construir una grúa flotante que requería la Armada y que debía importarse de astilleros europeos. Con entusiasmo y decisión se abocan al trabajo, teniendo que construir una grada provisional y, con todo éxito el 30 de agosto de 1946, se efectúa el lanzamiento de la primera nave metálica construida en el Perú: la Grúa Flotante "DOS DE MAYO".

La presencia de Oficiales altamente calificados, muchos de ellos en distinguidas Universidades del extranjero, con nuevas ideas sobre la forma como debía trabajar el Dpto. de Reparaciones, la necesidad de ampliar sus operaciones y los requerimientos de sus nuevas actividades decidió a la Superioridad Naval crear el Servicio Industrial de la Marina, SIMA, organización que contaría ya con la autonomía administrativa y la flexibilidad operacional indispensable para su eficiente funcionamiento. Es así que el 14 de febrero de 1950 se emite el Decreto Supremo No. 013 por el cual se crea el Servicio Industrial de la Marina en sustitución del antiguo Departamento de Reparaciones del Arsenal Naval.

La primera nave que se construye en el recientemente creado Servicio, el proyecto "001", lanzado el año 1953, corresponde a un ganguil para la draga del Arsenal Naval, sólo 176 TPB tiene esta embarcación, la que es seguida por el "EXPLORADOR", buque de investigación pesquera, proyecto "002", que se construye en las gradas del SIMA con sólo 35 TPB. La construcción de las nuevas gradas y la convicción de la Superioridad Naval de los beneficios que para el país significa el desarrollo de la industria de la construcción naval, permiten que se inicie en las mismas la construcción del buque del proyecto "003", esta vez un petrolero de 6,000 TPB, el BAP "ZORRITOS", que es lanzado en julio de 1958 y entregado al servicio de la Marina de Guerra en julio de 1959: La industria de la construcción naval ha iniciado ya su despegue. El BAP "ZORRITOS", que continúa aún prestando servicios en la Armada, es seguido de otros buques a los cuales nos referiremos posteriormente.

Al año 1969 el Supremo Gobierno decide dar mayor impulso al desarrollo de la construcción naval, aprobando como consecuencia de ello la Superioridad Naval el Plan de Desarrollo del SIMA con inversiones en la modernización de las instalaciones y gradas existentes y la construcción de un nuevo dique seco con capacidad para construir naves de hasta 150 mil toneladas en una primera etapa y 300 mil en su etapa final. Decide también la Marina de Guerra iniciar la construcción de naves en escala comercial, paso decisivo para un verdadero, seguro y armónico desarrollo de la industria naval. Hasta esa fecha el SIMA había construido buques solamente para la propia Marina y al ritmo de producción que le permitían las rentas de la misma obtenidas a través de la Ley 11537 (2 o/o de fletes de mar para construcción de buques petroleros). En agosto de 1971, se promulga la ley 18914 por la que se autoriza los contratos de construcción por el SIMA de los primeros buques que serían destinados para otros armadores, esta vez se trata de la EPCHAP que ordena la construcción de dos buques graneleros de 25,000 toneladas. Desde ese momento a la fecha se tiene contratados buques por 64,000 TPB y se están gestando operaciones para contratar la construcción de buques por 75,600 TPB. Desde el lanzamiento del B.A.P. "ZORRITOS" hasta la entrega del B.A.P. "ILO" en mayo de 1972, se había construido buques por un total de 45,000 TPB.

La dación del Decreto Supremo 022-72-TC que dispone la reparación de las naves peruanas en astilleros y factorías nacionales, lo consideramos como el reconocimiento de la importancia de la industria de la reparación naval como fuente de trabajo y como medio de economizar y generar divisas, así como la aceptación de la necesidad de otorgarle protección, igual que se hace con todas las industrias y actividades nacionales.

Pertenece también a la historia del SIMA, la decisión del Directorio de descentralizar sus operaciones, proyectándose a otros lugares de la República. Es así como por Decreto Supremo No. 008-72-MA del 1o. de agosto de 1972, se integra el Servicio Industrial de Iquitos (SIDI) al Servicio Industrial de la Marina y por Decreto Supremo No. 011-72-MA del 21 de agosto de 1972 se modifica la organización del Servicio Industrial de la Marina creándose los Centros de Operaciones del Callao y de Iquitos (SIMAC y SIMAI), autorizándose asimismo a la creación de nuevos Centros de Operaciones donde las necesidades de la región los exijan. Con estas disposiciones se proyecta pues el SIMA a nivel nacional.



. . .el BAP "Callao", que sirvió noble y eficientemente durante 25 años. . .



. . .se efectúa el lanzamiento de la primera nave metálica construida en el país. . .



. . .el proyecto 001 correspondió a un ganguil para la draga del Arsenal Naval. . .



. . .el "Explorador", buque de investigación pesquera, proyecto "002". . .



. . .el BAP "Zorritos" de 6,000 TPB es lanzado en 1959. La industria de la construcción naval peruana ha iniciado ya su despegue. . .



. . .se integra el Servicio Industrial de Iquitos (SIDI) al SIMA. . .



. . . creándose el SIMAI con lo que el SIMA inicia su proyección a nivel nacional . . .



. . .un dique seco, que atiende buques de hasta 26,000 TPB. . .



. . .dique flotante 107 con capacidad de hasta 3,900 toneladas. . .

CAPACIDAD INSTALADA

Las actividades a las que se dedica el Servicio Industrial de la Marina, reparaciones y construcciones navales y metal-mecánica, exigen de esta organización el contar con modernas y eficientes instalaciones. Tres diques, uno seco al cual nos hemos referido y que atiende buques hasta de 25,000 TPB; uno flotante, el 107, con capacidad de levante de hasta 3,900 toneladas (408'x48'x20'), y el 106, con capacidad de levante de 1,900 toneladas (288'x46'x14'), contribuyen notablemente en la atención de los muchos armadores que carenan sus buques en el SIMA, tanto nacionales como extranjeros.

Treintiséis talleres de distintas especialidades permiten efectuar prácticamente cualquier tipo de trabajo que requiere la reparación o construcción de buques convencionales. Tornos que reciben ejes de hasta 21 metros de largo, cortadoras automáticas de llama múltiple, cortadoras a escala de control electrónico, potentes grúas de levante electromagnético y muchos modernos y eficientes equipos permiten que los talleres del SIMA cumplan oportuna y eficientemente con la demanda de trabajo a la que permanentemente están sometidos, incluyendo trabajos ajenos a la industria naval, pero relacionados con la metal-mecánica que el SIMA efectúa frecuentemente en apoyo al desarrollo industrial del país.

Las instalaciones del Servicio Industrial de la Marina con las recientes adquisiciones de equipos y modernización de talleres efectuadas en los tres últimos años, se encuentran en capacidad para producir dos (2) buques al año de 25,000 TPB cada uno, debiendo ampliarse esta capacidad notablemente con el Plan de Desarrollo en vigencia.

BUQUES CONSTRUIDOS HASTA LA FECHA Y CARTERA DE PEDIDOS

Adjunto se incluye un cuadro en el que se puede apreciar todos los Proyectos construidos en el Servicio Industrial de la Marina y aquellos que se encuentran en construcción, contratados o negociándose. Como se puede apreciar en el mismo cuadro, los principales buques terminados hasta la fecha son los BAP "ZORRITOS" y "LOBITOS", petroleros de 6,000 TPB; los BAP "PARIÑAS" y "PIMENTEL", petroleros de 10,000 TPB; y el BAP "ILO", carguero de 13,000 TPB que fue entregado el año pasado al servicio.

En construcción y en la etapa de acabados se encuentra la M/N "RIMAC" (*) Proyecto "008", carguero de 13,000 TPB y de 19.5 nudos, gemelo del BAP "ILO", que ha sido adquirido por la Compañía Peruana de Vapores (CPV) en 284 millones de soles, con financiación de la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE) en una más de sus "buenas acciones". Esta nave se entregará el próximo 6 de junio.

En construcción y en la etapa de Gradas (*) se encuentra la M/N "JOSE OLAYA" (Proyecto "013"), que será lanzada el día 9 de mayo y que es el motivo principal de esta información. Se trata de un buque tipo granelero (Bulk Carrier) de 25,200 TPB y 32,500 toneladas de desplazamiento total. La construcción de esta motonave ha sido ordenada al SIMA por la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado (EPCHAP) y su financiación está a cargo del Banco Industrial en una operación conjunta con el Banco de la Nación y el Banco Central de Reserva. Los insumos de importación han sido adquiridos con financiación a la firma noruega Givind Lorentzen Trading. Se estima que en su construcción se emplearán 250,000 hombres-día de mano de obra directa, sin incluir en esta cantidad el trabajo del personal de profesionales, técnicos y empleados del SIMA, ni tampoco la mano de obra empleada en las otras industrias que proveen de insumos de fabricación nacional al astillero. El costo final se estima en 380 millones de soles, de los cuales casi 200 quedarán en el país por concepto de mano de obra y materiales nacionales. Se utilizará fundamentalmente para el transporte de harina y aceite de pescado, pero está preparado para cualquier otro tráfico de graneles (trigo, minerales, etc.). Su construcción se dispuso por Decreto Ley No. 18914. La M/N "JOSE OLAYA" después de su lanzamiento pasará al Muelle de Montaje para su acabado final, estimándose entregarla al servicio en el primer trimestre de 1974.

La M/N "HERMANOS CARCAMO", Proyecto "014", se encuentra en construcción en la etapa de Taller (*) y en cuanto el "OLAYA" sea lanzado, deberá pasar a las Gradas para el armado total de su casco. Este buque debe de lanzarse en diciembre del presente año y entregarse en el tercer trimestre del año 1974. Su construcción igual que el "OLAYA" ha sido ordenada por la EPCHAP bajo la misma operación financiera. El sistema de iniciar la construcción en talleres de las distintas secciones permitirá que en un mínimo de tiempo se pueda eregir el casco en gradas.

Se ha contratado con la Compañía Peruana de Vapores el Proyecto "016", el que ha sido autorizado por Decreto Supremo No. 072-73-EF del 13 de abril del presente año. Se trata de un buque granelero gemelo del "OLAYA" y del "CARCAMO" y será financiado por la Corpora-

ción Financiera de Desarrollo (COFIDE). Igual que los anteriores, también los insumos de importación serán provistos y financiados por Øivind Lorentzen Trading. Su construcción se iniciará en agosto del presente año, pasará a Gradas en diciembre, será lanzado en mayo de 1974 y entregado al servicio en diciembre del mismo año.

El Proyecto "017" se está negociando en estos momentos con PETROPERU y se trata de un petrolero de 25,000 TPB. Los contratos deberán firmarse en agosto del presente año para iniciar su construcción en abril de 1974. Su lanzamiento se efectuará en octubre del mismo año y su entrega en mayo de 1975. Los Proyectos "018" y "019" corresponden a dos buques graneleros de características similares al "OLAYA" y que se construirán para la Compañía Peruana de Vapores. Los contratos se firmarán próximamente y su entrega está programada para octubre de 1975 y abril de 1976 respectivamente.

En breve plazo se iniciará la construcción de seis (6) patrulleras de alta mar con diseño de técnicos peruanos y desarrollado y probado por la Empresa BAZAN, astilleros españoles que proveerán y financiarán los equipos de propulsión. Estas embarcaciones están diseñadas especialmente para el patrullaje de las 200 millas de mar territorial y su construcción ha sido ordenada por la Marina de Guerra del Perú.

Por otro lado, el Servicio Industrial de la Marina - Iquitos, SIMAI, ha iniciado sus actividades con especial empuje, habiendo construido pontones para el Muelle del Terminal Fluvial, una plataforma flotante para la Refinería de PETROPERU, está construyendo una barcaza-cisterna de 10,000 barriles y tiene un pedido de PETROPERU por cuatro (4) más de la misma capacidad. Un remolcador y dos barcazas auto-propulsadas, además de lo expresado, cerrará la producción del año 1973.

BENEFICIOS DEL DESARROLLO DE LA CONSTRUCCION NAVAL

Muchos de ustedes estarán pensando en estos momentos el porqué de tanto esfuerzo para desarrollar la industria de la construcción naval. Trataremos, con el fin de que comprendan nuestra inquietud, y participar de ella en lo posible, de presentarles en una síntesis bastante apretada, los principales beneficios del desarrollo de esta industria:

(1) Ahorro y Generación de Divisas.- La construcción de buques para la Marina Mercante Nacional evita la exportación de divisas como consecuencia de comprar buques en el extranjero. En la actualidad el 50 o/o del costo de un buque construido en nuestros astilleros, queda en el país por concepto de mano de obra, materiales nacionales y gastos generales. En un futuro próximo cuando SIDERPERU provea planchas de acero naval, el porcentaje de integración alcanzará el 60 o/o. Se estima que para 1976 se haya alcanzado un porcentaje de integración de 70 o/o, debiendo importarse sólo la máquina principal y algunos equipos sofisticados.
Al desarrollar la industria de la construcción naval y después de satisfacer los requerimientos de la Marina Mercante Nacional, el SIMA estará en condiciones de exportar buques tanto a los países del área andina como a otros países del mundo, lo que convierte a esta industria en generadora de divisas. Es necesario también tomar en cuenta la obtención de divisas por concepto de fletes que generan los buques que se construyen para el transporte de nuestro comercio exterior.

(2) Generación de Nuevos Puestos de Trabajo.- La industria de la construcción naval, por ser una actividad que requiere una capacitación técnica intermedia, representa un importante factor para la generación de nuevas plazas de trabajo. Actualmente el SIMA emplea 2,600 trabajadores y, de alcanzarse las metas propuestas, empleará en sus instalaciones en el año 1976, 6,000 trabajadores, lo que indudablemente convertirá a esta industria en uno de los más importantes centros industriales del país. Hay que considerar también el trabajo que se crea en las industrias auxiliares para proveer de insumos a la construcción naval.

(3) Efecto Multiplicador.- Una de las principales características de la industria de la construcción naval es el gran efecto multiplicador que tiene sobre otras industrias proveedoras de insumos, por ser ésta una industria de síntesis. El astillero construye el buque, pero esto significa darle forma al acero y efectuar el montaje de una enorme diversidad de equipos, un buque es prácticamente una ciudad flotante, que se requiere sean provistos por distintos fabricantes. Cuanto más estable sea la industria de la construcción naval, más serán los industriales que se dediquen a la fabricación de



. . .el 106, dique flotante con capacidad de levante de 1,900 toneladas. . .



. . .cortadoras automáticas de llama múltiple. . .



. . .cortadoras a escala, de control electrónico. . .



. . .trabajos ajenos a la industria naval, pero relacionados a la metal-mecánica que el SIMA ejecuta en apoyo al desarrollo industrial del país. . .



. . .el BAP "Pariñas", buque-tanque de 10,000 TPB. . .



. . .y el BAP "Ilo", carguero de 13,000 TPB. . .



. . .la m/n. "Rímac" adquirida por la CPV con financiación de COFIDE en una más de sus "buenas acciones". . .



. . .la m/n. "Olaya": se estima que en su construcción se emplearán 250,000 hombres-día. . .



. . .la m/n "Hermanos Cárcamo": iniciada la construcción en talleres de las distintas secciones. . .



. . .permite eregir en un mínimo de tiempo el casco en gradas. . .



. . .en breve plazo se iniciará la construcción de seis patrulleras de alta mar con diseño de técnicos peruanos. . .

equipos para buques y mayor será también la integración de la misma. Es tan importante el efecto multiplicador de esta industria, que en la mayoría de los países desarrollados o en vías de desarrollo que cuentan con astilleros, los Gobiernos incentivan en forma considerable su actividad. Por ejemplo, el subsidio de la construcción naval en Brasil alcanza casi el 70 o/o del costo del buque; en los Estados Unidos de Norteamérica 45 o/o; Italia, Francia y Alemania entre 10 o/o y 15 o/o; y en el Japón, el primer productor de barcos del mundo se subsidia a través de un precio especial en el acero y ahora último con la total exoneración de impuestos. Igualmente, todos estos países han creado fondos especiales o sistemas adecuados para una fácil, cómoda y flexible financiación para la construcción de buques.

(4) Factor Político.- Los países que en los grandes conflictos, como en las dos últimas guerras que arrastraron a la mayoría de los países del mundo, no cuentan con una flota mercante poderosa y astilleros que puedan construir sus propios buques, estarán siempre expuestos a transportar sus productos a través de buques de bandera extranjera, los que, lógicamente, impondrán sus condiciones. Un país con una industria naval desarrollada podrá en la situación expresada y en cualquier otro momento, colocar sus productos en el puerto en que se requieran y en las condiciones que, de acuerdo con el mercado, pueda imponer.

(5) Otros Beneficios.- Además de lo expresado, es obvia la ventaja que el país adquiere desde el punto de vista estratégico, al tener desarrollada su industria naval. Es interesante también el factor sicológico ya que el prestigio que un país adquiere al contar con sus propios astilleros para la construcción de buques que lleven la bandera peruana, tiene que incidir favorablemente en la moral de nuestro pueblo, acrecentando el orgullo nacional.

La política de impulso al desarrollo socioeconómico del Gobierno Revolucionario, que considera que todo factor productivo debe ser utilizado para acelerar nuestro desarrollo, nos permite hoy hablar de la construcción de buques, en gran escala. En el Perú contamos para ello con la capacidad de nuestros profesionales y la experiencia técnica y cooperación de nuestros trabajadores, empleados y profesionales que no escatiman esfuerzo y sacrificio para llevar adelante y hacer progresar al SIMA.

Para el desarrollo del SIMA y ante la magnitud e importancia del plan elaborado, el Supremo Gobierno decidió asignar los fondos que nos permitirán alcanzar los objetivos propuestos. Es necesario remarcar que el plan a cumplirse entre 1971-1980 incidirá, notablemente, en el desarrollo socioeconómico del país.

El plan decenal de desarrollo comprende dos etapas bien diferenciadas, la primera (1972-1976) que contempla la modernización de nuestras gradas, dotándolas de potentes grúas y nuevo equipamiento, así como la modernización de los talleres adquiriendo las máquinas-herramientas necesarias para alcanzar un ritmo de producción de tres (3) buques de 25,000 TPB al año. Igualmente, en esta etapa se contempla la construcción de un nuevo dique de construcción para buques de hasta 150,000 TPB. En la segunda etapa 1976-1980, se considera la ampliación del dique mencionado anteriormente y su complementación, a fin de dotarlo de capacidad para construir buques de hasta 300,000 TPB.

La capacidad planeada y la progresiva tecnificación de nuevo personal para llevar a cabo las tareas especializadas de esta industria, permitirá alcanzar en nuestro astillero el ritmo de producción requerido para que, en un plazo no muy dilatado, la Marina Mercante Nacional cuente con el volumen de bodega requerido para suplir las necesidades de nuestro comercio exterior. En la actualidad en que por ley tenemos reservado el 50 o/o de la carga, aún no alcanzamos a transportar el 20 o/o de la importación ni el 5 o/o de las exportaciones. En el último rubro, el de las exportaciones, será muy difícil superar en forma notoria la proporción indicada mientras no contemos con buques especializados para este transporte. La exportación de mineral de hierro sobrepasa los diez millones de toneladas anuales y es transportado íntegramente en super-metaleros de bandera extranjera. Esta situación se verá agravada con la exportación del petróleo del Oriente que llegará por el Oleoducto Trasandino a Bayobar, puerto en el que podrán atracar buques de hasta 220,000 TPB y en donde en un futuro no muy lejano se deberá embarcar la producción de fosfato de Sechura. Es pues indispensable que el Perú cuente también con buques de gran tonelaje para embarcar ciertos productos de exportación que, para llegar a mercados internacionales a precios competitivos, requieren ser transportados en grandes volúmenes.

La constitución de la Corporación Financiera de Desarrollo, COFIDE, como entidad financiera del Estado y que ha venido decididamente en apoyo de nuestros proyectos, consideramos que es relievante paso en el desenvolvimiento y ampliación de nuestras actividades. Si bien la construcción de buques proporciona beneficios al país, requiere también de ingentes inversiones tanto de moneda nacional, que COFIDE está financiando a los armadores movilizando los recursos internos, como de moneda extranjera que también COFIDE, gracias al buen impacto que ha causado en organismos internacionales, puede promover y avalar.

Igualmente, la Ley de Reserva de Fletes, que asigna hasta el 50 o/o de los mismos a buques de bandera nacional podría dar, a través de una buena reglamentación en su aplicación, la capacidad potencial a los armadores nacionales para construir buques en nuestro país, aunque pensamos personalmente que el total de la carga nacional debe ser reservada para buques de bandera peruana, con la sola excepción de los casos de reciprocidad, convenios internacionales y conferencias navieras. Con ello podría evitarse que buques de terceras banderas, que no representan ni al país comprador, ni al vendedor, se lleven gran porcentaje de nuestra carga o por lo menos, la parte más rentable de la misma.

Creemos que los planes del Servicio Industrial de la Marina tienen sólidos cimientos en un real y efectivo mercado de buques, representan un importante factor en el desarrollo de la industria nacional, significan una importante fuente generadora de divisas y nos llevan, a pasos acelerados, hacia esa tan deseada meta: transportar nuestra carga en buques peruanos construidos en nuestros propios astilleros.

(*) *Nota de Redacción.- Esta exposición se efectuó el 4 de mayo, posteriormente y antes de la edición de la revista, se ha lanzado la M/N "OLAYA", se ha iniciado el trabajo en gradas de la M/N "HERMANOS CARCAMO" y se ha entregado a CPV la M/N "RIMAC".*



. . .en el SIMAI se está construyendo una barcaza de 10,000 barriles de capacidad. . .



. . .la industria de la construcción naval representa un importante factor para la generación de nuevas plazas de trabajo. . .



. . .la modernización de nuestras gradas, dotándolas de potentes grúas. . .

BUQUES CONSTRUIDOS HASTA LA FECHA Y CARTERA DE PEDIDOS

PROY. Nº	TIPO	NOMBRE	ARMADOR	ESLORA MTS.	MANGA MTS.	PORTE BRUTO TONS.	FECHA LANZAM.	FECHA ENTREGA
001	Ganguil	B-3	A.P.	37.0	6.10	176	27 Oct.'53	Nov.'53
002	Pesquero	Explorador	A.P.	22.6	5.60	35	Feb.'56	1956
003	Tanque	Zorritos	A.P.	117.3	15.9	6,000	26 Jul.'58	Jul.'59
004	Tanque	Lobitos	A.P.	117.3	15.9	6,000	2 May.'65	15 Jun.'66
004-A	Compuerta	Barco-Puerta Nº2	SIMA	27.3	4.50	307	5 Ene.'66	Feb.'66
005	Tanque	Pariñas	A.P.	131.3	18.9	10,000	2 May.'67	28 Jun.'68
005-A	Ganguil		A.P.	37.0	6.10	196	19 Oct.'67	19 Oct.'67
006	Tanque	Pimentel	A.P.	134.3	18.9	10,000	30 Oct.'67	24 Jun.'69
006-A	Ganguil		A.P.	37.0	6.10	196	5 Jul.'68	5 Jul.'69
007	Carguero	Ilo	A.P.	153.8	20.4	13,000	15 Jul.'70	25 May.'72
008	Carguero	Rimac	C.P.V.	153.8	20.4	13,000	12 Dic.'71	Jun.'73
009	Patrullera	Río Chira	A.P.	30.48	6.45	145	18 Nov.'71	12 Dic.'71
010	Ganguil		A.P.	37.00	6.10	196	1 Set.'70	2 Set.'70
011	Ganguil		ENAPU	37.00	6.10	196	5 Oct.'70	5 Oct.'70
012	Ganguil		ENAPU	37.00	6.10	196	5 Oct.'70	5 Nov.'70
013	Granelero	José Olaya	EPCHAP	180.3	22.9	25,200	9 May.'73	Mar' 1974
014	Granelero	Hnos.Cárcamo	EPCHAP	180.3	22.9	25,200	Dic.'73	Set.'1974
015	Cisterna	ABA-113	A.P.	24.00	7.20	300	3 May.'72	3 May.'72
016	Granelero		C.P.V.	180.3	22.9	25.200	Jul.'74	Dic.'74
017	Tanque		PETROPERU	C O N T R A T A N D O S E			Dic.'74	May.'75
018	Granelero		C.P.V.	C O N T R A T A N D O S E			Jun.'75	Nov.'75
019	Granelero		C.P.V.	C O N T R A T A N D O S E			Dic.'75	May.'76
020	Patrullera		A.P.	50	7.20	300	C O N T R A T A N D O S E	
021	Patrullera		A.P.	50	7.20	300	C O N T R A T A N D O S E	
022	Patrullera		A.P.	50	7.20	300	C O N T R A T A N D O S E	
023	Patrullera		A.P.	50	7.20	300	C O N T R A T A N D O S E	
024	Patrullera		A.P.	50	7.20	300	C O N T R A T A N D O S E	
025	Patrullera		A.P.	50	7.20	300	C O N T R A T A N D O S E	

Por el C. de N. José Valdizán Gamio

calvario de un pescador

Días de angustia, incertidumbre y temor vivió Lima, allá por el mes de junio de 1823, cuando se comenzó a pegar cartelones en sus calles y se leyeron los respectivos bandos emitidos por el cabildo de la ciudad, con motivo de la ocupación por las tropas españolas de Canterac. Copio a continuación el texto de uno de aquellos avisos:

LA MUNICIPALIDAD

La última intimación del Ejército Real, por el órgano del Señor Coronel don Ramón Rodil, es reducida a que: para las cuatro de la tarde del día... se apronten 3,000 fusiles o su equivalente; 4,000 varas de paño y 40,000 de brin, y en caso de no franquearse, sin réplica ni representación alguna, se desocupe la ciudad para proceder a su incendio el dia de mañana. Bajo de este concepto los vecinos redimirán del exterminio y la desolación de la ciudad, exhibiendo cuanto posean de plata y oro en la Municipalidad para dar cumplimiento a lo exigido, en la inteligencia de que cualquiera ocultación o renuncia se graduará por el más atroz delito.

Lima, junio 19, de 1823
JOSE ANTONIO COBIAN
Escribano del Cabildo

Tanto el regidor, don Miguel Gaspar de la Fuente y Pacheco, como el procurador síndico, don Lorenzo Soria, personeros del Municipio y del Tribunal del Consulado, respectivamente, iniciaron gestiones para conseguir un préstamo de los comerciantes ingleses. Lo garantizaban con "todas las fincas y propiedades de la ciudad que hipotecaba este Excelentísimo Ayuntamiento, por su representación, bajo la mancomunidad insolidum, para satisfacer la cantidad que se mutuase en el plazo y con los intereses que se hubiesen de estipular".

Hasta esos extremos llegaba Rodil, uno de los principales personajes de esta tradición. Otra de sus crueldades fue la que ejecutó con el Padre D. Crucífero Mariluz, de la Comunidad de la Buena Muerte, durante el sitio del castillo del Real Felipe: temeroso de que fraguase en la sombra alguna conjura en su contra, pretendió hacer que aquel sacerdote le revelase los secretos, que en confesión, habianle confiado sus penitentes.

Al negarse el Padre Mariluz a traicionar su sagrado ministerio, Rodil no transigió y mandóle fusilar en el acto.

Tiempos como aquellos, en que con ferocidad sanguinaria se perseguía a los separatistas, tuvieron que ser muy difíciles y arriesgados para quienes, puesta la mente en la independencia, dirigian todos sus esfuerzos hacia la obtención de un ideal supremo: la libertad del Perú.

Entre éstos se encontraban José Silverio Olaya Balandra, modesto y valiente pescador que servía de correo en la causa patriota. Como de él me ocuparé luego, amigo lector, permíteme introducir en esta tradición a otros personajes que también figuras en la trama de esta historia.

Años antes de la intimación que hizo a Lima el Ejército Real por intermedio de Rodil y más o menos por el 1820, en la villa de San Pedro de los Chorrillos vivía un matrimonio feliz: el de José Apolinario Olaya Córdova y Melchora Balandra Sebastián.

Seis hijos —sobrevivientes de los doce que tuvo aquella pareja— completaban la familia: María Mercedes, José Silverio, Josefa Bruna, Cecilio, Manuela y la pequeña Narcisa.

Muy de madrugada se levantaba el padre para alistar el bote en compañía de sus dos hijos varones. Pronto se hacían a la vela, en veces hasta la isla de San Lorenzo o el Callao, tratando con ello de vender a mejor precio la pesca obtenida y aumentar la modesta economía hogareña. Hombres de mar curtidos por el sol y hechos al trabajo rudo, entre redada y redada conversaban de muchas cosas disímiles pero interesantes. Como gran parte del tiempo lo pasaban sujetos al vaivén de las olas, les resultaba necesario hablar y emitir sus opiniones para atenuar el natural aburrimiento que trae consigo la espera. La emancipación de la tutela española y la patria libre, resultaban los temas más abordados en la embarcación.

Diariamente, ya de regreso a Chorrillos, se reunían con el resto de la familia en el rancho que poseían. Apenas comenzaban a tañer las campanas anunciando la hora del ángelus, Doña Melchora invitaba a todos a rezar el santo rosario. Al terminarlo —y como era costumbre antaño— añadían preces por los caminantes, navegantes y difuntos, orando también por sus enemigos e implorando para ellos el divino perdón.

Así pues, el acendrado catolicismo de doña Melchora y la fe que ponía en la emancipación don José Apolinario, pronto se fusionaron en el pensamiento de sus hijos conformando una doctrina. Dios y Patria constituyó el lema familiar, que si bien jamás resultó escrito, no tuvo nunca necesidad de materializarse en letras desde que lo llevaban grabado, indeleblemente, en el corazón.

La fiesta que diera en su rancho don José Apolinario poco después, confirma lector amigo, este razonamiento de carácter subjetivo que me atrevo a exponerte. En ella hubo chicha en mates, pisco puro de Ica, algazara y baile; mientras se pulsaban las guitarras y se tocaba acompasadamente el criollísimo "cajón", los asistentes pudieron saborear los platos de cebiche y escabeche preparados por doña Melchora con ayuda de sus hijas.

El acontecimiento de fondo —y no está entre mis papeles si a él concurrió o no el señor cura párroco— fue de nivel sencillo pero altamente significativo: se trataba de bautizar la nueva red acabada de terminar. Para dar gusto a doña Melchora e implorar las bendiciones del Altísimo, era necesario ponerle un nombre adecuado con miras a que don José Apolinario se considerase satisfecho.

Pues se le bendijo para quedar bien con el buen Dios, cristianándosele con un apelativo ocurrente —heroico para esos tiempos, diría yo— escogido por el dueño entre otros muchos: "Red de Pejerreyes de la Patria" le pusieron, y todo el mundo quedó contentísimo.

Pero volvamos a nuestra istoria, querido lector, con el fin de tener una perspectiva de los acontecimientos que ocurrieron en Lima, a raíz de la marcha que sobre dicha ciudad verificó el General Canterac.

Mientras el duro soldado hispano extorsionaba a la ciudad, el Congreso Nacional encerrado en las fortalezas del Callao y con un quórum de 28 representantes, comenzó a recriminar al Ejecutivo —el Mariscal José de la Riva Agüero, se encontraba en ejercicio del poder— sobre una serie de errores militares. Finalmente acordó trasladarse a Trujillo para continuar sesionando lejos de la amenaza española. Domingo Orué y Mirones, marino y gran patriota ofreció un buque para transportar a los diputados al Norte.

Con el ejército casi desbaratado, un Poder Ejecutivo débil y sin mayor autoridad y un Congreso incompleto, las posibilidades de éxito eran prácticamente nulas. Por ello Sucre asumió el mando de las fuerzas que guarnecían el castillo del Real Felipe, otorgándole aquel Congreso el supremo mando militar y desposeyendo del mismo a Riva Agüero. A éste se le dio pasaje para Trujillo, con el fin de

trasladar el gobierno a dicha ciudad y que ejerciera su acción con plena libertad.

Necesitando Sucre mantenerse informado sobre los movimientos patriotas en Lima, tuvo que ver la manera de emplear un correo que pasara desapercibido y rompiese —con su insospechable e inocente apariencia— el cerco de vigilancia española que era cada vez más difícil de burlar. Para ello se pensó en Olaya.

La distancia de aproximadamente 15 kilómetros existentes entre Lima y Chorrillos, sólo se hacía en esos tiempos a lomo de mula, caballo o en calesa. Nadie pasaba sin ser severamente registrado. Un pescador, sin embargo, hombre de mar modesto que iba a vender a la capital el producto de su trabajo cotidiano, era la persona menos a propósito para despertar sospechas. Muchos de estos viajes hizo Olaya para recabar los mensajes cifrados que los patriotas de Lima deseaban enviar al Callao. En otras oportunidades salió de pesca y navegó desde Chorrillos hasta nuestro primer puerto, llevando escondidas entre la masa escamosa y la urdimbre de sus redes de transportar pescados, los documentos que había de entregar a los chalacos. D. Andrés Riquero, alto empleado de la Contaduría de Valores, era el encargado de distribuir cartas y auxilios para los guerrilleros patriotas en el Callao; su sobrina, doña Juana de Dios Manrique, esposa de D. Clemente Luna, marino y propietario de varios barcos, era el enlace limeño, mejor dicho, centralizaba la distribución de la correspondencia dirigida por Riquero o Sucre a D. Narciso de la Colina, hacendado de Casa Blanca, en la quebrada de Cerro Azul.

Doña Juana Manrique de Luna, era una mujer joven y valiente —como que contaba sólo con 22 años— entregada por completo a la causa patriota.

Tradiciones familiares —escuchadas por quien estas líneas escribe a parientes de dicha dama— aseguran que a raíz del apresamiento de Olaya y al ser registrada su casa por los esbirros de Rodil en busca de pruebas acusatorias, ella tenía un paquete de cartas que aún no había podido ser entregado. Al ser sorprendida por el brusco allanamiento de la casa mientras efectuaba la limpieza del hogar, no le quedó otra cosa que posar el plumero que en la mano llevaba sobre las cartas, ocultando así, muy a la ligera, cosa tan importante en la que le iba la vida.

Los españoles no dejaron mueble sin registrar, ¡pero olvidaron levantar el plumero!

Mas volvamos, lector, a José Silverio Olaya Balandra y a su difícil encargo de actuar como correo de los patriotas.

Parece que tentados por algún ofrecimiento de dinero, prebendas o tal vez por envidia, dos espías realistas, el mulato José Mirones, en Lima, y el pescador Leocadio Laynes, vecino de los Olaya en Chorrillos, vigilaban constantemente a José Silverio. Cierto día en que aquel valiente había partido hacia Lima llevando correspondencia separatista le denunciaron, verificándose su captura a las cinco de la tarde, en la capital, por tropas al mando del secretario de Rodil, D. Manuel Llanos, quien hizo que lo condujeran preso a un calabozo del Palacio.

A partir de ese momento comenzó el calvario de José Olaya. Al principio fue tolerable y hasta de naturaleza insospechada: vino y mujeres quiso usar el taimado Rodil para lograr que el modesto pescador saliera de su mutismo. Careos en el citado palacio con D. Juan de Dios Manrique de Lara, el Conde de la Vega del Ren, doña Antonia Zumaeta de Riquero, D. Narciso de la Colina, D. Andrés Riquero y su hermano Luis, Capellán del Virrey, también se pusieron en práctica sin resultados. Inmutable el patriota, seguro de que si él no confesaba no podrían identificar a dichas personas —puesto que al ser capturado, arrojó el paquete principal de correspondencia a la acequia que corría por la calle de San Marcelo— sabía que sólo habían hallado dentro de una caja vacía de dulces que llevaba en su red, unas pocas cartas en clave, sin dirección ni firma, y una escarapela bicolor de la patria. Inmutable, repito, miraba a quienes le ponían al frente, sin vacilar; sin que un solo músculo de su faz delatara que les conocía de cerca; sin que ni el más involuntario parpadeo traicionara su rostro de esfinge, haciendo peligrar las vidas y haciendas de quienes en él habían depositado su confianza.

Rodil tuvo que cambiar de tácticas; hízolo prometer el grado de Oficial en el ejército, ofreciéndole fuertes sumas de dinero. Olaya, estoico y leal, mantuvo su línea de conducta.

Como ya habrás podido apreciar, lector amigo, aquel brigadier español era hombre de escasa sensibilidad y capaz de llegar a extremos inimaginables. Viendo fallidas sus esperanzas ante la resolución de Olaya, no titubeó en recurrir al tormento para conseguir sus objetivos. Crueles en demasía fueron los procedimientos empleados con el valiente patriota: desde arrancarle las uñas y atenazarle los pulgares desollados, presionándolos con el cierre de un fusil, hasta el apaleo y azote salvaje de sus espaldas sangrantes, hecho con el mayor ensañamiento.

El leal pescador soportó aquel martirio sin pronunciar palabra, resignado a sufrir y a morir por su patria.

Más allá llegó Rodil. . ., a algo monstruoso: calculando que quizás la aflicción materna pudiera conmover al mártir y hacerlo confesar, hizo que le condujeran ante doña Melchora Balandra, para que ella, objetivamente, pudiese contemplar las ferocidades de que había sido objeto el hijo de sus entrañas, y para que sus lágrimas —ablandando aquél corazón valiente que no quería verla sufrir— hicieran el milagro de sacarle de su mutismo.

Los ojos de la madre suplicaron piedad en medio de intensos sollozos. Los del hijo respondieron con un chispazo de ternura. Triste pero decidido se adelantó hacia la anciana, y estrechándola en sus brazos, le dijo:

—Sepulte, madre, mi cadáver —si se lo entregan— al lado del de mi padre, en el cementerio cercano a esta parroquia y a nuestro hogar.

Y cuando los esbirros de Rodil, viendo su propósito firme de no pronunciar palabras delatoras tornaron a separarlo de doña Melchora para llevárselo, el mártir volvió la cara hacia aquella pobre mujer para decirle "¡Adiós madre mía! ".

Después de aquella entrevista su vía crucis continuó. Si bien Rodil con su proterva acción no pronunció frase alguna, el hecho aquél colocó a doña Melchora en la situación de una madre estoica y sacrificada; a José Silverio Olaya, en un sitial histórico rayano en lo sublime, porque al despedirse de esa manera de quien le había dado el ser, fue ese modesto pescador el autor de una frase no dicha, mas semejante al pensamiento expresado por Jesucristo en la cumbre del Gólgota:

"Mujer: ¡he aquí a tu hijo! ".

Porque ese hijo, con su comportamiento heroico, su valentía y lealtad sin límites, al dejar a su madre voluntariamente y marchar a encontrarse con el plomo asesino, estaba venciendo a Rodil, triunfando sobre el dolor y despreciando la muerte, demostrando con ello a quienes presenciaron la escena, la clase de hombre que era, capaz de sacrificar todo por la patria: su vida, su bienestar y hasta la pena inmensa que invadía a su madre. Tras de sufrir mayores y tremendas torturas adicionales que me resisto a citar, el mártir desmayóse muchas veces a causa de la crueldad del tormento. Días después fue puesto en capilla, y estando en ella, escuchó su sentencia de muerte.

El 29 de junio de 1823, dentro del perímetro de la plaza de armas de Lima —en el lugar conocido hogaño como Pasaje Olaya— una descarga cerrada de fusilería retumbó trágicamente en todos los rincones de la ciudad: José Silverio Olaya Balandra había muerto. Eran las once de la mañana.

Antes de morir y al acercársele un esbirro para preguntarle su última voluntad, Olaya arrancóle de las manos la escarapela patria que le había arrebatado al apresarle, asestándole, violentamente, una sonora bofetada.

Relata D. Luis Antonio Eguiguren, el acucioso biógrafo de Olaya, que una vez muerto éste se le mandó degollar. Por órdenes de Rodil el cadáver decapitado y la cabeza sangrante fueron remitidos hasta San Pedro de los Chorrillos, a lomo de mula y en un catre de lona de esos que llaman "de tijera" para ser entregado a doña Melchora. . . Era como si se le dijera, nuevamente:

"Mujer: ¡he aquí a tu hijo! "

Indescriptibles fueron los momentos que vivió aquella madre ahogada en sollozos y lágrimas incontenibles, mientras los familiares colocaban el cuerpo en una blanca sábana, entre dos cirios funerarios y con la escarapela patria en la mano.

Después, y como hicieron con su padre, le vistieron con el hábito de San Francisco para proceder a inhumarlo. Al parecer y sin que este dato esté confirmado, los restos de Olaya debieron ser enterrados en el pequeño camposanto que por ese entonces había, a espaldas de la Iglesia Matriz de Chorrillos.

El 3 de setiembre de 1823 y mediante un Decreto Supremo, la nación, cumpliendo un deber de gratitud otorgó una pensión de 20 pesos a la familia Olaya, equivalente al haber de un subteniente de infantería del ejército. En 1847 se fijaron normas para su pago, limitándolo a 50 años de duración. El 11 de noviembre de 1858, la asignación fue elevada a 40 pesos.

Y aquí, lector amigo, entre tintes de tragedia y deseos de enaltecer la memoria de aquel mártir de la lealtad que fuera Olaya, termina el relato de este episodio protagonizado por un modesto hombre de mar que vivió, sufrió y murió por el Perú, dejando a la posteridad la lección más grande de patriotismo que darse pueda.

Porque José Silverio Olaya Balandra quiso a su tierra, como ninguno: hasta la muerte.

Porque, cuando salía a pescar para ganar el sustento de los suyos, muchas veces pensó en un Perú libre, al tender su "red de pejerreyes de la patria".

Y porque, al enterrársele en el Chorrillos en que vivió se llevó a la tumba, entrelazada en las manos, la insignia gloriosa del bicolor nacional que tanto amó durante los veintiocho años que duró su preclara existencia.

En el programa habitacional de «La Taboadita»

549 CASAS MAS PARA LOS TRABAJADO

También se inauguró el local social-comercial de Ventanilla

Ya se ha hecho tradición en el SIMA, que al lanzarse un buque al mar, las gradas del astillero inmediatamente son ocupadas por la quilla de otro buque, como una clara muestra de continuidad y progreso.

Trasladando esta figura al campo de bienestar del personal del SIMA, podemos afirmar también que ella se ha cumplido en los programas de vivienda que realiza la "Cooperativa de Vivienda SIMA Ltda. No. 161 a través del esfuerzo de sus directivos.

Esta simbólica afirmación fue destacada por el Director Ejecutivo del Servicio Industrial de la Marina, Capitán de Navío AP. Jorge Du Bois Gervassi, al usar de la palabra durante la colocación de la primera piedra del conjunto habitacional "La Taboadita" en donde se edificarán 549 casas para los trabajadores simistas.

En la sencilla ceremonia realizada el 27 de mayo en el amplio terreno de este fundo, ubicado a la altura de la Cuadra 25 de la Av. Colonial del Callao, el Director Ejecutivo del SIMA dijo que "en nuestro servicio se ha considerado siempre que el elemento humano es el más importante, por lo que la dirección del SIMA ha mantenido despierta su inquietud para lograr un desarrollo integral y profundo del trabajador simista".

"Los trabajadores del SIMA han aprendido en su trabajo diario que apenas se lanza un buque al mar, es conveniente colocar la quilla de otro", dijo, "y es así que hoy, al poco tiempo de haber "lanzado" el Proyecto 002 "Maranga", estamos colocando la "quilla" del proyecto 003, "Taboadita".

Finalmente felicitó a los directivos de la Cooperativa de Vivienda y a todos los asociados por el constante empeño que han demostrado para cristalizar el anhelo de la casa ropia de los trabajadores simistas.

La ceremonia fue apadrinada, en representación del Ministro de Marina, por el Director General de Logística, Contralmirante AP. Manuel Morán Márquez y la señora Angelina de Sologuren, en representación de la esposa del Ministro de Vivienda.

La trascendental importancia de esta obra fue relievada por el Presidente de la Cooperativa de Vivienda del SIMA,



ESTAMOS COLOCANDO LA "QUILLA" del proyecto "003", dijo el Director Ejecutivo del SIMA, C. de N. Jorge Du Bois Gervassi.



549 SIMISTAS pronto tendrán sus casas propias, dijo el Presidente de la Coop. de Vivienda, Julio Vásquez. . .



LA MADRINA, SEÑORA DE SOLOGUREN, en representación de la señora de Arróspide, deposita simbólicamente un poco de mezcla en la primera piedra de "La Taboadita"



TRABAJADORES SIMISTAS y sus familiares observan las maquetas de las casas que se construirán en "La Taboadita". . .

DORES DEL SIMA
nilla

señor Julio Vásquez, cuando le correspondió hacer uso de la palabra. Señaló que su representada, nació para solucionar los problemas de vivienda de los simistas.

Refiriéndose al conjunto de "La Taboadita" señaló que las viviendas serán construidas a un costo de 185 millones de soles incluyendo el terreno, teniendo valores unitarios de 200, 250 y 300 mil soles cada casa en los nueve modelos proyectados, a los que se han denominado pintorescamente con los nombres de: Mero, Tiburón, Tiburón Modificado, Tiburón Original, Tiburón Esquina, Pez Espada, Delfín, Barracuda y Lobo Marino.

En esta forma, los 549 simistas, que pronto tendrán sus casas propias en "La Taboadita", se sumarán a los 320 de Maranga y a los 100 de Ventanilla, quienes ya poseen sus respectivas viviendas.

También se inauguró sede social de la cooperativa

La Cooperativa de Vivienda del SIMA in- -nedio- día del sábado 26 de mayo su nueva sede social construida en Ventanilla a un costo de más de 2 millones de soles.

La inauguración de este magnífico local fue apadrinada por el Director Ejecutivo del SIMA, Capitán de Navío A.P. Jorge Du Bois Gervassi, y por la señora María Meza de Reifenrath, esposa del Alcalde de Ventanilla, quienes concurrieron acompañados por diversas autoridades, funcionarios y trabajadores simistas.

Esta sede social-comercial, cuenta con un salón que tiene una capacidad para medio millar de personas, además de oficinas, bar, vestuarios, cocina y un amplio auditorio.

El local es el más grande que se ha construido en el citado balneario chalaco. Su auditorio levantado en una área de 500 metros cuadrados, ha sido puesto a disposición de la comunidad de Ventanilla, respondiendo a un amplio deseo de servicio por parte de los directivos de la Cooperativa de Vivienda.

El área total de este local que se ha construido llega a una cifra de mil metros cuadrados. Su construcción fue posible por los aportes de sus asociados mediante la venta de bonos de mil soles cada uno. Está ubicado en la Calle 19 de la progresista ciudad Satélite de Ventanilla (RVP).



EL PARROCO DE VENTANILLA bendice el local social comercial de la Cooperativa de Vivienda en dicho balneario.



EL PADRINO, Capitán de Navío A.P. Jorge Du Bois G. devela la placa de inauguración del local social comercial.



VISTA PANORAMICA del local comercial de la Cooperativa de Vivienda en Ventanilla.

TRUPAL

Compañía Papelera Trujillo S.A.

Santiago de Cao - Trujillo

Se complace en felicitar al Servicio Industrial de la Marina por la labor que desarrolla en el progreso del País y la colaboración que brinda a las industrias privadas en el mantenimiento de equipos y tecnificación de personal.

ALFA-LAVAL



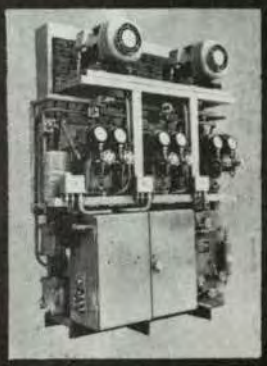
AL SERVICIO DE LA MARINA. . .

INTERCAMBIADORES DE CALOR



Calentamiento y/o enfriamiento de Petróleo, agua y aceites lubricantes.

REFRIGERACION MARINA



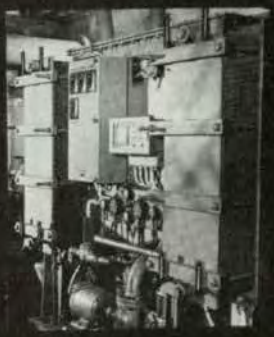
Plantas y Equipos STAL/ALFA–LAVAL para refrigeración de bodegas, containers, acondicionamiento de aire, cámaras de provisiones y gas licuado.

SEPARADORAS CENTRIFUGAS



Purificación de Petróleo y Aceites Lubricantes.

PLANTAS DESTILADORAS



Unidades compactas NIREX para la obtención de agua fresca, utilizando agua caliente del motor.

SERVICIO TECNICO PERMANENTE.

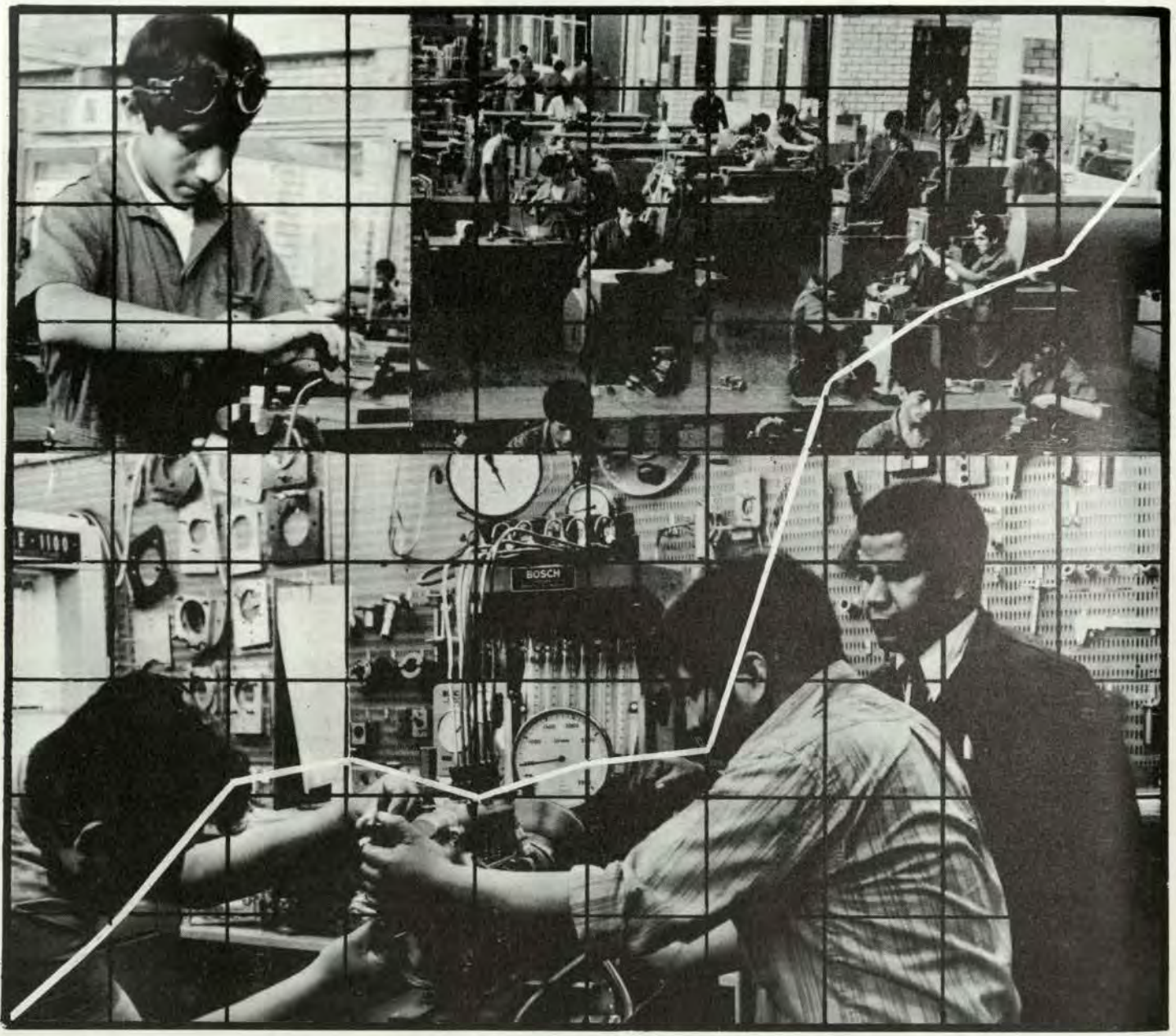
ALFA-LAVAL

Horacio Urteaga 432 (Campo de Marte)
Telf. 32-0606

SENATI CAPACITA MANO DE OBRA PARA LA INDUSTRIALIZACION

Más y mejor mano de obra calificada para nuestra acelerada industrialización, brinda el SENATI mediante sus programas: APRENDIZAJE REGULAR, ADIESTRAMIENTO DENTRO DE LA EMPRESA, PERFECCIONAMIENTO DE TRABAJADORES EN SERVICIO, ASESORIA TECNICA Y UNIDADES MOVILES.

Con mayor capacidad instalada en sus Centros especializados y renovados sistemas, el SENATI inició sus operaciones el año 1973, con la seguridad de poder satisfacer mejor la demanda de mano de obra a la industria manufacturera nacional.



1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972

117,729

PARTICIPANTES-CURSO

Superadas las etapas críticas de creación, diseño, construcción, equipamiento y puesta en marcha de sus Centros de Lima, Chiclayo y Arequipa, en los primeros 10 años de existencia, atendió a 117,729 participantes-curso, entre ejecutivos, supervisores y obreros, cifras que viene acrecentando en la actualidad con la ampliación de sus metas de trabajo.

VOLVO: industria peruana que avanza!

VOLVO se halla plenamente identificado con el proceso peruano de desarrollo.
Por eso está trabajando a ritmo racional y parejo de acuerdo a
las crecientes necesidades de la industria nacional.
VOLVO ha multiplicado esfuerzos y producción merced a las fuertes inversiones
que viene realizando en la adquisición de nueva maquinaria y equipo;
y a la capacitación intensiva de su personal.

Inauguramos el 4 de Junio el nuevo complejo de servicio y repuestos

Actualmente VOLVO está trasladando su Planta de Servicio y Repuestos de la Avda. Colonial hacia el NUEVO COMPLEJO DE SERVICIO Y REPUESTOS DE LA PANAMERICANA NORTE (Km. 8.5), levantado en un área de 40,000 m2 con una inversión de CIEN MILLONES DE SOLES (S/.100'000,000.00); y equipado con un stock de repuestos por valor de SETENTA MILLONES DE SOLES (S/. 70'000,000.00); donde VOLVO seguirá brindando a sus usuarios el servicio y mantenimiento más eficientes, gracias a su moderna y avanzada maquinaria.

Nueva línea de montaje para omnibuses

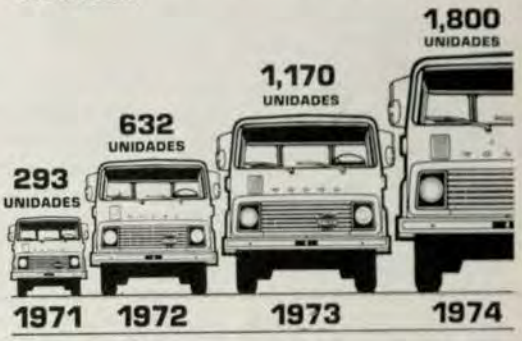
Al aumentar la capacidad de ensamblaje, VOLVO instala una Línea de Montaje para chasis de omnibuses; lo que permitirá cubrir un adicional de producción del orden de 60 unidades mensuales.

Mayor área para aumentar la capacidad de la planta de ensamblaje

La creación del Nuevo Complejo de Servicio y Repuestos VOLVO permitirá aumentar el área disponible en la Planta de Ensamblaje en un 70% para ampliación de la Línea de Montaje. Margen considerable que beneficiará la producción de estas valiosas unidades VOLVO, tan eficaces en el exigente trabajo que se realiza en las 3 regiones del país.

VOLVO: ritmo ascendente y seguro de producción

Las cifras son bastante elocuentes en lo que a progreso de la industria VOLVO en el país se refiere. En 1971 VOLVO produjo 293 unidades en términos anuales. En 1972 la cifra fue doblada a 632 unidades. Para 1973 llegará a las 1,170 unidades anuales. Y en 1974 se prevé una capacidad de producción que llegue a las 1800 unidades.



Invirtiendo... capacitando personal...
aumentando la producción
VOLVO DEL PERU S.A.
Hace industria para transportar progreso.



EL SIMA EN MARCHA



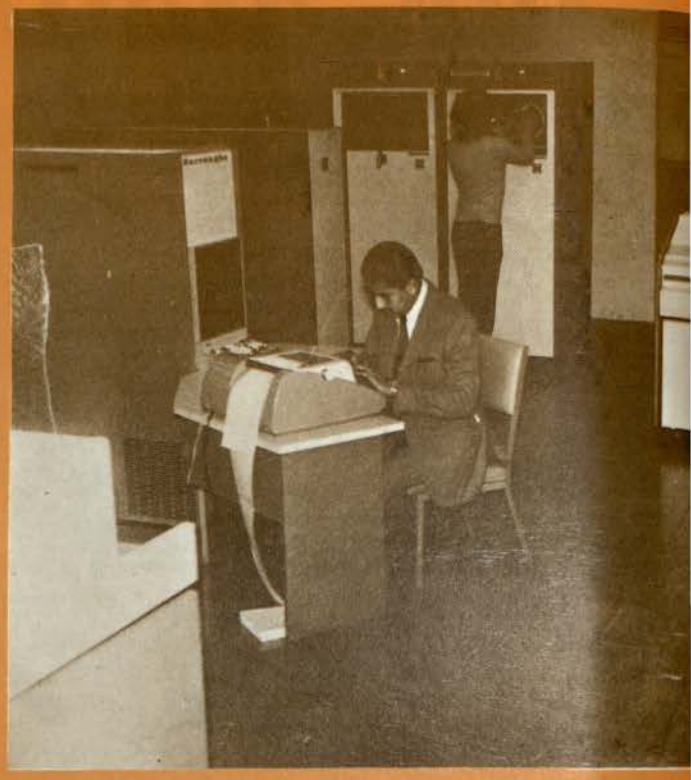
TALLER DE MAQUINADO

Dentro del Plan de desarrollo del Astillero, se contempla la modernización de sus talleres de apoyo tanto para el Area de Reparaciones como Construcciones Navales.

Presentamos ahora, el Adelanto que viene alcanzando el Taller de Maquinado (X-31), al que se le ha dotado de maquinaria moderna que se ajusta a las exigencias del desarrollo que estamos alcanzando. Como consecuencia de esto, se ha tenido que implementar al taller de una red eléctrica destinada a alumbrado y fuerza; trabajos que han sido ejecutados tanto por la industria privada como por la firma RAUL FATULE y el Dpto. de Electricidad del Servicio Industrial de la Marina-Callao (SIMAC), respectivamente.

En cuanto a la dotación de alumbrado para facilitar los trabajos nocturnos se han instalado lámparas de 400, 700 y mil vatios, al igual que equipos de reactancias y condensadores.





CENTRO DE COMPUTACION

Dado el desarrollo que viene alcanzando este Servicio, se ve como imperiosa necesidad realizar tanto los controles administrativos como de producción por sistemas de computación. Es así como nos hemos visto precisados a ampliar este servicio, dotándolo de un equipo moderno y de mayor capacidad tanto en el procesamiento de tarjetas como dentro del uso de memorias; lo que nos ha llevado a adquirir un equipo BURROUGHS B 3-500, implementado con el sistema de procesamiento de datos INFOREX los que han sido instalados en un ambiente especial dotado de aire acondicionado, fuerza e iluminación adecuada.

Todas estas instalaciones se encuentran ubicadas en el edificio central y en la actualidad se están desarrollando todos los planes de programación para cumplir con los requerimientos de este Servicio.

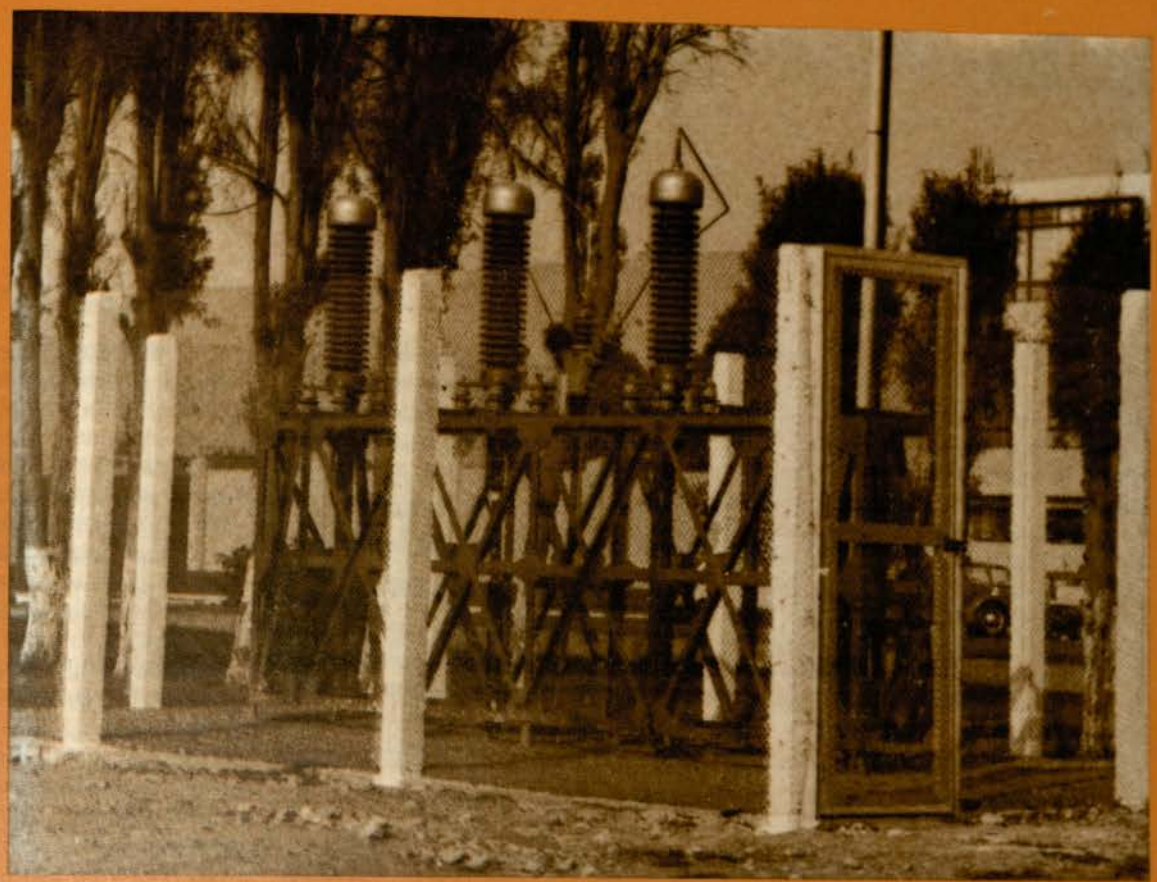
COMEDOR DE TRABAJADORES

En la actualidad, el SIMAC, viene desarrollando obras de bienestar social como la que presentamos.

El Comedor de Obreros, el cual permitirá que un mayor número de servidores de esta dependencia puedan tomar sus alimentos en condiciones más confortables.

La Ejecución del proyecto ha sido realizada por la firma Construcciones Civiles y Electricidad S.A. y está ubicada en la Av. Contralmirante Mora, prestando actualmente servicios a más de doscientos servidores que por razones de su trabajo cumplen horas de sobretiempo.



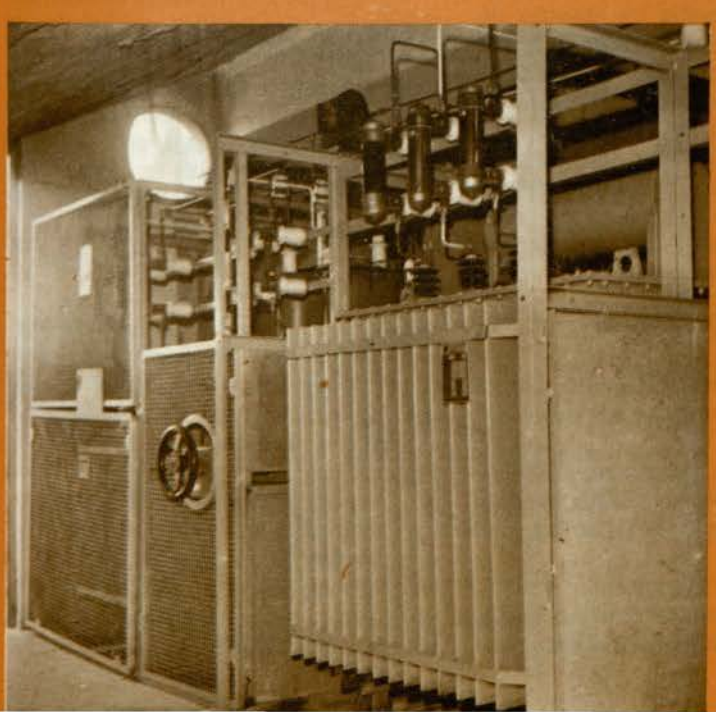


RED DE SUMINISTRO ELECTRICO

La instalación de la presente Cabina de 60 Kv, obedece a la futura demanda de energía eléctrica, teniendo en cuenta el acelerado desarrollo de nuestros astilleros.

La instalación de esta red de suministro desde la Sub-Estación de las Empresas Eléctricas ubicada en la Urb. Santa Marina, ya ha sido efectuada en una primera etapa, que consiste en el tendido de ocho mil metros de cable especial de 95 mm2 de sección unipolar para sesenta mil voltios hasta nuestra cabina ubicada en la Av. Contralmirante Mora.

Esta obra, que será empleada inicialmente en el suministro de 10 Kv. fue efectuada por las firmas japonesas Okura Trading Co. Ltda. en la parte técnica y Fujita Gumi en la parte civil.



ELECTRIFICACION DE LA GRADA

Uno de los puntos importantes dentro de la preparación de la grada a fin de capacitarla para producir tres buques al año, es la electrificación de la misma. Este trabajo viene desarrollándose por la industria privada y el SIMAC en donde se contemplan las siguientes etapas:

1.- La parte de tendido de la red de distribución efectuada a través de la firma COSAPI S.A. según proyecto preparado por el Departamento de Proyectos del Servicio Industrial.

2.- La necesidad de ampliación y redistribución de la Sub-Estación Eléctrica (No. 2) de esta grada la que está implementada mediante nuevos talleres de distribución construidos por la firma Cánepa Tabini S.A.

3.- La obra civil y las conexiones que son ejecutadas por personal de este servicio, tanto de la oficina de mantenimiento como de la Oficina de Ingeniería Civil.

ruidos de fondo en el mar

por el Ing. Silvano Gastaldi

En el tráfico y velocidades del viento (Fig. 5), la curva deseada puede ser construida tomando sólo una de las variables cuando la frecuencia que interesa está afectada por sólo una fuente de ruido o tomando todas las fuentes cuando sea de interés el desarrollo de una banda ancha.

Espectros en aguas no profundas

En contraste con el bien definido nivel de ruido ambiente en aguas profundas, en aguas costeras, bahías y puertos, las curvas están sujetas a grandes alteraciones. Estas medidas, motivadas por la necesidad de usar como defensa minas acústicas y sonares costeros especiales han sido efectuadas en las bahías de Chesapeake, San Diego, New York, etc. . . arrojando resultados interesantes. Las fuentes de ruido dominantes en aguas profundas han pasado a segundo lugar al ser superadas en intensidad por pujante vida marina, vibraciones artificiales de las industrias, golpes de olas en muelles y playas, etc. (fig. 6)

Aguas costeras

En este tipo de aguas la curva de ruido ambiente vuelve a tener directa dependencia con la velocidad del viento, un nivel de incremento en intensidad ha sido medido con un registro de 7.2 Db para cada octava de velocidad del viento.

La figura 7 muestra un espectro de Piggott para algunas velocidades de viento exploteadas junto con dos curvas promedio tomadas en aguas de 700 pies de fondo distantes 5 millas de la costa.

Una comparación de las mismas con el espectro de Knudsen (fig. 5) muestra que el nivel de ruido en aguas costeras es de 5 a 10 Db más alto que en aguas profundas para frecuencias sobre los 500 Hz.

Variabilidad del ruido ambiente

Así como los parámetros de sonido, el ruido ambiente es caracterizado por su variabilidad.

Muchas de estas variaciones dependen de los cambios de las fuentes generadoras cuyas evidencias son claras en las figuras 5 y 7.

Estas pueden ser considerables si se toman en un corto periodo de tiempo, mas si las mismas son tomadas estadísticamente en periodos largos se nota un cambio regular de condiciones. Por el hecho de que en los meses fríos el agua es mejor conductora de sonido que en verano, un incremento promedio de 7 Db en toda la banda puede ser evaluado. Un ejemplo de la variabilidad del ruido ambiente es la periódica variación observada por Wenz en los datos coleccionados en seis hidrófonos colocados igualmente espaciados en la Longitud 45º en el Océano Pacífico. El análisis de los datos obtenidos en la banda de 20 - 100 Hz revela periodicidad de 12 y 24 horas con un máximo de ruido al mediodía y a la medianoche en el tiempo local de cada hidrófono, el cambio de nivel es pequeño (1.5 - 5 Db) e indudablemente real pero el origen del mismo, que aparentemente podría ser una libre actividad biológica sincronizada con el día solar, en las diferentes colocaciones hidrofónicas, sigue siendo un misterio.

En bahías y puertos la actividad humana es la fuente principal de la variabilidad en el ruido ambiente y las periodicidades observadas en la bahía de San Diego con un hidrófono colocado 15 millas mar adentro consistentes en variaciones de 12 Db entre día y noche y 10 Db entre días laborables y feriados, así lo confirman.

Fuentes intermitentes de ruido ambiente.

Por fuentes intermitentes consideraremos las que no persisten en periodos de horas o días, mas ocurren en forma transitoria. Algunas formas de vida biológica no podrían ser definidas como intermitente en algunos lugares o zonas, mas ya que las mismas en la mayoría de las latitudes son intermitentes, las consideraremos por conveniencia de esa índole.

Sonidos biológicos

Los sonidos producidos por los organismos biológicos son muchos y muy variados y han sido intensamente estudiados. Dos grandes grupos de animales marinos son tomados en cuenta, los crustáceos y los cetáceos. Los primeros, generadores de pulsos de frecuencia un tanto alta suelen encontrarse en aguas tropicales y semitropicales no profundas con fondos de roca, sus movimientos similares al chasquido de los dedos cubren gran parte del espectro (500 - 20,000 Hz.)

Polga (II Parte)

Los segundos por su gran volumen desplazan cantidades enormes de agua produciendo ruidos detectables a muy grandes distancias.

Algunas clases de peces al viajar en bancos producen sonidos característicos que pueden interferir la recepción por Sonar en ciertas zonas del océano.

Pulsos de 20 ciclos

Algunos sonidos transtorios han sido oídos y registrados como hidrófonos de baja frecuencia suspendidos en el seno del líquido en áreas abiertas del Océano Pacífico.

Han sido llamados pulsos de 20 ciclos y consisten en un tren casi sinusoidal de pulsos de aproximadamente un segundo de duración, su frecuencia de repetición es remarcablemente regular con un pulso cada 10 segundos repetido de 6 a 25 minutos con un espacio intermedio de silencio de 2 a 3 minutos.

Las fuentes aparentes de estos pulsos han sido traqueadas por triangulación usando tres o más hidrófonos y ha sido descubierto que tienen un desplazamiento de 2 a 3 millas marinas por hora.

La energía acústica radiada por un solo pulso ha sido calculada entre 1 y 25 watts lo que entraña un alcance acústico de alrededor de 35 millas. Las causas de este peculiar ruido ha sido clasificada por biólogos marinos como producida por una especie de ballena aunque el mecanismo de producción y el origen de su gran intensidad es todavía incierto.

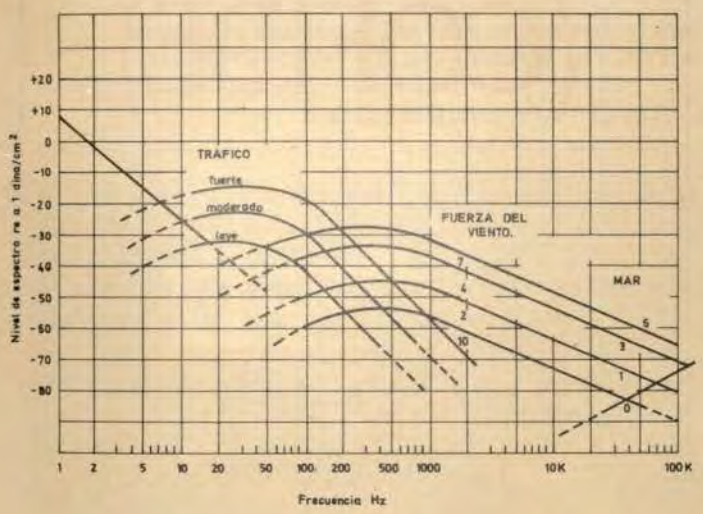


Fig. 5 - Espectro de ruido ambiente promedio en aguas profundas.

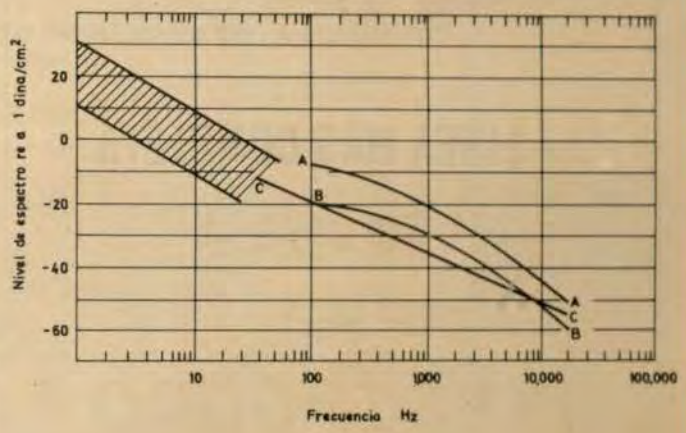


Fig. 6

AA - Medida en entradas de bahias.
BB - Promedio gran distancia de costa.
CC - Medida durante la Segunda Guerra Mundial.
OSCURADA - Medidas subsónicas de ruidos de fondo.

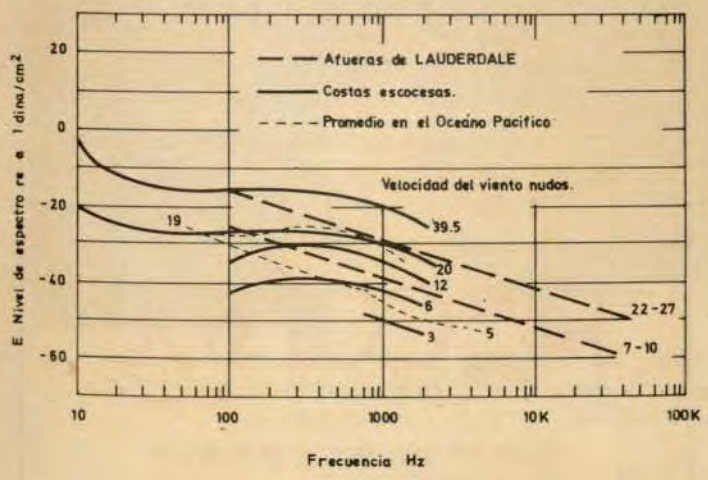


Fig. 7 - Espectro de ruidos en aguas costeras con la velocidad del viento como parametro.

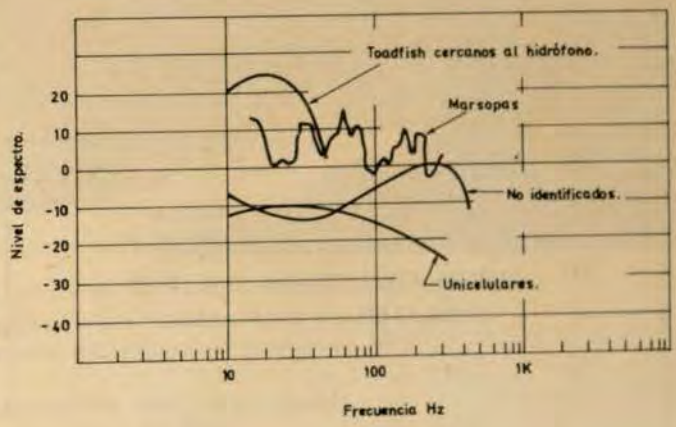


Fig. 8 - Espectros de ruidos provocados por animales marinos.



LA LINEA MAS COMPLETA

DE SOLDADURA

ELECTRODOS
OERLIKON

DIVISION DE
EXPLOSIVOS S. A.

TELEFONO 27-6740 - CABLES
"EXPLOSA" TELEX: EXSA PX 5556
CAMANA 631 - OFICINA 6TO. PISO
- CASILLA 4244 - LIMA - PERU

CORPORACION
FINANCIERA
DE
DESARROLLO

(COFIDE)

Felicita a la

COMPAÑIA PERUANA
DE VAPORES

por la incorporación a su flota de la

M/N "RIMAC"

nueva unidad destinada a fortalecer
aún más su servicio marítimo.

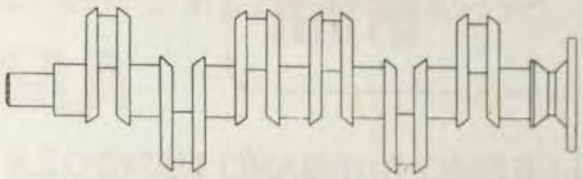
COFIDE
CORPORACION FINANCIERA DE DESARROLLO

SUMA DE ESFUERZOS PERUANOS
PARA EL DESARROLLO PERUANO.

COMPAÑIA INDUSTRIAL NOVA S. A.

CINOVA S.A

MILESIMOS DE PULGADA PUEDEN SALVAR MILES DE SOLES



NUEVO METODO PARA
LA RECONSTRUCCION DE
CIGUEÑALES Y EJES EN GENERAL

REHABILITACION CON RECONOCIDO SISTEMA – FINCO WELD –
50 o/o DE ECONOMIA EN COMPARACION A UNA PIEZA NUEVA
DURACION Y RESISTENCIA IGUAL QUE DE FABRICA
SISTEMA APROBADO POR LOS FABRICANTES DE MOTORES
PERSONAL TECNICO ESPECIALIZADO

ESTAS SON ALGUNAS DE LAS VENTAJAS QUE LE OFRECE CINOVA, EL UNICO TALLER EN EL PERU,
EQUIPADO CON MODERNAS MAQUINAS, DANDO DE ESTA MANERA, LA MAXIMA GARANTIA EN SUS TRABAJOS

CONSULTE CON NUESTROS TECNICOS EN PROLONGACION PARINACOCHAS 1561 - APARTADO: 4726
TELEFONOS: 317094 – 311937 – 245544 - LA VICTORIA - LIMA

VISITE NUESTRA PLANTA DE CROMO DURO



El Globtik Tokyo, el petrolero más grande del mundo, de 477,000 tonelaje bruto, construido por el Astillero Kure de IHI (Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd.) para Globtik Tankers Ltd., la U.K., empezó sus pruebas marítimas el 11 de enero de 1973.

Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd., Tokyo, Japan
Víctor A. Belaúnde 852 - Telf.: 325064
Cdra. 57 Av. Argentina - Callao

gente del SIMA

GUILLERMO BUENAÑO MENDOZA



Es tal vez el único huancaíno que ostenta la condecoración de la "Cruz al Mérito Naval" en el grado de Oficial, en mérito a sus 25 años de servicios en el SIMAC.

Guillermo Buenaño Mendoza, nació un 2 de abril de 1921 en Huancayo, casado con Isabel Matayoshi Oshiro, de cuya unión tiene dos hijos: Miriam y Gustavo Adolfo; ella es profesora, mientras que él, siguiendo su ejemplo, también trabaja en el SIMA y estudia Dibujo Mecánico.

Cuando en 1942 ingresó al Arsenal Naval —refiere Buenaño— sólo habían cinco talleres destinados a la reparación de embarcaciones. Empezó como ayudante de carpintería, pasando luego por las oficinas de Compras y de Valorizaciones, hasta que en 1945 llegó al Departamento de Planes.

Cinco años más tarde, al crearse el Servicio Industrial de la Marina (1950) pasó a ocupar una de las Secretarías de Asesoría Técnica. En 1956 fue trasladado a la Oficina de Control y Facturación, de la que actualmente es Jefe.

Guillermo Buenaño, al igual que sus compañeros, ha dado 30 años de su vida al servicio del SIMA, periodo de evolución, saturado de sacrificios y triunfos.

Piensa, como todos los trabajadores del SIMA, que "tiene para rato", se siente fuerte y dispuesto a seguir colaborando en bien del Perú.

Manifiesta, que se siente triste con sólo pensar en alejarse de su puesto en esta Revolución, a la que ha consagrado por entero su existencia toda.

ALBERTO CUYA CISNEROS

En las instalaciones del Servicio Industrial de la Marina - Callao, fue entrevistado Alberto Cuya Cisneros, un eficiente electricista, que precisamente cumple 31 años de eficientes servicios en el SIMAC.

Alberto, es limeño, ha servido desde sus años mozos a la Gloriosa Marina Peruana, donde ingresó como voluntario sirviendo seis años, hasta alcanzar la Clase de Cabo de Primera. Luego, salió de baja.

"Regresé —dice— porque me dieron la oportunidad y además deseaba trabajar en el SIMA, en la especialidad que aprendí durante mi servicio".

"Tengo 31 años en el SIMA y 6 en la Marina, total 37 años", manifiesta el entrevistado, quien con emoción evoca su ingreso a esta industria "Que ha visto crecer desde 1942. . ."

En un día soleado de abril, frente al dique seco en donde están reparando un buque, en primer plano Alberto Cuya, un hombre que casi toda su vida la ha pasado cerca a los colosos del mar, a su espalda, en medio de un cielo despejado, azul, infinito, el casco y la torre de mando de un buque peruano, hecho por peruanos. Es un hermoso cuadro ¡Una foto de carátula! . . .



Esta vez, Alberto recuerda que su primera labor en el actual SIMA, fue integrando un equipo de limpiado y reconstrucción del BAP. "CALLAO". Hoy labora en el taller de electricidad.

"El trabajo de antes se ha superado y nuestro adelanto técnico es un reto. Así firmes, seguiremos creciendo", dice, convencido, mientras su mirada satisfecha se posa en ese gigante de 25 mil toneladas, que en mayo fue botado al mar, con el nombre de "JOSE OLAYA".

"Mire —continúa— me considero como un engranaje de esta maravillosa maquinaria y nunca olvidaré la emoción y orgullo que sentí cuando el "ZORRITOS" se deslizaba al mar, fue nuestra primera obra".

"¿Sabe? —acota emocionado— yo también trabajé en ese nuestro primer buque hecho aquí. Integré un grupo con quienes instalamos la Línea de Fuerza. Aún recuerdo que fue a las 12 del día. Hubieron ¡Vivas! ¡lágrimas y un verdadero día de fiesta . . .! "

Como viejo marino, sabe que "Nuestra Armada pronto será una potencia naval, porque está capacitado para construir sus buques".

Alberto es aficionado al Box y a los viajes en barco y su más caro anhelo es viajar al extranjero con su esposa Josefina Campos y sus hijos: Augusto, María Soledad y Consuelo, a quienes quiere entrañablemente y por quienes siempre trata de superarse.



DR. BRAULIO BEST ZEVALLOS NUEVO GERENTE ADMINISTRATIVO DEL SIMA



El Servicio Industrial de la Marina, cuenta desde el mes de junio con los servicios del Dr. Braulio Best Zevallos, quien se desempeña en el cargo de Gerente Administrativo.

Su presencia entre nosotros, significa contar con el respaldo seguro de un profesional capaz, a lo que bien puede sumarse su cordialidad y cautela; valores que desde ya, lo han identificado con quienes trabajamos en el SIMA.

Debido a sus múltiples obligaciones, fue casi imposible entrevistar en su oficina al Dr. Braulio Best Zevallos, motivo por el cual lo entrevistamos —previa cita— posteriormente en su residencia.

Lejos ya del quehacer cotidiano, lo encontramos en su acogedor hogar en compañía de su esposa, la señora Lola Alva Silva Santistevan y de sus menores hijos: César, Fernando y Patricia.

El Dr. Best, nos refiere que nació el 26 de marzo de 1925 en Cerro de Pasco; realizó sus estudios secundarios en el Colegio Nacional Nuestra Señora de Guadalupe, ingresando posteriormente a la Universidad Católica, centro superior donde se graduó en 1951 con el título de Contador Público y posteriormente de Bachiller en Ciencias Económicas.

Su trayectoria profesional, está íntimamente ligada con cargos ejecutivos y directivos, desempeñados en las firmas, Price Waterhouse Peat y Co., Seguros Atlas, Procter & Gamble, Deloite Plender, Griffiths, W.R. Grace & Co., International Petroleum Co., hasta llegar recientemente a desempeñarse como Presidente del Consejo de Administración de la Cooperativa Agraria de Producción Paramonga Ltda. No. 37, a la vez que Presidente del Comité Organizador de la Central de Cooperativas Agrarias Azucareras del Perú (CECOAAP).

El Dr. Braulio Best, nos dice, que en la actualidad, su mayor complacencia consiste en pertenecer al SIMA entidad que considera que por su trayectoria, está llamada a brindar grandes satisfacciones al país desde el aspecto industrial y económico, mientras que por otro lado, al referirse al personal con el que labora, afirma, que son excelentes colaboradores, virtud que facilita el desarrollo del trabajo.

Finalmente, afirma el Dr. Braulio Best, que en el corto tiempo de su permanencia en el SIMA, ha encontrado amplia colaboración en todas las oficinas, lo cual permitirá alcanzar el objetivo principal, cual es, elevar el aspecto técnico contable y presupuestario, además del control financiero, lo que permitirá en un plazo corto llegar a los límites de optimización de acuerdo a las necesidades cada día más crecientes del SIMA, debidas a su futuro desarrollo y a cumplir las metas fijadas en sus planes de corto, mediano y largo plazo en lo referente a producción y diversificación.

LA CERVEZA LLEGO CON EL "MAYFLOWER"



En la Biblioteca del Congreso de Washington existe un curioso documento, cuya copia se puede leer. Está fechado en 1620 y escrito por un navegante del famoso "Mayflower". Los peregrinos ingleses que llegaban a las nuevas tierras de América —para practicar sus creencias puritanas, lejos de los inconvenientes del protestantismo oficial—, desembarcaron finalmente en el puerto de Plymouth. Entre las razones de este desembarco se señala en el documento: ". . .No podíamos aventurarnos a nuevas y mayores travesías, puesto que habíamos consumido gran parte de nuestras provisiones, en especial, la cerveza. . ."

Así resulta que la cerveza —o la falta de cerveza— tuvo alguna importancia en las decisiones de los primeros colonizadores de Norteamérica. Sus descendientes no desmintieron la tradición de buenos bebedores de cerveza. La primera licencia para instalar una fábrica de la apreciada bebida en el continente americano data de 1637 y fue concedida al Capitán Robert Sedgwick, en una colonia de Nueva Inglaterra. Samuel Adams, "Padre de la Revolución" y el hombre que firmó la Declaración de la Independencia de los Estados Unidos, era dueño de una cervecería que había fundado su padre.

Ni George Washington ni Thomas Jefferson se quedaron a la zaga en el aprecio a la bebida: el primero fue tan aficionado a ella que aún hoy se conserva —en la Biblioteca Pública de Nueva York— una receta de su puño y letra sobre la mejor manera de producir cerveza de calidad en la propia casa. Jefferson, por su parte, hizo viajar de Bohemia a los Estados Unidos a un grupo de expertos cerveceros. "Deseo que esta bebida sea de uso común", solía decir.

Pero los norteamericanos no han perdido el ritmo, desde los días de Washington y Jefferson: por el contrario, hoy producen más de 136 millones de hectolitros al año y su consumo es de 67 litros por persona mayor de 18 años. Están por debajo de los alemanes del oeste, los checoslovacos, los belgas, los daneses y los austriacos. La producción de cerveza en todo el mundo, según las últimas estadísticas, fue en 1969 del orden de 561 millones de hectolitros. . . cantidad con la que se podría llenar varios lagos de medianas proporciones.

El incremento de la producción de cerveza, en realidad, es un fenómeno mundial. Obedece, según los especialistas, no sólo al hecho del aumento vegetativo de la población —cada vez hay más jóvenes de 18 años que la prefieren—, sino también, en grado muy importante, al hecho de que médicos, dietistas y científicos la recomiendan como una **bebida de la moderación.** Está definitivamente establecido que la cerveza es un alimento sano, preparado en base a materias primas naturales (granos de cebada; algunas veces, granos de maíz; lúpulo y levadura de cerveza), contiene una alta proporción de vitaminas y sales minerales útiles al organismo y proporciona calorías para el trabajo y el esfuerzo físico.

En algunos países europeos —especialmente los países nórdicos— el incremento de la producción y el consumo de cerveza obedece al hecho de que los Gobiernos se esfuerzan por canalizar el consumo hacia esa bebida, con el objeto de disminuir el consumo de bebidas fuertes y alcoholes dañinos, resolviendo o atenuando los problemas del alcoholismo. La cerveza tiene, por lo general, un contenido de 3.8 por ciento de alcohol absoluto; mientras las llamadas "bebidas espirituosas" alcanzan hasta el 45 por ciento.

Al respecto, resulta sumamente ilustrativa la opinión del Dr. H.H. Haggard, Director del Laboratorio de Fisiología Aplicada de la Universidad de Yale, EE.UU., quien dice: "Un alimento es una sustancia que nutre el organismo y le proporciona la energía necesaria para producir calor y movimiento. La cerveza corresponde a esta definición: representa, pues, un alimento en el verdadero sentido de la palabra".

PALACIOS HNOS.

CORPORACION MADERERA S.A.

Felicita sinceramente al
Servicio Industrial de la Marina
SIMA
por el lanzamiento del "José Olaya"
Granelero de 25,200 Tons.
el más grande construido
en Hispanoamérica.

Jirón Manoa 140 Breña
Teléfono 230489-246757

CIEMSA CONTRATISTAS GENERALES



Av. Alfonso Ugarte 873 - Of. 501
Teléfonos 326777-288240-49
Telex Prutrad 3540141 Lima - Perú

MONTAJE MECANICO
é Instalaciones Eléctricas

- Centrales eléctricas
- Líneas de transmisión
- Líneas de distribución
- Subestaciones
- Plantas mineras
- Ingenios azucareros
- Fábrica de cemento
- Plantas químicas
- En genereral industrias de procesos o manufacturas.



Señor Industrial:

UD. TIENE UN ENEMIGO: LA CORROSION

Atlas Copco BRINDA A SUS EMBARCACIONES, EQUIPOS E INSTALACIONES
LA MAS AMPLIA PROTECCION.
UTILICE NUESTROS EQUIPOS Y ASESORAMIENTO ESPECIALIZADO

- VENTA Y ALQUILER DE EQUIPOS NEUMATICOS
- MANTENIMIENTO Y SERVICIO GARANTIZADO
- STOCK COMPLETO DE REPUESTOS
- ASESORAMIENTO TECNICO EN EQUIPOS DE AIRE COMPRIMIDO



B4A-150 ARENADORA Para limpiar Depósitos, Barcos, Puentes, Edificios, etc.



LSS-82-R-60 RECTIFICADOR O ESMERILADOR DE COPA —



DT4-ARR-2 COMPRESOR para accionar: Herramientas Neumáticas. Equipos de Arenar. Equipos de Pintar. Conducción de Cemento. Harina de Pescado, etc.



ECCO 40 PISTOLA PULVERIZADORA.
Para múltiples usos

Atlas Copco **PERUANA S. A.**

REPUBLICA DE PANAMA 2211 - BALCONCILLO
TELFS. 24-6718 - 24-2629 - 24-2193
APARTADO 4815 - TELEX: ATCOPSA 3540090
OFICINA SUR AVENIDA GOYENECHE 507 -
AREQUIPA: TELF. 7507

EMPAQUETADURAS INDUSTRIALES

De todos los tipos en

AMIANTO Y ASBESTO

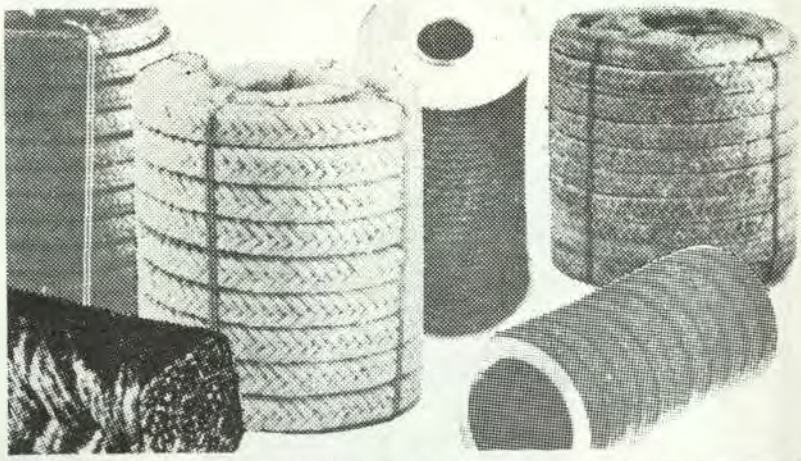
PERMANITE

ofrecemos a los señores industriales en sus diferentes formas:
HILOS, CORDONES, CINTAS, PLANCHAS, etc.
También en AMIANTO TRENZADO con y sin lubricación., fibra de AMIANTO ENDURECIDO., fibra de AMIANTO GRAFITADO., trenzas de algodón, lino, cáñamo y yute.
CARTON Y PAPEL DE AMIANTO COMPRIMIDO
RESISTEN GRAN PRESION
Y ALTA TEMPERATURA

EXISTENCIAS PARA ENTREGA
INMEDIATA EN:

TBA
Turner Brothers
Asbestos Co. Ltd.

PERMANITE
TRADE MARK



IMPORTACIONES JORGE MERE S.A.

LA LINEA MAS COMPLETA PARA LA INDUSTRIA
Av. Mcal. Benavides 2463-75-79 - Lima
Teléfonos: 313183 - 313735 - 313472- 324100 Casilla Postal 3761
Direccion Cablegrafica **"JAMSA"** Lima - Perú

En el Banco Continental...

La amistad se escribe con R



De RAPIDEZ, cuando se trata de atender a nuestros clientes, otorgar créditos, tramitar operaciones...
De RELACIONES, cuando Ud. necesita el contacto adecuado en el lugar indicado para una mejor culminación de sus negocios.
Rapidez, relaciones y muchas otras razones hacen que en el Banco Continental la amistad se escriba con R.

BANCO CONTINENTAL
SU BANCO AMIGO

ENTREGA INMEDIATA

EXPLOSIVOS
EXSA

ELECTRODOS
OERLIKON

MAQUINAS DE SOLDAR
HOBART





TECLES
ELECTRICOS
DEMAG



TECLES
MECANICOS
JET Elephant

TUBERIA DE ACERO
PARA AGUA O GAS
GALVANIZADOS
O NEGROS
"FERRUM"

CARBURO
DE CALCIO

UNION METALURGICA S.A.

JIRON MIRO QUESADA 260 - OF 407
APARTADO 1952 - TELF 28-3120

AJI-NO-MOTO



Su paladar merece suprema satisfacción. Para ello utilice diariamente Aji-No-Moto en su cocina y téngalo siempre presente en su mesa... obtendrá magnificos resultados.



CONFIE SUS OPERACIONES AL

Banco de Lima

ATENCION RAPIDA Y ESMERADA

CORRESPONSALES EN EL MUNDO ENTERO



PARAMONGA

División Papel

Fabrica y exporta productos de superior calidad

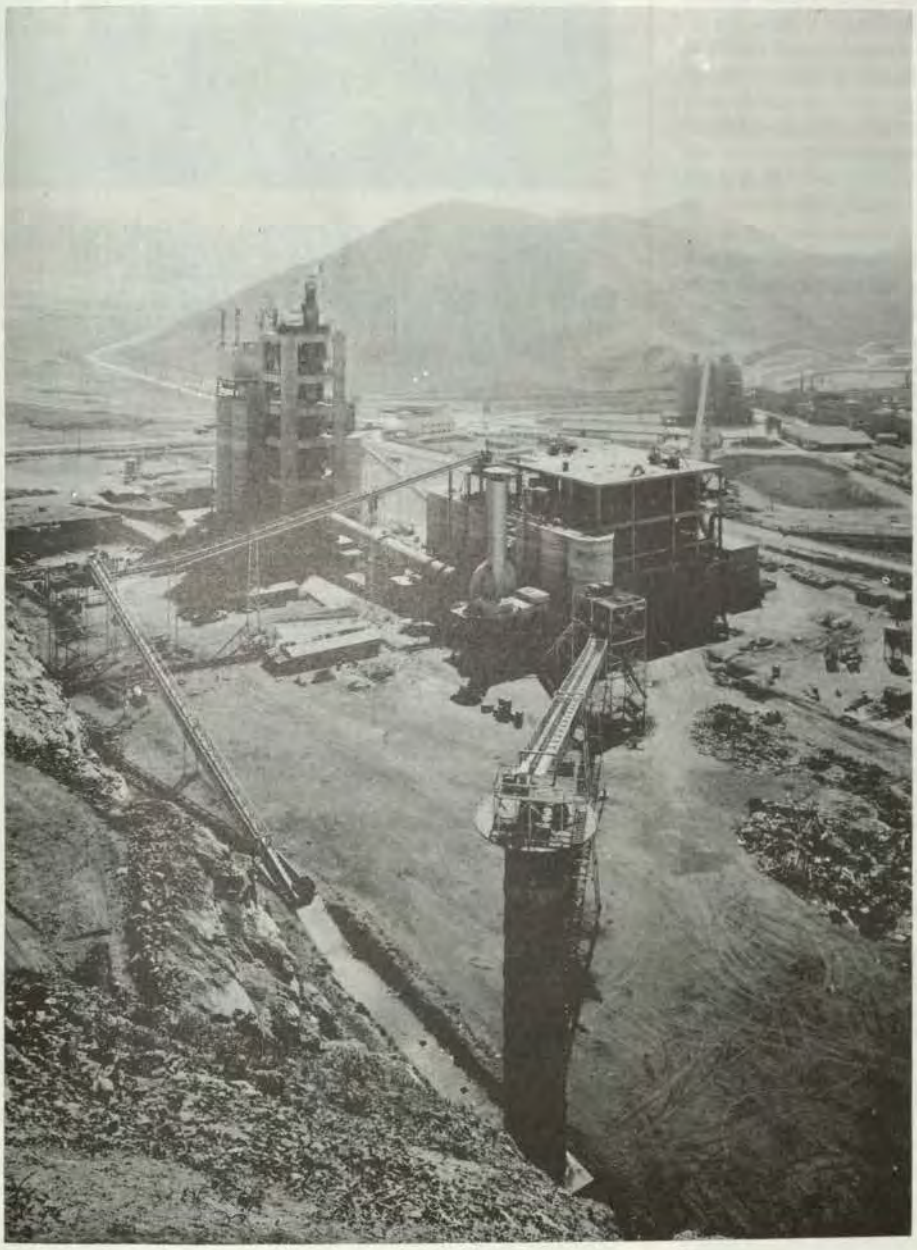
- **Papeles y cartones para imprenta y para escribir**
- **Papeles para envolver**
- **Papeles higiénicos**
- **Cartón para corrugar**
- **Bolsas y sacos multipliegos de papel**

AUGUSTO TAMAYO 180
San Isidro
Teléfono 40-5010
Lima - Perú



COSAPI

S. A. Ingenieros Contratistas



Obras Civiles

Instalaciones industriales

Instalaciones electromecánicas

Montajes

Fabricaciones metálicas

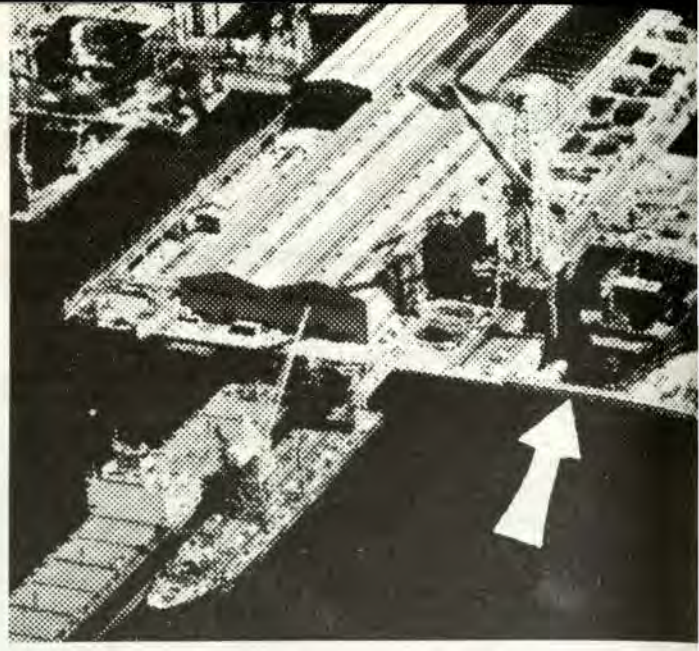
Instrumentación

Líneas de transmisión

Centrales y subestaciones

Av. Nicolás Arriola N° 500
La Victoria
Teléfono 320615

miscelánea



DIQUE CON CAPACIDAD DE 800,000 TON. ES COMPLETADO EN EL JAPON.

La construcción del dique No. 3 con capacidad de 800,000 toneladas de porte bruto fue completado el 11 de abril en el astillero Kure de IHI.

En el dique construido que tiene 510 metros de eslora, 80 metros de ancho y 13.5 de profundidad, se están instalando tres grúas de 300 toneladas y 1 de 200 toneladas, del tipo "level luffing".

El dique tiene capacidad de construcción de un buque y medio de 250,000 toneladas de porte bruto simultáneamente, y un total de seis buques del mismo tonelaje, al año.

La expansión del dique empezó en 1971 con el objeto de satisfacer la reciente demanda de construcción de buques gigantescos.

Durante el trabajo de expansión del dique, se completaron tres buques grandes, incluyendo el "Globtik Tokyo" de 483,664 toneladas de porte bruto.

La construcción del segundo tanquero de 477,000 toneladas de porte bruto, el "Globtik London". Dicho buque fue lanzado en junio de este año.

Con motivo de la construcción del dique, se requirió 45,000 metros cuadrados de mar adyacente al dique y tuvo que construirse nuevamente un depósito de acero, un taller de doblado de planchas, un taller de equipamiento y un taller de montaje de grandes unidades, con el fin de aumentar la eficiencia en la construcción de buques gigantescos en dicho dique. (IHI Boletín, Vol. 7, No. 73)

"VISION" ESCRIBE SOBRE EL SIMA.

En la última revista VISION, del 16/30 de junio de 1973, volumen No. 41 No. 12, aparece un artículo titulado "Abastecedor del Grupo Andino", cuyo texto se transcribe a continuación.

"ABASTECEDOR DEL GRUPO ANDINO"

DE LIMA: Al margen de ilusiones, sólo por antecedentes y capacidad, el Perú tiene marcada oportunidad para conquistar el mercado de la región andina en materia de construcciones navales. Y los peruanos están trabajando fuertemente en ese propósito.

Por lo pronto, para la construcción de grandes barcos, posee los más grandes astilleros de la zona y de los mayores en Iberoamérica; y para la construcción de unidades menores, asimismo, el Perú no sólo es líder del área andina, sino que va a la vanguardia continental, sólo precedido por los Estados Unidos.

Sin embargo, el Perú todavía no ha logrado colocar grandes barcos fuera de su mercado interno, pero, en lo que corresponde a unidades menores, ya ha penetrado en el área: atiende órdenes para otros países de América y se ha visto favorecido con pedidos de Europa y del Medio Oriente.

Instalaciones: Las grandes unidades son construidas en el astillero estatal del Servicio Industrial de la Marina (SIMA), operado desde hace veinte años por la Armada Peruana. SIMA, tiene instalaciones en el Callao y en el puerto fluvial de Iquitos, en la margen del río Amazonas.

En 1953 SIMA lanzó su primera unidad, un modesto "gangil" de 176 toneladas. Al presente ha concluido su buque número 13, lanzado hace pocos días, y ya está trabajando en la unidad 14, que, botada a fines de este año, dejará libre la grada para iniciar el proyecto número 15. Del "gangil", SIMA pasó a unidades mayores, entre ellas, tanques para combustibles, de ocho mil toneladas.

Su unidad número 13, en proceso de acabado y que ya flota airosamente en el Callao, es un granelero llamado "Olaya", de 25 mil toneladas. La unidad 14, también en construcción, "Hermanos Cárcamo", será un granelero gemelo del "Olaya". Ambos han sido encargados por la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado (EPCHAP), un organismo que, como su nombre lo indica, tiene a su cargo las ventas en el exterior de harina y aceite de pescado, productos de los que el Perú es el primer fabricante del mundo. La unidad 14 será un buque-tanque, de 25 mil toneladas, contratado por la Compañía Peruana de Vapores y que deberá estar listo el próximo año.

SIMA, tiene asimismo, otros importantes pedidos y por lo pronto está en capacidad de dar servicio de mantenimiento y lo da en sus diques secos y flotantes, a barcos de diversas banderas y múltiples tonelajes que llegan al Callao en arribada especial. Finalizado el proyecto de la Unidad 15. SIMA ampliará sus gradas para acometer la construcción de barcos hasta de 150 mil toneladas y será susceptible de ampliar sus instalaciones para construir tanques hasta de 300 mil.

A excepción de los motores y de algunos delicados instrumentos de navegación, todos los materiales que utiliza SIMA son de fabricación peruana, lo que incluye las planchas de acero de la siderúrgica estatal del puerto de Chimbote. SIMA tiene contratadas diversas patentes norteamericanas y extranjeras, y los navíos que construye llevan el visto bueno técnico del Lloyd de Londres. Sus costos, por ahora son ligeramente más altos que los de astilleros de Europa y el Japón; pero si aumentase el número de órdenes estos costos podrían convertirse en atractivamente competitivos.

Integración: En cuanto a unidades menores, sin duda los costos peruanos están entre los más bajos del mundo. Estas naves especialmente para pesquería, tienen, asimismo, un mínimo de partes importadas; utilizan patentes extranjeras y contratos de servicio de exclusividad; están fabricadas por empresas privadas (son diez) íntegramente peruanas y vienen exitosamente surcando los mares desde hace quince años, cuando empezó el boom pesquero peruano que se vio urgido de centenares de barcos que, con la celeridad del caso, no podían ser abastecidos por ningún astillero del exterior. Por eso el Perú se dedicó a fabricar naves pesqueras y hoy, en este campo, ocupa una reconocida calificación mundial.

Al principio eran buques de madera, de 30 toneladas, que tomaron el nombre de bolicheras por estar equipadas con redes llamadas "boliche", que son las que se emplean para la captura masiva de anchoveta, materia prima de la harina y del aceite. (También tiene el Perú varias fábricas de redes de nylon, aodón y diversas fibras. La exportación de redes es creciente).

Pero ya no se hacen más bolicheras de 30 toneladas. Ahora estos barcos tienen de 200 a 500 toneladas, son de acero o de fibra de vidrio y pueden navegar en mar muy gruesa.

Factorías: Los astilleros para las unidades menores no están en el mar sino en tierra firme, a pocos metros del litoral desde el cual se deslizan por rodillos. Las que primero fueron simples "carpinterías de ribera", ahora son completas y bien tecnificadas factorías situadas en los puertos del Callao, Chimbote y otros. El personal de todas las construcciones navales del Perú es nacional en un 98 por ciento.

Si causó cierta satisfacción que el lejano Sultanato de Omán adquiriese una atunera (tuna clipper) de 102 pies de eslora y 600 toneladas de registro, que ya navega las aguas del Golfo Pérsico, no fue de menor interés la noticia de que Francia ha contratado la fabricación de seis unidades similares.

Los países del área andina se cuentan, en orden de adquisiciones navales, como buenos clientes en potencia, Chile hace años que viene



DIQUE CON CAPACIDAD para 800 mil toneladas es completado en el Astillero de IHI en el Japón. . .

comprando bolicheras peruanas (Chile tiene una pequeña industria harinera); el Ecuador ha pedido seis atuneras y Colombia dos boniteras.

Buenos clientes, fuera del área andina, son el Brasil que ha pasado varias órdenes por atuneras; Jamaica por arrastreras (para pesca de altura) y algunos países de América Central por diversos tipos pequeños de naves de pesca.

De todos tipos: Pero, sin duda alguna, el mejor de los clientes es Cuba que formuló un pedido por 110 embarcaciones de diversos tipos y capacidades: camaroneras, atuneras, arrastreras, boniteras, etc. Dada la importancia del pedido, éste fue confiado a seis astilleros que operan con un financiamiento del Banco Industrial del Perú. Las naves deben ser entregadas en el curso del año.

La industria peruana de construcciones navales tiene decidido apoyo, no sólo porque busca conquistar el mercado del área andina sino, especialmente, porque es renglón de suma importancia para el incremento de las llamadas exportaciones no tradicionales, que en el Perú, con hábiles medidas de protección estatal, en los últimos años vienen aumentando en progresión realmente geométrica.

LA "TOKIO TANKER CO." PROYECTA BUQUE DE 700,000 TONELADAS.

Se ha sabido que los astilleros de ISHIKAWAJIMA–HARIMA (IHI) están discutiendo problemas técnicos con la Tokyo Tanker Co. Ltd. en relación a los planes de esta última para construir un tanquero de 700.000 TDW. IHI ya ha construido en su astillero de KURE un buque. tanque de 477,000 TDW, el más grande del mundo, para la Globtik Tankers. Los astilleros IHI han expresado que previamente a la construcción del buque deben resolverse ciertos problemas técnicos, como por ejemplo, aquellos relacionados con la operación de carga de petróleo crudo. El nuevo supertanque será adscrito al tráfico entre terminales del Medio Oriente y del sur del Japón. (Revista Alamar del mes de abril de 1973).

LA O.C.D.E. TOMA DISPOSICIONES CON VISTAS A ELIMINAR LOS OBSTACULOS DE LA COMPETENCIA NORMAL DE LA CONSTRUCCION NAVAL.

De acuerdo con una resolución adoptada por el Consejo de la O.C.D.E. los principales países constructores se han comprometido a reducir progresivamete las medidas de ayuda que quebrantan la competencia en la industria de la construcción naval, hasta que sean totalmente eliminadas antes del primero de noviembre de 1975.

Este "Acuerdo General" fue firmado por 11 países: Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Japón, Noruega, Países Bajos, Reino Unido y Suecia. Han entrado en vigor el día 1 de noviembre pasado y cubre las ayudas siguientes: Subvenciones directas a la construcción; derechos de aduanas u otros obstáculos a la importación; políticas fiscales discriminatorias; reglamentos oficiales o prácticas interiores de naturaleza discriminatoria; ayuda específica a las inversiones y reestructuración de la industria naval.

Los países citados tratarán también de reducir, en el mismo plazo de tres años, los créditos estatales para la exportación de buques. Estas disposiciones entran en el cuadro de la Disposición de 1969, que se refiere a los créditos a la exportación de buques y que funcionan con gran eficacia desde hace tres años. Aquel acuerdo limitaba los créditos de forma que el tipo de interés no fuera menor del 7,5 por 100 y la duración de los mismos no fuera superior a ochos años. (Navitécnica del mes de mayo 1973).

SALVAMENTO EN INCENDIOS MARINOS

Nuevas embarcaciones de plástico

En Bremerháven se construyen al cabo de muchos años de proyectos y ensayos embarcaciones especiales de salvamento que permiten poner en seguridad a sus tripulantes incluso atravesando manchas de petróleo ardiendo en la superficie del mar. Sus paredes, de 12 centímetros de grosor, constan de varias capas de fibras de vidrio y de plástico espuma endurecidos con una resina de poliéster. El principio es sencillo y no tiene tampoco nada de nuevo. Unicamente la composición de las diversas capas de plástico es lo decisivo y lo que constituye el secreto de fabricación.

Estas embarcaciones con capacidad para 52 personas tienen un sistema de aprovisionamiento de oxígeno que les permite mantenerse cerradas durante diez minutos sin que penetre en absoluto nada de aire en ellas. Contra el calor que penetra a través de las gruesas paredes protege un sistema de aspersión de agua. Huelga decir que estas embarcaciones son además insumergibles. Los servicios de salvamento de náufragos de varios países han autorizado ya la utilización de estas embarcaciones, destacando al respecto los de Dinamarca, Suecia y Brasil.

EL MAYOR PESQUERO DE PLASTICO DE EUROPA

A principios de año fue botado también un nuevo tipo de pesquero de 104 toneladas de registro bruto que, con sus 25 metros de eslora y 6,6 de manga, está considerado como el mayor barco de plástico de Europa. Este tipo de embarcación será utilizado para modernizar la flota pesquera de la República Federal de Alemania. En unos pocos puntos solamente está reforzado con acero o madera. Su precio no pasa de 820,000 marcos, siendo, por consiguiente, inferior en un 10 por ciento al de los pesqueros de acero. Además, el entretenimiento de esta embarcación de poliéster reforzado con fibras de vidrio no requiere más que una octava parte de tiempo. La fabricación del casco no dura más que cuatro semanas, invirtiéndose, en cambio, seis meses en la estructura, acondicionamiento interior, instalaciones técnicas. De este tipo de pesquero equipado con un motor diesel de 400 CV. se proponen fabricar los astilleros de 8 a 10 unidades al año.

DE GRAN IMPORTANCIA PARA LA PESCA MARITIMA Y LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE.

Una empresa de Hamburgo ha construido un aparato que sirve para determinar los valores químicos y físicos del agua del mar. El nuevo aparato, denominado "Variosens", mide optoelectrónicamente el grado de turbiedad del agua del mar, así como su actividad biológica, es decir, el contenido en plankton (algas microscópicas que flotan en el agua) sobre la base de la fluorescencia de su contenido en clorofila. La determinación de la clorofila tiene extraordinaria importancia tanto para la biología marina como para la pesca, ya que la distribución del plankton o principal sustancia alimenticia del mar determina la existencia de áreas marítimas pobres o ricas en nutrientes y, por consiguiente, pobres también o ricas en reservas pesqueras.

Los aparatos de medida que cumplen con el mismo fin se utilizaban principalmente hasta aquí en los buques oceanográficos, pero tienen el inconveniente de un considerable consumo de energía para obtener mediciones lo suficientemente exactas. En cambio, el nuevo aparato alemán, que es de pequeño tamaño y muy manejable, no necesita más que unos pocos vatios, lo que hace posible la utilización de cables finos o también la alimentación con baterías para las mediciones subacuáticas. En este caso, el aparato ya provisto de un "flash" a base de chispa de neón. Así equipado puede llegar a profundidades de 500 metros dentro de una cámara blindada, es decir, hasta las profundidades máximas a que puede todavía vivir el plankton vegetal. (Boletín de Prensa del Gobierno Federal de Alemania).

CANEPA ABINI S. A. CONTRATISTAS GENERALES

Huancabamba 1781 - Lima 5 - Telf. 32-0565 Cables "FACATA" Apartado 2386 Lima - Perú

AL SERVICIO DE LA MARINA DEL PERU

— **BASE NAVAL DEL CALLAO**
Redes de Alta Tensión y 17 Subestaciones de Transformación.

— **BASE FLUVIAL DE NANAY**
Redes de Alta Tensión y 2 Subestaciones

— **NUEVOS TALLERES SIMA**
Tablero General de Baja Tensión

— **COOPERATIVA DE VIVIENDA SIMA**
Redes Eléctricas para su Urbanización

AMERICAN BOSCH — HYDROTOR

Sistemas Hidráulicos de Arranque



EQUIPOS COMPLETOS Y REPUESTOS

EN STOCK

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA EL PERU:

HIDRAULICA COMERCIAL S.A.

Av. La Marina 1685 - Tel. 615291 - San Miguel
Apartado 1344 - Lima

Margarina SanRemo

M. R.



NO NECESITA REFRIGERACION

OLEOTECNICA S. A.

IND. PERUANA

Autorizacion D. T. A. N° 112/68 R. I. 6814

Av. Argentina 4650
Teléfono: 510700



Mediante el contrato respectivo, el Banco Industrial del Perú ha encomendado al SIMAC, la asesoría técnica para el control de la construcción de 38 buques camaroneros en el Callao a cargo de los astilleros INTEMAR, INSA y GAMARRA, y asimismo, doce (12) buques atuneros en Chimbote, a cargo del astillero PICSA.

Asimismo, el citado Banco Industrial ha contratado con el SIMAC la ampliación de dichos servicios de asesoría técnica para la construcción de otro grupo de embarcaciones, cinco (5) atuneros en Chimbote, a cargo del astillero PICSA y treinta (30) camaroneras a cargo de FABRIMET. Todas estas embarcaciones están destinadas a la flota pesquera de la empresa cubana CUBA PESCA.

El Servicio Industrial de la Marina-Iquitos "SIMAI", se encuentra actualmente abocado en la construcción de una barcaza de 10,000 barriles de capacidad para el transporte del oro negro de los pozos petroleros de TROMPETEROS, CAPIRONA y PAVAYACU, así como de los muchos que en fecha próxima nos permitirá seguir exclamando ¡Otra vez encontramos más petróleo!

Recientemente se ha firmado otro contrato de Locación de Servicios Técnicos, esta vez, con la EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS, representado por el Contralmirante Jorge Parra del Riego Endara, por el cual el Servicio Industrial de la Marina-Callao, se obliga para y por cuenta de ENAPU, a proporcionar sus servicios de supervisión y asesoría técnica para el control de la construcción de diez embarcaciones que se encuentran a cargo del Astillero METAL EMPRESA S.A. y FABRIMET S.A.

Con motivo del lanzamiento de la M/N "José Olaya", fue proyectada en todas las Salas Cinematográficas de Lima, una película documental del Servicio Industrial de la Marina, donde se destaca todos los adelantos técnicos y las instalaciones del SIMA y de un noticiario del lanzamiento de la mencionada nave, granelero de 25,200 toneladas, que es el de mayor tonelaje construido en Hispanoamérica.

El Servicio Industrial de la Marina-Iquitos "SIMAI" proyecta la construcción de dos Motochatas de 80 toneladas, las cuales disminuirán el déficit de embarcaciones necesarios en el Oriente Peruano.

En el presente trimestre han ingresado al dique flotante del SIMAI, las siguientes naves, para su reparación: PLATAFORMA FLOTANTE (Petróleos del Perú), MUELLE PARA DESLIZADORES (Base Fluvial de Nanay), BASCULANTE (Empresa Nacional de Puertos), M/N "LA PEDRERA" (Quinta Región Militar) y el B.A.P. "NAVARRO" (Fuerza Fluvial del Amazonas).

Con destino al Puerto de Rouen y Le Havre (Francia), viajó en junio último, el Capitán de Corbeta José Texeira Rivarola, Jefe del Dpto. de Ingeniería Eléctrica del Servicio Industrial de la Marina, con el objeto de realizar la Inspección de la M/N "LIMA" de propiedad del Consorcio Naviero Peruano S.A.

Con fecha 28 de junio del presente año, viajó con destino a Rotterdam, Holanda, el Teniente 1ro. AP. Juan Luis Salinas Sedó, Jefe del Dpto. de Diques del SIMA para realizar la inspección de la M/N "CAPIRONA" de propiedad de la Compañía Línea Oceánica Peruana S.A.

El Ing. Luis Uribe Escobar, de la Oficina de Producción de Construcciones Navales, estuvo en Noruega, en donde cumplió un "stage" en los Astilleros de Kaldnes. Su estadía en ese país duró del 3 al 30 de marzo del presente año. Su misión principal, fue la de observar y adquirir experiencia en la construcción de graneleros similares a los Proyectos 013 y 014 del SIMAC, que son las M/Ns "JOSE OLAYA" y "HERMANOS CARCAMO", respectivamente.

El Ing. Víctor Guillermo Marquezado Yáñez, de la División Reparaciones, partió el 30 de junio con destino a Kiel, Alemania, para cumplir un periodo de adiestramiento en Ingeniería Mecánica. El curso tendrá una duración de seis (6) meses.

En la condición de técnicos de garantía del Servicio Industrial de la Marina, Callao, en la especialidad de electricidad y mecánica respectivamente, se embarcaron en la M/N "RIMAC" el Técnico Dionisio Saavedra Baylón, de la Sección Montajes del Dpto. de Construcciones Navales y el Técnico mecánico Víctor Salazar Martínez, mecánico de la sección Montaje del Departamento de Construcciones Navales.

MOLITALIA

Fideos

Y HARINA DE TRIGOS SELECCIONADOS

MOLITALIA

Avda. Venezuela 2850 - LIMA



Los primeros fideos a granel de:

PURA SEMOLA

que se producen en el Perú con las más modernas maquinarias, lo que garantiza un: SABOR DELICIOSO y un gran poder NUTRITIVO.

PEDIDOS:
Tel. 317540 - 317818

Papeles Industriales S. A.

FABRICANTES DE:

ACCESORIOS PARA TELETIPOS:

— ROLLOS PARA IMPRESION
— CINTAS PERFORABLES

PAPELES COPIATIVOS:

— PARA MAQUINA
— PARA LAPIZ
— MONOCARBON (UN SOLO USO)
— AUTOCOPIATIVOS (ALPHAFIX)

PAPELES PARA PROTECCION DE MATERIALES:

— ASFALTICOS
— PARAFINADOS

EMILIO ALTHAUS 452, LINCE
LIMA-PERU
TELEFS. 713023 - 714442.



"SIEMPRE RECORDARE AL SIMA POR SU ALTA EFICIENCIA": CAPITAN DE LA MOTONAVE "TA FU"



EL CAPITAN FENG TI CHIA y el Superintendente John Pao de la M/N "TA FU", el Comandante Javier Bravo y el Supervisor Rodolfo Saldarriaga, escuchan atentamente la explicación del arquitecto naval, Santiago Villanueva, perito de la sociedad clasificadora.

EL C. DE C. Javier Bravo Villarán, Jefe de la Oficina de Clientes Particulares, departiendo gratamente con el Capitán Feng Ti Chia y John Pao en la cámara del "TA FU".



LA MOTONAVE "TA FU", perteneciente a la Compañía Talai Steamship Co. Ltda. de bandera panameña, fue uno de los barcos que ingresó al dique seco del SIMAC con el objeto de realizar trabajos de carenado y reparaciones.

Consideramos, que ésta fue una magnífica oportunidad para entrevistar al señor Feng Ti Chia, Capitán de la nave bananera de 3,290 TRB, cuyos tripulantes en su totalidad son de nacionalidad china.

Feng Ti Chia, quien fuera en la Marina de Guerra de su país, Teniente de Navío, refiere que su compañía cuenta con 28 buques de diferentes tipos, los cuales cubren las más variadas líneas de tráfico internacional.

"Es la primera vez que tengo la oportunidad de efectuar una reparación en el SIMAC –dice– y puedo manifestarles que durante los casi 20 años que tengo navegando por el mundo, éste, es uno de los astilleros que más gratamente me ha impresionado, sobre todo por la eficiencia y técnica de su personal así como por su amistad y camaradería", afirma mientras invita cordialmente café al Capitán de Corbeta AP. Javier Bravo Villarán, a Rodolfo Saldarriaga y al suscrito.

Luego, refiriéndonos al motivo que incitó a los armadores a efectuar las reparaciones del "TA FU" en el SIMAC, Ti Chia, el Capitán de nacionalidad china dice: "Los armadores se decidieron a efectuar la reparación en sus astilleros ya que el trabajo que se requería para poner en óptimas condiciones a la nave luego del accidente que sufrió en Buenaventura, Colombia, obligaba a decidirse por un astillero altamente capacitado y que se encontrara lo más cerca posible de este puerto.

Al indagar sobre alguna anécdota sucedida en Perú, el Capitán, expresa alegremente: "Si algo me ha llamado la atención en el Perú, fuera de la amistad de la gente, es su historia milenaria, la que conocía solamente por ligeras referencias pero que en este tiempo de mi permanencia, he podido leer su historia, la cual es sumamente interesante, especialmente la Epoca de los Incas".

Al despedirnos, el Capitán Ti Chia, refiere mientras nos acompaña a las gradas de bajada, que el "TA FU" ha quedado apto para seguir su marcha por los mares del mundo, que se llevan un grato recuerdo del Servicio Industrial de la Marina por su capacidad técnica y por su trabajo que en esta oportunidad ha significado el cambio de más de sesenta toneladas en planchas de acero en el casco de la nave.

"Gracias –concluyó diciendo– por la grata amistad que logramos en el Perú en tan poco tiempo". (F.C.)

fueron reparados en elsimac

NOS VISITARON EN EL TRIMESTRE ABRIL- MAYO-JUNIO...

Durante el trimestre de abril, mayo y junio de 1973, se registró una gran demanda de trabajos de reparaciones y carena de buques tanto de la Marina Mercante Nacional como extranjera. Nos enorgullece haber prestado servicios a nuestros siguientes clientes:

M/N "HUAYNA CAPAC"	COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES	PERU	9,624 TRB
M/N "SABOGAL"	COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES	PERU	9,464 TRB
L/P "LIZANDRO F."	SERVICIOS OCEANICOS S.A.	PERU	3,845 TRB
"SATURNO"	NAV. NEPTUNO S.A.	PERU	637 TRB
B/R "BELLAVISTA"	TERMINAL MARITIMO DEL CALLAO	PERU	133 TRB
"TAMBO"	ENAPU	PERU	131 TRB
"RIO SANTA"	ENAPU	PERU	
M/N "STELLA"	ANDEMAR	GRECIA	8,970 TRB
M/N "TA–FU"	TALAI–STEAM SHIP COMPANY	PANAMA	3,290 TRB
"SEA BEAR"	WORLD TIDE CO. NEW YORK	CHIPRE	2,678 TRB
M/N "CAPTAIN JOHN L."	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.	GRECIA	13,437 TRB
B/T "SPEEDWAY"	GOTHIC SHIPPING COMPANY	LIBERIA	20,683 TRB
B/O "PROFESSOR MESYATSEV"	SOVRY FLOT	RUSIA	2,657 TRB
"SOL DE COPACABANA"	NAVEXPORT	ESPAÑA	1,517 TRB
T/C "RUTHIE – B"	PESQ. COISHCO	EE.UU.	262 TRB
T/C "SUN KING"	PESQ. COISHCO	EE.UU.	269 TRB



M/N "SABOGAL"



M/N "STELLA"



M/N "LIZANDRO"



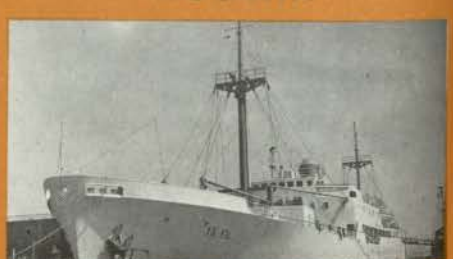
"RIO SANTA"



M/N CAPTAIN JOHN L.



B/R "BELLAVISTA"



M/N "TA FU"



B/O "PROFESSOR MESYATSEV"



B/T "SPEEDWAY"



M/N "HUAYNA CAPAC"



"SATURNO"



"SOL DE COPACABANA"



"SEA BEAR"



"TAMBO"



"RUTHIE – B"



"SUN KING"



Entel PERU

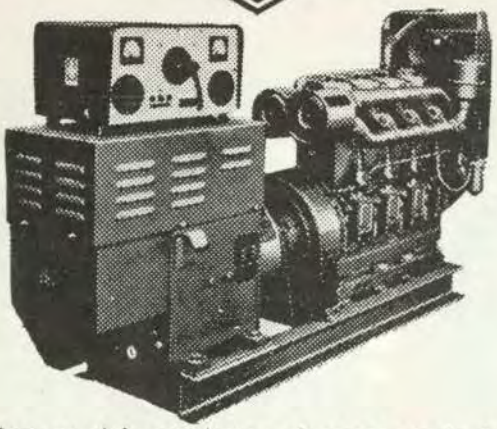
mejores comunicaciones para el perú

VIA PERUANA DE COMUNICACION

I.L.S.A. I.L.S.A. I.L.S.A. I.L.S.A. I.L.S.A. I.L.S.A. I.L.S.A.

GRUPOS ELECTROGENOS

Petter



Para servicio continuo o de emergencia, luz o fuerza.
Modelos desde 1.8 a 26 kilovatios, en existencia.
Otros modelos hasta 220 kilovatios, para pedidos directos.

Repuestos - Servicio

I.L.S.A INDUSTRIAL LIMA S. A.
Av. Colonial No. 1225 - Telf. 321070
En provincias: G. Berckemeyer & Co. S. A.

SIMA

La revista del SIMA llega a los siguientes sectores:

- Entidades Gubernamentales
- Empresas Estatales
- Embajadas y Consulados acreditados en el Perú
- Embajadas y Consulados Peruanos en el extranjero.
- Empresas Industriales nacionales y extranjeras.
- Astilleros Nacionales y Extranjeros.
- Armadores Nacionales y Extranjeros.
- Representantes comerciales.

Anunciar en ella es llegar a los ejecutivos de los sectores indicados.
Anunciar en ella es obtener resultados positivos.

ALCANTARILLAS:
ECONOMICAS
TRANSPORTABLES
FACILES DE ARMAR



CALIDAD

PLANCHAS:
LISAS PARA MIL USOS
VARIEDAD DE TIPOS
Y ESPESORES



PERUANA



TUBERIAS:
UN TUBO PARA CADA NECESIDAD
RESISTENCIA Y ALTA DURACION

AL SERVICIO DEL PERU



ELECTRODOS:
PARA TODO TIPO DE ACEROS
SOLDADORAS Y GENERADORES

Además:
• CABLES DE ACERO • TUBOS FORMADOS BUNDY • TODO TIPO DE IMPLEMENTOS PARA SOLDADORAS Y ACEROS ESPECIALES...

ARMCO PERUANA S.A.
Carretera Central Km. 4.300
Telfs. 35-1059 • 35-1987
Apartado 374 - Lima
Industria Peruana con experiencia mundial

PODEROSOS y SEGUROS... TECLES KITO



...para la Industria,
Minería, Navegación,
Construcción, Transportes,
y Forestación.

- **MANUALES**
- Mod. – **RATCHET** –
- **y ELECTRICOS**

Ventas de
stock y
para pedido
directo

Distribuidores Exclusivos

Casa **MATUSITA S.A.**

LIMA: Av. I. Garcilaso de la Vega 1390 - Telf. 28-9850
SAN ISIDRO: Las Begonias 748

¡Bienvenidos al Simac!

NOS VISITARON EN EL TRIMESTRE ABRIL – MAYO – JUNIO . . .



Ejecutivos de la Industria Peruana (4 de abril).



C.Alm. (r) Raúl Pooley Páez e ingenieros del Congreso Nacional de Ingeniería Mecánica y Ramas Afines (CONIMERA) (12 de abril).



Funcionarios de la EPCHAP (13 de abril).



Miembros de la Asociación Técnica del Perú (14 de abril).



Ejecutivos y empleados de la EPCHAP acompañados de esposas e hijos (28 de abril.).



40 alumnos de la Promoción 1973 de la Facultad de Farmacia y Bioquímica de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (12 de mayo). 1er. Grupo.



Cadetes de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau" (12 de mayo).



Cadetes de la Escuela Naval del Perú (15 de mayo).



Grupo de Ejecutivos de la Municipalidad de Lima e industriales peruanos. (16 de mayo).



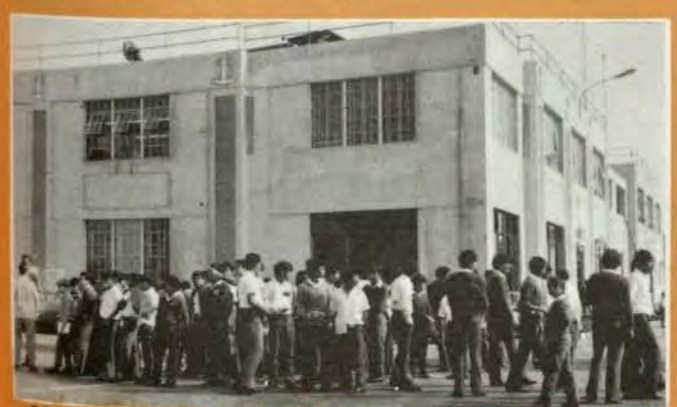
40 alumnos de la Promoción 1973 de la Facultad de Farmacia y Bioquímica de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (19 de mayo) 2do. Grupo.



Alumnos del Servicio Nacional de Aprendizaje y Trabajo Industrial (SENATI) (24 de mayo).



5 periodistas chinos de la agencia SINWA acompañados por funcionarios del Ministerio de Educación (29 de mayo).



60 alumnos de la Gran Unidad Escolar "Ricardo Palma" del 2do. de media (30 de mayo).



24 alumnos acompañados de profesores del Colegio FAP "José A. Quiñones" del 4to. de Media (21 de mayo).



Señores Lorentzen de Øivind Lorentzen Trading de Noruega. (7 de mayo).



70 alumnos de Primaria del Colegio "Chama" de la Parroquia Cristo Salvador (16 de junio).



Delegación Comercial Japonesa de la empresa Taiko Fishery Co., Ltd.



4 miembros de la Delegación Hindú acompañados de funcionarios del Ministerio de Industria y Comercio (5 de junio).



40 alumnos del Colegio "Carmelita" del 5to. año de media, (6 de junio).



30 Oficiales de la Escuela de Ingeniería del Ejército del Perú (6 de junio).



Grupo de socios del Club "Los Andes" (9 de junio).



18 oficiales de la Escuela de Inteligencia del Ejército del Perú (14 de junio).



4 miembros de la Delegación Cubana de Pesca acompañados de 2 funcionarios de la EPSEP. (15 de junio).



Profesores del Ministerio de Educación (15 de junio).



24 muchachos Lobatos de San Isidro (16 de junio).



Grupo de funcionarios y ejecutivos de PETROPERU (19 de junio).



40 alumnos del 5to. año de media "B" del Colegio "Carmelita" (25 de junio).



Grupo de Oficiales y Cadetes del buque-escuela "CUITLAHUAC" de México.



40 alumnos de Primaria acompañados por profesores y madres de familia de la Escuela "Inmaculado Corazón" (26 de junio).



Ingenieros de la Sub-Región Andina representantes de los países de Chile, Ecuador y Bolivia, acompañados por el Decano del Colegio de Ingenieros del Perú (27 de junio).



32 alumnos e instructores del SENATI (13 de junio).



80 Miembros de la Asociación de Dirigentes de Ventas y Mercadotecnia ADV–Perú (28 de junio).



Grupo de ejecutivos de SIDERPERU (29 de junio).



Grupo de funcionarios del Banco Industrial del Perú (9 de junio).

Qué gran momento...



para el gran sabor de Kent.

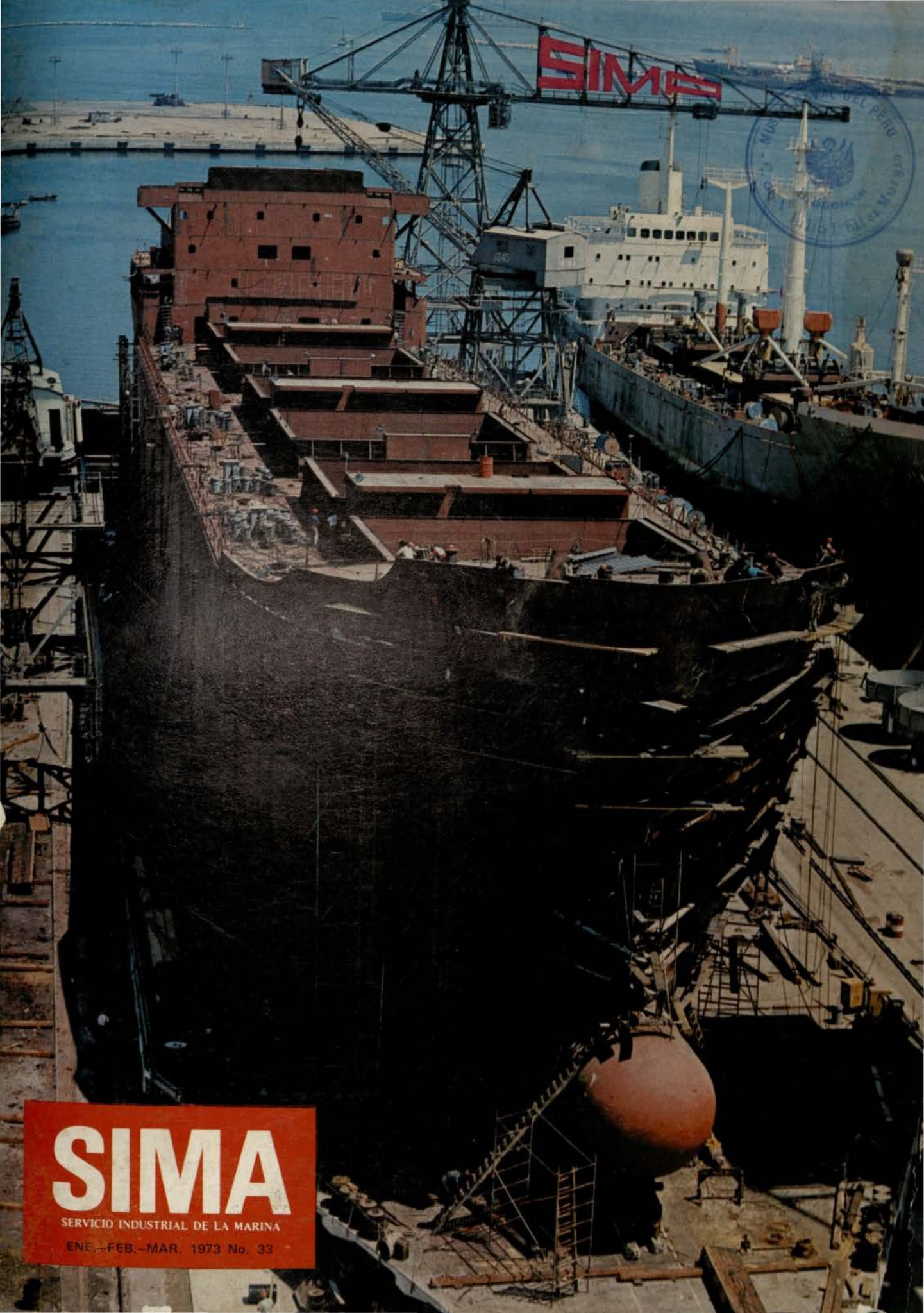
KENT

CIGARRILLOS

Con el famoso Filtro Micronite

FUMAR PUEDE SER DAÑINO PARA LA SALUD


ARMADA PERUANA
SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA

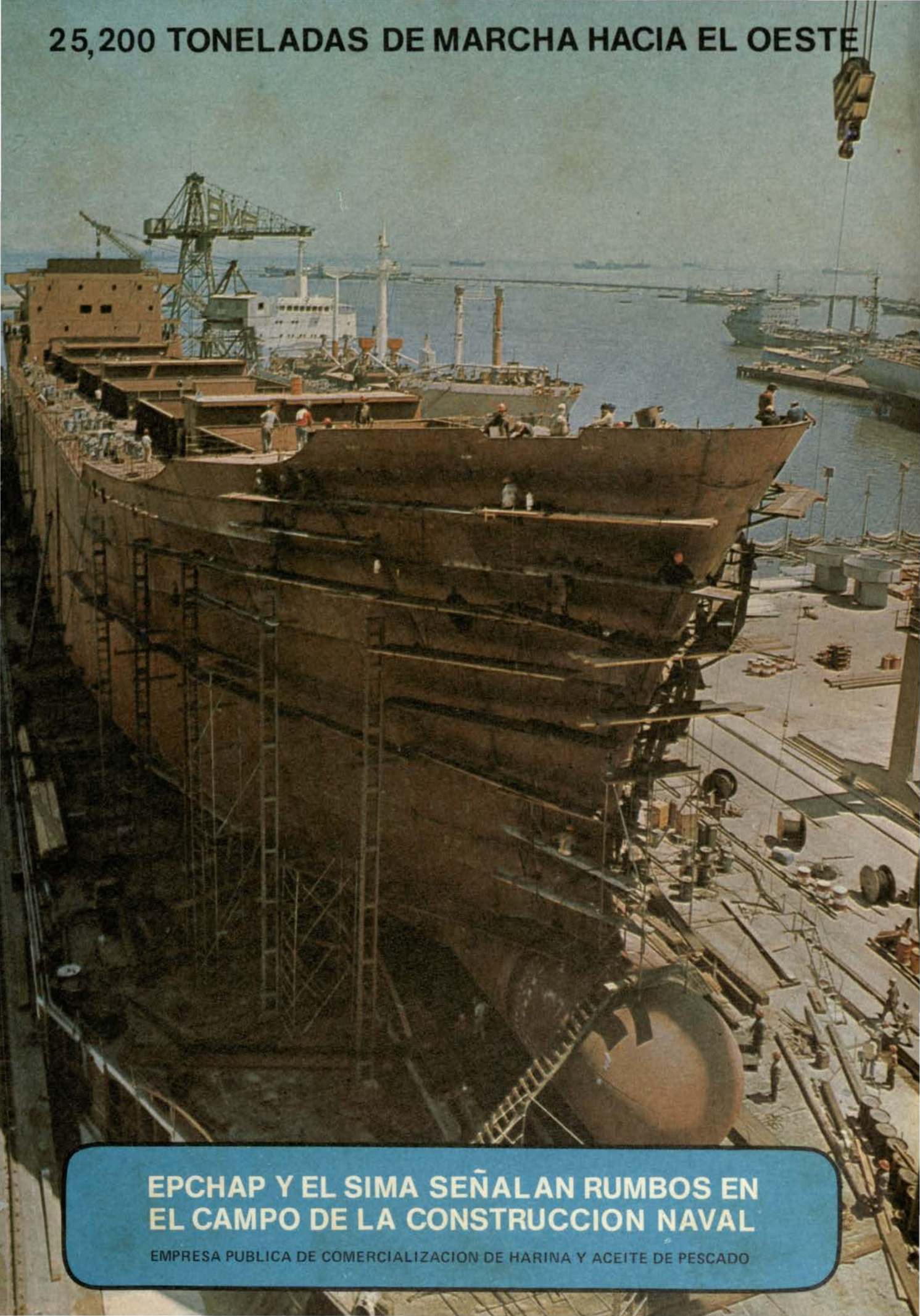


SIMA

SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA

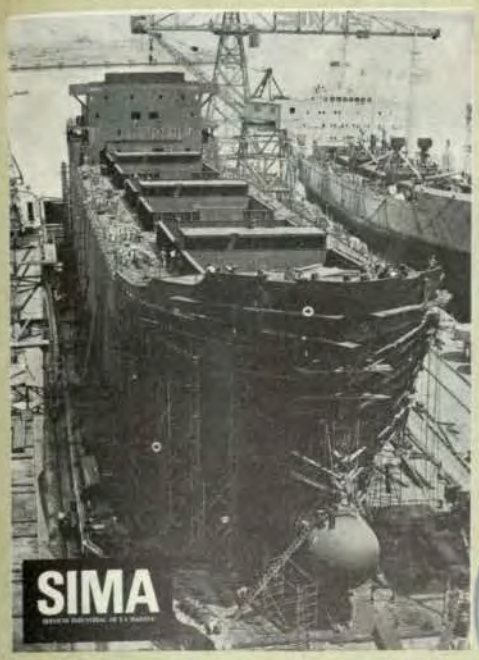
ENE.–FEB.–MAR. 1973 No. 33

25,200 TONELADAS DE MARCHA HACIA EL OESTE



EPCHAP Y EL SIMA SEÑALAN RUMBOS EN EL CAMPO DE LA CONSTRUCCION NAVAL

EMPRESA PUBLICA DE COMERCIALIZACION DE HARINA Y ACEITE DE PESCADO



No 33 Enero-Febrero-Marzo 1973

MUSEO NAVAL DEL PERU

INDICE

SIMA

Revista del Servicio Industrial de la Marina.
Director: Eduardo Camino Rouillon
Jefe de RR.PP. del SIMA
Oficina de Redacción:
Base Naval del Callao
Av. Contralmirante Mora s/n, Callao
Télex 5528 – Casilla Postal 112 –

CALLAO – PERU

Impresión:
Italperú
Av. La Marina 3274 - Urb. Maranga
San Miguel.

NUESTRA PORTADA

Vista del "JOSE OLAYA" en la grada alistándose para su lanzamiento. En segundo plano la M/N "RIMAC" en los últimos toques antes de su entrada en servicio.

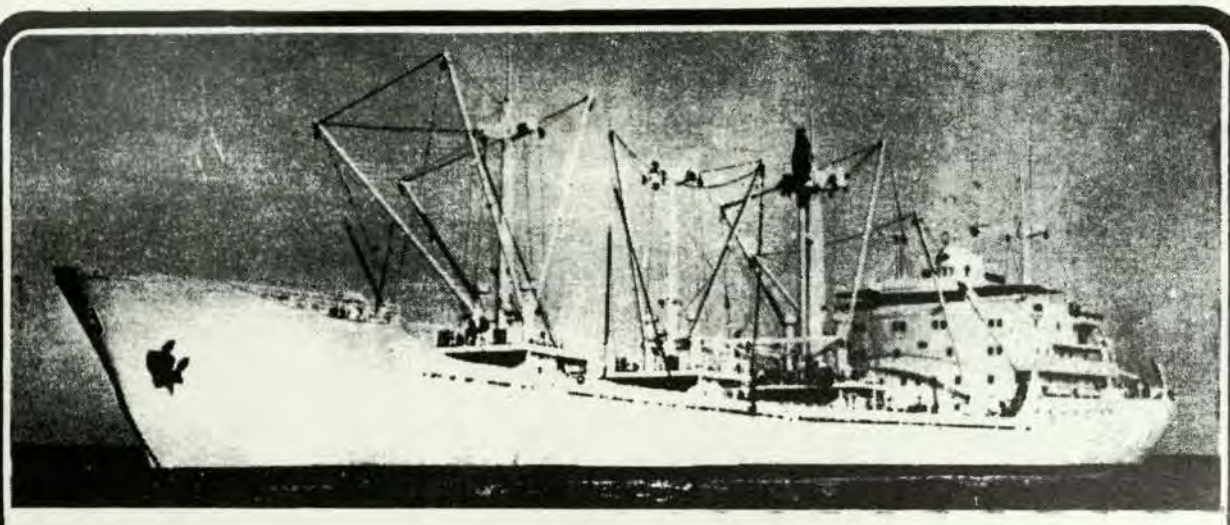
Foto: Jacque De Ridder

Editada por el Depto. de RR.PP del SIMA. Su distribución es gratuita. Circula en el país y en el extranjero. Sus informaciones pueden reproducirse total o parcialmente.

3	Editorial
4	M/N "José Olaya": El Buque más grandes construido en Hispanoamérica sería lanzado el 9 de mayo.
8	El Presidente de EPCHAP opina.
11	Entrevista al Comandante General de la Base Naval del Callao.
12	Se instala el Directorio del SIMA.
13	Seis Patrulleras de diseño peruano se construirán en el SIMA.
15	Segundo Volumen de la Historia Marítima ratifica su éxito.
16	Una visita al SIMA con recuerdos de antaño.
21	Miscelánea.
22	Los Astilleros Privados contribuyen al progreso de la industria naval peruana (II).
24	Tradiciones Navales Peruanas: "El Perro Cholo".
28	Personal del SIMA cumple 25 y 30 años de servicios.
29	Gente del SIMA
32	Técnica: "Ruidos de fondo en el mar".
36	Fueron Reparadas en el SIMAC
41	Cultural: Hoy me gusta la vida mucho menos . . .
42	Bienvenidos al SIMAC

COMPAÑIA PERUANA DE VAPORES

A su servicio con la más moderna flota compuesta por 12 motonaves, recientemente construídas.



m/n	Inca Tupac Yupanqui	1968
	Inca Yahuar Huaca	1969
	Inca Capac Yupanqui	1969
	Inca Huayna Capac	1969
	Inca Pachacutec	1968
	Inca Roca	1969

Capacidad de carga 12,500 TM

m/n	Garcilaso	1969
	Sabogal	1969
	Vallejo	1969
	Chocano	1970
	Tello	1970
	Palma	1970

Capacidad de carga 13,000 TM

Operamos bajo el régimen de Conferencia, ofreciendo a la Industria y Comercio, importadores y exportadores, un servicio regular de itinerario, en los siguientes tráficos.

- Atlántico del Canadá (Montreal), Costa Atlántico de los E.E.U.U. y Puertos del Pacífico Sudamericano, hasta Chile (Valparaiso).

- Golfo de los E.E.U.U. (New Orleans) y Puertos del Pacífico Sudamericano hasta Ilo.

- Atlántico Norte del Continente Europeo (Bremen-Alemania) y Puertos del Pacífico Sudamericano hasta Chile (Valparaiso).

- Puertos del Mediterráneo Europeo, Caribe y Puertos del Pacífico Sudamericano, hasta Sur del Perú (Ilo).



OFICINA PRINCIPAL: Gamarra 676 Chucuito, Callao - Apartado 208 Teléfono 289940

OFICINA LIMA: Pasaje Peñaloza 114 (3ra. cuadra. de Av. Nicolás de Piérola) Teléfono 238118 Aptdo. 4299

OFICINA CALLAO: Daniel Nieto 183 Teléfonos 290313 - 291145

Divisas Para El Perú En Buques C. P. V.

editorial

Ya en oportunidades anteriores y desde esta misma tribuna hemos opinado sobre la importancia que para el desarrollo industrial del país ha tenido la decisión de nuestra Marina de Guerra de iniciar en los astilleros del SIMA la construcción de naves en escala comercial. Como consecuencia de ella hoy podemos anunciar, sin ocultar un lógico y natural orgullo, el lanzamiento para el 9 de mayo del primer buque construido bajo ese nuevo criterio, el "JOSE OLAYA", Proyecto 013, granelero de 25,000 Toneladas de Porte Bruto y el más grande construido hasta la fecha en Hispanoamérica. Inmediatamente después de la botadura de esta nave, se colocará en gradas las secciones de su gemelo, el "HERMANOS CARCAMO", Proyecto 014, que se encuentra bastante avanzado en talleres, y que será lanzado en diciembre del presente año. Las dos naves mencionadas que se encuentran construyéndose para la EPCHAP, un tercer granelero que se está contratando para la CPV y la negociación que se está llevando a cabo para concretar la construcción de tres buques más del mismo porte, podrá asegurar un despegue firme y un desarrollo seguro de la industria de la construcción naval, dándonos la oportunidad de demostrar que en el Perú también se puede construir los buques que incrementarán y reforzarán nuestra Marina Mercante Nacional, ahorrando no sólo las divisas que se obtengan por fletes, sino también las que se exportan por concepto de la compra de buques en el extranjero. Demás está insistir en todos los otros beneficios que esta industria acarrea tanto por ser importante fuente de trabajo, como por el enorme efecto multiplicador sobre otras actividades industriales.

Desde estas líneas el SIMA, que es la Marina de Guerra del Perú, en nombre propio y en el de los 2,600 trabajadores que laboran en sus talleres, de los 3,400 que ocuparán las plazas que se deban crear, de alcanzar las metas trazadas y de todos aquellos que laboran en las muchas industrias que abastecen de insumos al SIMA, agradece a la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado (EPCHAP) y a la Compañía Peruana de Vapores (CPV) la confianza depositada en sus astilleros y en los hombres que los operan, y que ha permitido la iniciación de esta nueva e importante etapa en el desarrollo del Servicio Industrial de la Marina. Extendemos también nuestro reconocimiento al Banco Industrial del Perú, Banco de la Nación y Banco Central de Reserva, que en un esfuerzo combinado han proporcionado la financiación para los dos buques de EPCHAP, y a la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE) que financiará la construcción del tercero para C.P.V.

Los Ministerios de Economía y Finanzas, de Pesquería, de Industria y Comercio y de Transportes y Comunicaciones, así como el Instituto Nacional de Planificación han colaborado directa y decididamente con el Ministerio de Marina para concretar estos proyectos y continuar prestando su entusiasta apoyo con el fin de preparar y promulgar la legislación creando el sistema requerido para que la industria naval, considerando a ésta como el complejo de la industria de la construcción naval y la actividad naviera, pueda alcanzar un desarrollo armónico y sostenido, objetivo que ahora vemos más cerca que nunca. A ellos también pues, nuestro particular reconocimiento.

Para terminar, y aunque pequemos de insistentes, repetiremos una vez más que, dentro de las metas trazadas por el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, para alcanzar la verdadera emancipación económica de nuestra patria, es muy importante aquella que contempla que el transporte de la carga peruana se efectúe en buques de bandera peruana y construidos en nuestros astilleros.

EL BUQUE MAS GRANDE CONSTRUIDO EN HISPANOAMERICA SERA LANZADO EL 9 DE MAYO

El Servicio Industrial de la Marina lanzará al mar el miercoles 9 de mayo el primer buque granelero de 25 Mil Toneladas de Porte Bruto construido en sus astilleros para la EPCHAP

EL mes de mayo es testigo de grandes acontecimientos en la vida del Perú.

En mayo de 1866, hace ciento siete años que los peruanos lograron una brillante victoria militar al consolidar la independencia americana en la bahía del Callao.

Y a pesar que el suceso que vamos a reseñar líneas abajo no tiene vinculación con alguna guerra, a no ser la que hoy estamos librando los peruanos contra nuestro subdesarrollo, consideramos que el lanzamiento del buque granelero "JOSE OLAYA" de 25 mil TPB, primero de este tipo que se hace en el país y el de mayor tonelaje construido en Hispanoamérica, representará un acontecimiento de notable repercusión en el despegue industrial de nuestro país.

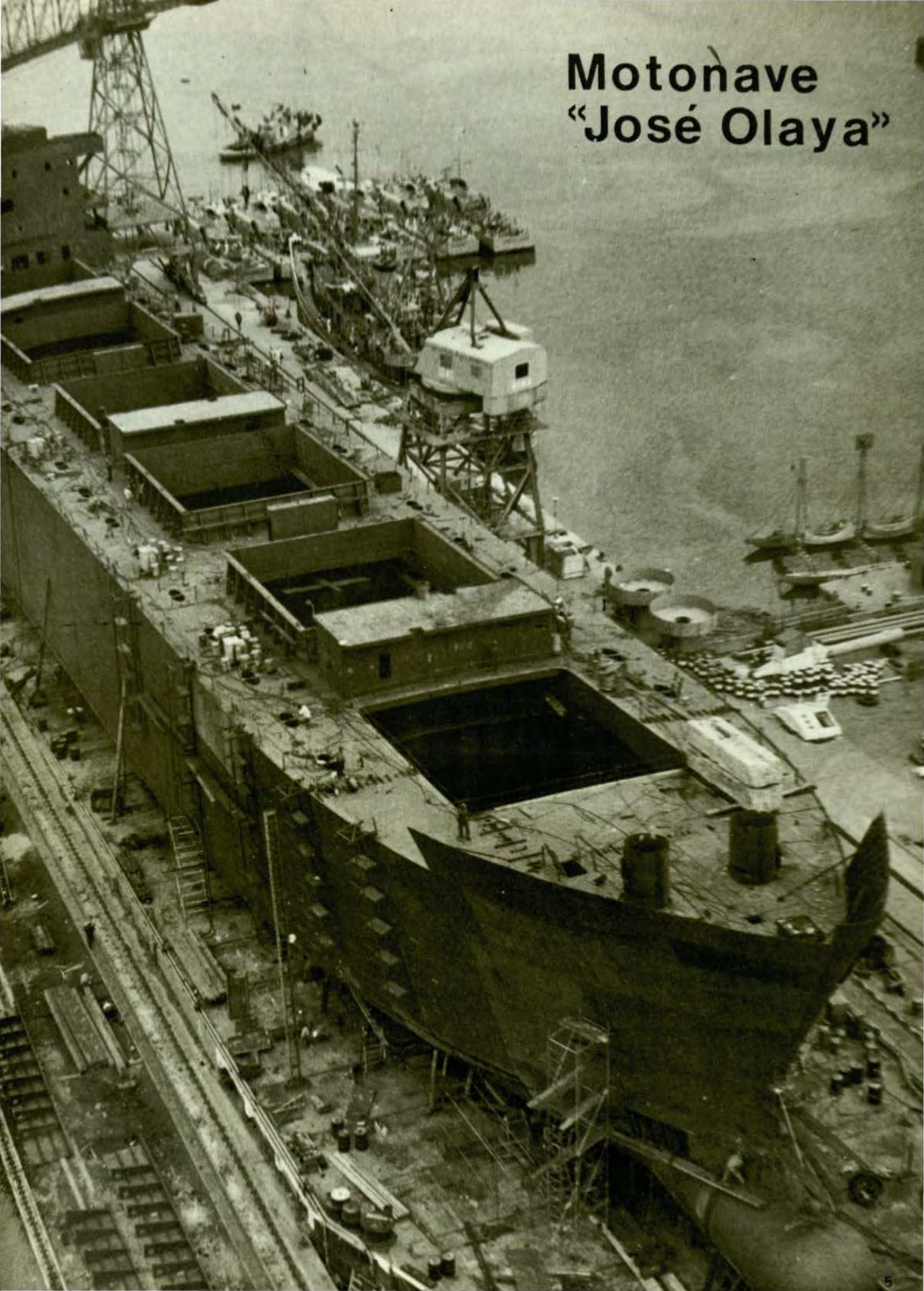
Tomando en cuenta anteriores actos, estimamos que el próximo miércoles 9 de mayo, fecha señalada para la botadura de esta nave, miles de ciudadanos peruanos acompañarán a nuestras autoridades a vivir los momentos de gran emoción y orgullo nacionalista, que conlleva un suceso de esta naturaleza.

Con esta obra, el SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA (SIMA), cree seguir cumpliendo con la confianza que la



EN ESTA IMPRESIONANTE VISTA tomada en los astilleros del SIMA destaca en primer plano el bulbo que llevará el granelero "José Olaya", primero de este tipo que se hace en nuestro país y cuya construcción marca un hito más del progreso de la construcción naval de nuestro país. En la foto de la derecha una vista aérea de la citada nave en la grada del SIMA. . .





Motonave "José Olaya"







LA TECNICA Y EFICIENCIA DEL PERSONAL DEL SIMA se hace patente una vez más en la construcción de la motonave "José Olaya", cuyo lanzamiento se realizará al mediodía del próximo miércoles 9 de mayo. En este conjunto de fotografías, apreciamos una parte del febril trabajo efectuado en los astilleros del SIMA en la culminación del casco de la flamante nave. . .

nación le depositó, probando una vez más que buques de gran porte pueden ser construidos por peruanos y en tierra peruana.

Para la Marina de Guerra del Perú, este suceso representa asimismo, la confirmación de su invalorable aporte al desarrollo nacional en momentos en que el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, está afianzando nuestro progreso industrial acorde con la política nacionalista que ha puesto en ejecución para alcanzar progresivamente los objetivos de seguridad y bienestar de la nación.

En el orden internacional, nuestro país consolida su posición de líder en la construcción naval de alto bordo entre los países firmantes del Acuerdo de Cartagena, con lo cual pone a disposición de ellos, la experiencia ganada por nuestros astilleros en la construcción de buques de carga, petroleros, cisternas y de otros tipos.

El pueblo estará presente

Haciendo partícipe a la nación de su júbilo por este acontecimiento, la Marina de Guerra del Perú está invitando a la ciudadanía de Lima y Callao a espectar el lanzamiento del "José Olaya", que se llevará a cabo al mediodía del miércoles 9 de mayo en la grada de construcción del SIMA ubicada en la Base Naval del Callao.

Esta nave, que es la de mayor porte construida en Hispanoamérica, será entregada totalmente lista en los primeros meses del próximo año a su propietaria, la Empresa Pública de Comercialización de Aceite y Harina de Pescado (EPCHAP).

Hay que señalar que este es el primer buque que construye el SIMA para una entidad que no es la Armada, pues todos los anteriores, fueron consignados a la institución naval.

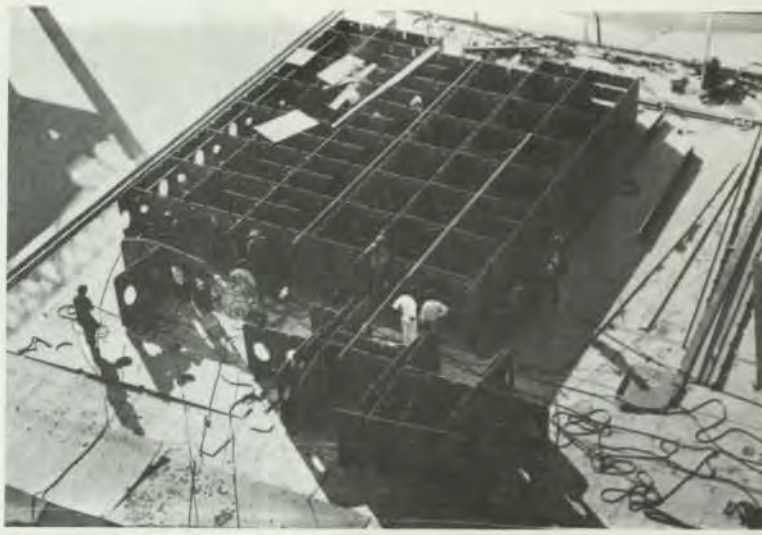
La construcción del "José Olaya" fue iniciada en febrero de 1972 en Talleres y luego el 26 de junio del mismo año comenzó su erección en gradas. Se han utilizado 5,500 toneladas de planchas de acero naval trabajadas en los mismos talleres del SIMA.

Un gran porcentaje de los productos utilizados en la construcción de esta nave son de fabricación nacional, tales como la soldadura, pintura, tuberías, etc. Otro hecho saltante es que por primera vez se emplearán accesorios manufacturados en los talleres del SIMAC, tales como las máquinas de cubierta con licencia de Norwinch y tapas de escotilla de Mac Gregor, con lo cual se da un importante paso adelante en la provisión de estos elementos indispensables en la construcción naval, los que antes eran importados.

Los planos del "José Olaya" fueron diseñados por la firma Kaldnes Mek Verksted A-S de Noruega, los mismos que fueron escogidos por las ventajas y requerimientos que más se amoldaban a nuestro medio y a nuestras posibilidades.

Pero una de las satisfacciones que más enorgullece a los peruanos consiste en que esta motonave ha sido construida en un 99 o/o bajo la dirección y mano de obra netamente peruana, aspecto que demuestra por sí solo que la experiencia de la gente del SIMAC se consolida cada vez más con los exigentes requerimientos de la moderna técnología naval.







LAS GRADAS Y LOS TALLERES DEL SIMA nunca permanecen vacíos. En este otro conjunto de fotos vemos las primeras secciones del granelero gemelo del "José Olaya" denominado "Hermanos Cárcamo" que será colocado en gradas apenas se lance el primero de los nombrados. Aquí vemos una secuencia de los trabajos que demandan el armado de esta primera parte del buque. . .

Cabe mencionar que el SIMA desde hace años envía a profesionales, técnicos y obreros especializados a adquirir mayor experiencia y tecnificación a Astilleros japoneses y europeos, acierto que hoy ha producido magníficos dividendos.

El total de Hombres-Día de Trabajo empleados hasta fines de marzo registró la cifra de 80,000 de un total de 250,000, que se ha calculado hasta terminar la erección de la citada nave.

Las principales características del "Olaya" son las siguientes: Longitud Total: 180.30 metros; Eslora entre perpendiculares: 167.97 metros; Manga moldeada: 22.86 metros; Puntal Moldeado: 13.72 metros; Desplazamiento: 25,250 toneladas. La propulsión es generada por un motor Sulzer 6RND76 de 12 mil caballos de potencia que le proporciona una velocidad sostenida de 15.7 nudos.

Su construcción está financiada por el Banco Industrial del Perú a través de un crédito del Banco de la Nación y el Banco de Reserva del Perú, cuyas participaciones han sido decisivas en la cristalización de esta obra.

En suma, la construcción del "José Olaya" significa un decisivo adelanto en el desarrollo de nuestra industria naval por ser la pauta para los subsiguientes buques de iguales características que se proyectan construir en el SIMA.

Asimismo se puede señalar que esta obra ha coincidido con los trabajos de modernización y ampliación del astillero, ejecutado con miras a satisfacer la futura demanda de las necesidades del país y de la Sub-Región, lo que ha representado un esfuerzo adicional, del personal que tiene a su cargo la construcción de la referida motonave.

Otra motonave más.

En la fecha de entrega del "José Olaya", se calcula que se lanzará al mar su gemelo, el "Hermanos "Cárcamo", denominado Proyecto "014", cuya construcción está actualmente bastante adelantada en los Talleres del SIMA y cuya primera sección se colocará en gradas en la ceremonia de lanzamiento del primero de los nombrados.

También en el mismo mes de mayo, se iniciarán las pruebas del transporte "Rímac", gemelo del BAP "Ilo", para ser entregado a la Compañía Peruana de Vapores, la que ha formalizado los contratos necesarios para comprar esta nave a través de un crédito proporcionado por COFIDE.

Otro hecho significativo viene a sumarse a los acontecimientos.

Este viene a ser la realización de negociaciones que actualmente se llevan a cabo para concluir el contrato para la construcción de la segunda serie de buques graneleros de 25 mil toneladas que serían destinados a la Compañía Peruana de Vapores (CPV).

Todos estos hechos representan un significativo y elocuente progreso del Servicio Industrial de la Marina-Callao, ratificando de esta manera su ascendente rumbo hacia el progreso de esta industria básica que representa prestigio para el Perú, empleo para miles de compatriotas, ahorro de divisas y fomento de industrias conexas, con todas las saludables consecuencias en la economía nacional.



Ing. Jorge Camet
Presidente de EPCHAP

EL PRESIDENTE DE EPCHAP OPINA

- "Con satisfacción hemos reconocido públicamente el adelanto técnico del SIMA"
- "En caso de que se decidiera la conveniencia de incrementar la flota de EPCHAP, no dudaríamos en ordenar su construcción al SIMA"
- "Personal del SIMA: es la base del desarrollo de otras importantes actividades del país".

En un cuestionario presentado por la Revista "SIMA", el Ing. Jorge Camet, Presidente de la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado (EPCHAP), contesta las siguientes preguntas:

1.- En víspera de ser lanzado al mar el primer granelero de 25,000 toneladas para EPCHAP desde los astilleros del SIMA, ¿cuál es el sentir de la Empresa de su Presidencia?

Para nuestra Empresa es motivo de profunda satisfacción y orgullo el que en muy corto plazo, naves que transporten nuestra harina, no sólo portarán la bandera peruana, sino que también serán naves construidas por peruanos, en nuestros propios astilleros. También estamos contribuyendo con tan importante inversión al desarrollo integral de nuestro país, y de manera concreta a favorecer el cumplimiento de los planes de expansión del SIMA que son de interés nacional.

2.- ¿Cuál fue la causa por la cual EPCHAP ordenó construir dos graneleros en los astilleros del SIMA?

Las razones fueron múltiples, destacando las ya expresadas en la respuesta anterior, así como el hecho de que los tonelajes de harina de pescado transportados en naves peruanas, se duplicarán al momento en que estas naves entren en servicio. Debo destacar que la decisión de construir los dos graneleros en el SIMA, los de mayor tonelaje construidos en el país hasta la fecha, fue tomada personalmente por el Ministro del Sector, General Javier Tantaleán, el día y en el acto mismo de la instalación del primer Directorio de EPCHAP, en presencia del Contralmirante Alberto Jiménez de Lucio, entonces, Jefe del SIMA. Nuestro Directorio se ha limitado a llevar adelante dicha disposición.

3.- Después de haber apreciado los trabajos preliminares de la erección en gradas del citado buque, ¿cuál es la primera impresión suya y de sus funcionarios sobre el trabajo del SIMA?

Las múltiples e importantes actividades del SIMA son perfectamente conocidas en el país y en el extranjero. Con gran satisfacción hemos aplaudido y reconocido públicamente el adelanto técnico alcanzado en la construcción de buques, lo que ha permitido al PERU un lugar preferencial y de privilegio en el Pacto Sub-Regional Andino. Resumiendo podría decir que nos ha impactado la eficiencia técnica, el entusiasmo y el cariño que todos los trabajadores del SIMA ponen en esta labor, lo que es digno de encomio.

4.- ¿Cuántas toneladas de aceite y harina de pescado exportó anualmente en promedio EPCHAP?

En 1971 las exportaciones de harina y aceite de pescado fueron de aproximadamente 1'752,000 TM y de 283,000, respectivamente, habiéndose pagado algo más de US$ 40'000,000 por concepto de fletes.

En 1972 estas exportaciones fueron del orden de 1'528,000 TM y de 300,000 respectivamente. Por concepto de fletes se pagaron aprox. US! 32'000,000.

5.- ¿Cómo organizará EPCHAP el transporte marítimo de sus productos?

Para el transporte de sus productos EPCHAP tiene en cuenta los intereses del país, los de los industriales cuya producción comercializa y la política establecida por el Ministerio de Pesquería y por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. En base a estas consideraciones EPCHAP concede atención preferente a la



Marina Mercante Nacional, estando también autorizada, a mérito de dispositivos legales vigentes, para contratar barcos de Conferencia, charters, y los que requiera para cumplir sus funciones.

El Supremo Gobierno ha dispuesto que la operación y administración de las dos naves que tiene en construcción en el SIMA, estarán a cargo de la CPV.

6.- ¿Cuál es su opinión sobre el desarrollo de la Industria Naval, cuando entre en funciones el Pacto Andino? ¿Cuál será la incidencia de esta industria en el éxito del citado Acuerdo Sub-Regional?

La circunstancia de ser el Perú, el país que más ha adelantado en el campo de la construcción naval entre los países del Pacto Sub-Regional Andino, nos abre un mercado potenial a nivel internacional, que estamos obligados a satisfacer y que constituye también un desafío para el SIMA. A través de la realización de este significativo esfuerzo del Sector Pesquero estamos colaborando al logro de este objetivo.

7.- ¿Piensa EPCHAP incrementar en el futuro el número de buques graneleros para el transporte de sus productos de exportación? Si la respuesta es afirmativa, ¿los compraría o los ordenaría construir?

Considero que el incremento de la flota de graneleros de EPCHAP debe ser decidido en base a la política que se establezca al respecto, la que debe velar por los altos intereses de la Nación. En el caso que se decidiera la conveniencia de que nuestra flota se incremente, no dudaríamos en ordenar su construcció en el SIMA.

8.- ¿Cuáles han sido los principales logros de su gestión como Presidente de EPCHAP?

El Directorio actual asumió las funciones que le asignó el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada en el mes de abril de 1971. Deseo destacar que el Directorio ha realizado trabajo de equipo con intervención decidida y personal del Ministro de Pesquería. Considero que las actividades y logros más importantes en dichos años son:

– Se obtuvo mayor eficiencia que es y será siempre nuestro primer objetivo.

– Se dictó con éxito la política de precios y embarques de la harina de pescado en época de alto stock en el país.

– Se abrieron y ampliaron nuevos mercados, tales como el de la República Popular China, Cuba y Países Socialistas, por gestión personal del Ministro de Pesquería.

– La comercialización con más de 40 países.

– La eficiente y honesta colaboración recibida a pedido del Directorio de los industriales pesqueros con experiencia en la comercialización, que creemos es un ejemplo de trabajo conjunto del Sector Privado con nuestra Empresa Estatal que debiera realizarse en todos los Sectores.

– Se consolidó el mercado chino mediante una compra adicional de 150,000 TM.

– En general se logró normalizar y expandir los mercados y las ventas, lo que fue interrumpido por la invasión de la Corriente marina del Niño, en lo que venía siendo un año récord de ventas de ingreso de divisas.

– La autorización que recibió nuestra Empresa, mediante el D.S. 015-72 de 11 de abril de 1972, para la suscripción de un contrato, con intervención del Banco Industrial, para que el SIMA construya dos barcos graneleros de 25,000 TM. de porte bruto, para transportar harina de pescado.

– Se reforzó el personal técnico especializado de la Empresa de alto nivel con nuevas contrataciones y se formó un grupo de profesionales jovenes para ser preparados a mediano plazo para ocupar altos cargos en la Empresa.

– En el presente se está comercializando la poca harina de que disponemos a los más altos precios obtenidos desde que se inició la producción en el Perú.

9.- Cuál es su opinión sobre el futuro de la Industria Pesquera Nacional?

Nuestra fe en la eficiencia y capacidad demostradas por los industriales pesqueros nacionales, el apoyo que el Supremo Gobierno les brinda y los requerimientos cada vez mayores de nuestra harina de pescado para satisfacer ingentes e inmediatos deficits de proteínas del mundo entero, nos permite prever que esta industria tiene un futuro promisor y que su contribución al desarrollo de la economía nacional seguirá siendo muy importante.

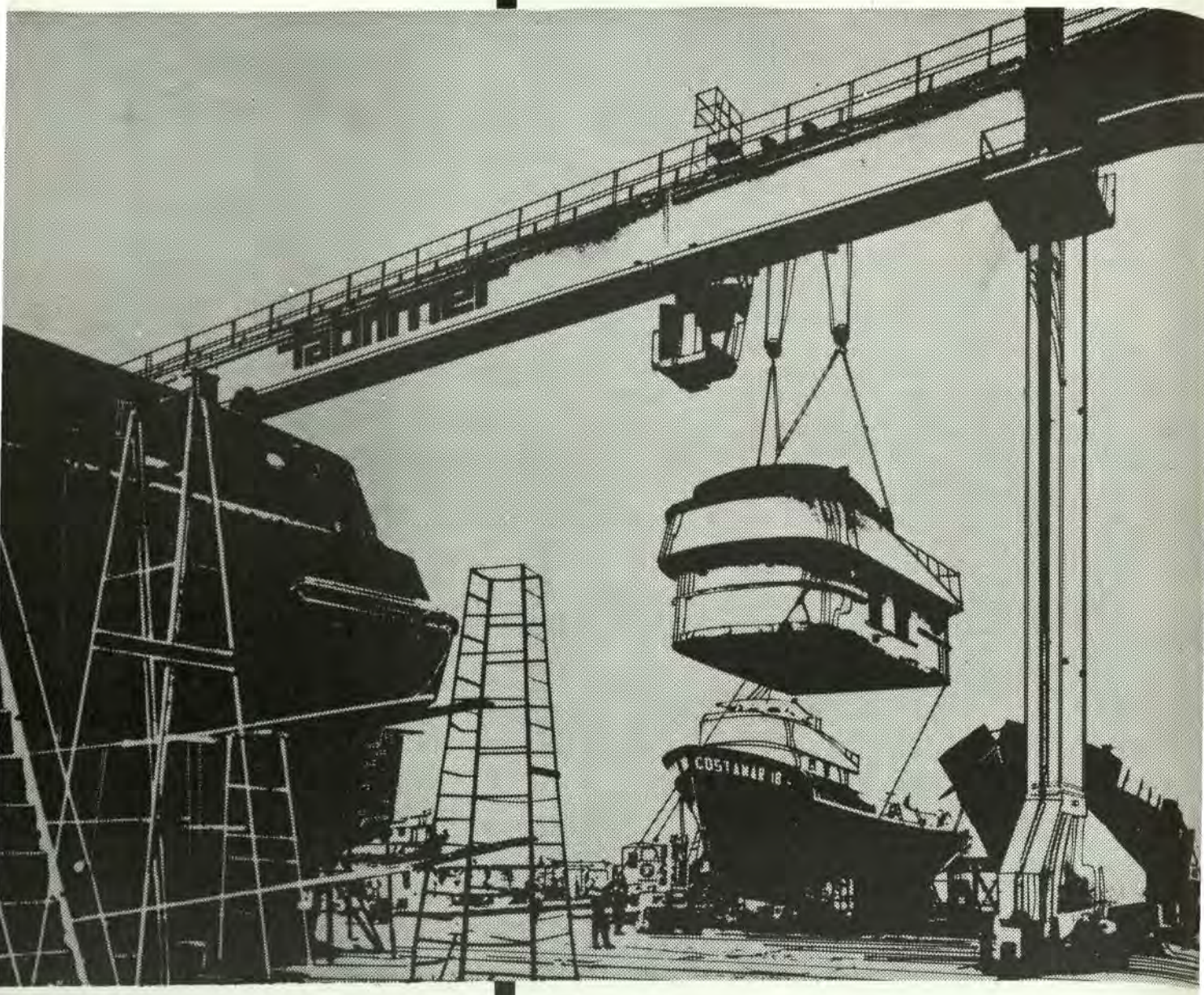
Esperamos que la naturaleza no nos afecte nuevamente. De ser ello así, no tengo la menor duda sobre lo expresado.

10.- ¿Qué mensaje expresaría al personal del SIMA?

Exhortarlos a que continúen trabajando con el mismo entusiasmo, dedicación y cariño, que ha permitido evidenciar, una vez más la reconocida capacidad del trabajador peruano: ingenieros, capataces y obreros interviniendo eficientemente en todas las etapas del planteamiento y ejecución de las construcciones navales. Que no se olviden que son la base del desarrollo de otras importantes actividades económicas del país y que el campo de acción ilimitado que hoy tiene el SIMA que constituye su desafío, se podrá cubrir solamente en la medida que lo posibilite la eficiencia y el esfuerzo de las técnicas y trabajadores nacionales. Estoy seguro que lo lograrán.

11.-¿ Por qué el nombre de José Olaya?

A este primer buque granelero se le ha dado el nombre de José Olaya, como homenaje al patriota y héroe pescador chorrillano, símbolo de la guapeza y lucha de los pescadores e industriales peruanos en la encomiable tarea de haber convertido al Perú en la primera potencia pesquera del mundo.



- EMBARCACIONES Y EQUIPOS MARINOS
- EQUIPOS PARA PLANTAS DE HARINA DE PESCADO
- EVAPORADORES DE TODA CLASE
- GENERADORES DE VAPOR IGNEO Y ACUOTUBULARES
- EQUIPOS PARA ALMACENAMIENTO Y MANEJO A GRANE
- ESTRUCTURAS METALICAS PESADAS EN GENERAL

fabrimet

FABRICACIONES METALICAS S.A.
CONTRALM. MORA 590. CALLAO-PERU. CASILLA 307. TEL. 298810

MUSEO NAVAL DEL P... Biblioteca ... Julio I. El...

Contralmirante AP. Luis López de Castilla H.:

EL SIMA: «cuenta con prestigio nacional e internacional»

"El Plan de Desarrollo Decenal del SIMA mantendrá a nuestro país como líder de la construcción naval en la costa latinoamericana del Pacífico y acortará distancias que por el momento nos llevan otros países" dijo a la REVISTA SIMA el nuevo Comandante General de la Base Naval del Callao, Contralmirante AP. Luis López de Castilla Hidalgo al ser entrevistado por nosotros.

A continuación insertamos las declaraciones textuales que nos hizo la citada autoridad naval:

¿Cuál es su apreciación personal, señor Contralmirante, sobre el SIMA y su plan de Desarrollo?

—El plan de Desarrollo del SIMA es indudablemente ambicioso y por lo tanto revela el empuje de esta gran Dependencia y de la Marina en general.

El plan de Desarrollo Decenal mantendrá a nuestro País, líder en la costa latinoamericana del Pacífico en la construcción naval y acortará distancias con Países latinoamericanos que por el momento nos aventajan.

¿Considera, señor Contralmirante, que al hacer barcos de 25,000 toneladas para la EPCHAP, el SIMA ha entrado en una nueva etapa de su progreso?

—Indudablemente que sí, pues el Proyecto 013, el primero de una serie de Unidades de ese tonelaje constituirá el patrón para la construcción de todas las que sigan. Los problemas técnicos inherentes a la construcción de este tipo de buques han sido salvados satisfactoriamente y el personal directivo y técnico se ha capacitado aún más, lo que hace vislumbrar años promisores para la construcción naval de alto bordo en el Perú.

Díganos, señor Contralmirante, a su juicio ¿Cuál es el grado de aporte que brinda el SIMA al desarrollo nacional?

—El aporte del SIMA y de la Marina al país es haber logrado desarrollar la primera gran industria metal-mecánica del Perú en magnitud e importancia económica, tecnica y estratégica, pues su crecimiento ha generado nuevas fuentes de trabajo y alentado la formación de actividades conexas a la construcción naval, ha incidido en la tecnificación y capacitación del personal y asegura el mantenimiento de las Unidades de nuestra Armada y el robustecimiento del poder marítimo.



"...el plan de desarrollo decenal mantendrá a nuestro país como líder en la costa latinoamericana del Pacífico..."



"...el aporte del SIMA y de la Marina es haber desarrollado la primera gran industria metal-mecánica del Perú..."



"...felicito al Comando y Personal del SIMA por el esfuerzo que les ha demandado colocarla a su actual nivel..."

Señor Contralmirante, por la experiencia que ha tenido Ud. como Director de la Escuela Naval del Perú, ¿nos puede decir qué concepto guardan los Cadetes de ese Centro de Estudios sobre el SIMA?

—Los Cadetes de la Escuela Naval del Perú desde su ingreso a la Escuela como Aspirantes, tienen durante su primer mes de permanencia en la Escuela, contacto con el SIMA, el que mantienen de tiempo en tiempo. Todo Cadete Naval admira al SIMA y piensa que es un reto que lo estimula a superarse y aprender, pensando que algún día pueda tocarle servir en esa Dependencia, y tener que reparar o construir buques, con todas sus implicancias en el campo de la Ingeniería Naval y de todos los campos que abarca.

Díganos, señor Contralmirante, ¿cómo vé la Marina de Guerra el desarrollo del SIMA?

—La Marina de Guerra del Perú ve con mucho orgullo el desarrollo del SIMA, porque la prestigia a nivel nacional e internacional, a la vez que asegura la operatividad de sus Unidades y contempla el aporte inmenso que significa al Desarrollo Nacional.

Con relación al Pacto Andino, ¿cuál es su apreciación, señor Contralmirante, sobre el futuro del SIMA?

—Es muy promisorio, pues debe afrontar mayores compromisos y desafíos en la construcción naval de buques para los Países del Pacto Andino y en el campo de la producción metal-mecánica, para lo cual debemos estar preparados.

Señor Contralmirante, ¿cómo ve Ud. la incorporación del SIDI al Servicio Industrial de la Marina?

—La incorporación del Servicio Industrial de Iquitos (SIDI) al Servicio Industrial de la Marina, le permite a este último incursionar con su potencial en la amazonía, estrechamente ligada a nuestra Armada, la que con los actuales descubrimientos petrolíferos, debe desarrollar en esta fase histórica. En ella, la Marina, como siempre lo ha hecho, ha aceptado el reto y se apresta para contribuir en ese desarrollo en el campo de la construcción fluvial, imprescindible para que éste se cumpla.

Señor Contralmirante, ¿cuál es su mensaje para el Comando y Personal del SIMA?

—Felicitarlos por el nivel alcanzado por el SIMA, por el esfuerzo de todos ellos y exhortarlos a mantener su prestigio y eficiencia para orgullo de la Marina y del País.

se instala directorio del sima



CON la inclusión de tres nuevos miembros, se instaló desde enero de 1973 el Directorio del Servicio Industrial de la Marina (SIMA) que se halla presidido por el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vicealmirante AP. Luis E. Vargas Caballero.

Los tres nuevos directores son: el Comandante Gral. de la Base Naval del Callao, Contralmirante AP. Luis López De Castilla; el Secretario General de Marina, Contralmirante AP. Alberto Indacochea Queirolo y el Director General de Economía, Contralmirante AP. Jorge Parodi Galliani, quienes reemplazan respectivamente al Vicealmirante Hernán Ponce Mendoza, al Contralmirante AP. Augusto Gálvez Velarde y al Contralmirante AP. Oscar Cuadros Muñoz, quienes han sido designados por la Superioridad a ocupar otros importantes cargos en la institución naval.

Asimismo, prosiguen integrando el Directorio, el Jefe del Estado Mayor General de la Marina. Vicealmirante AP. Fernando Zapater Vantosse; el Director de Logística de la Marina, Contralmirante AP. Manuel Morán Márquez y el Director Ejecutivo del SIMA, Capitán de Navío AP. Jorge Du Bois Gervassi. Como Secretario se desempeña el Capitán de Corbeta ADMON Justo Enrique Velarde Quilcate.

La primera sesión de este Directorio se efectuó el lunes 22 de enero, en cuyo desarrollo se contemplaron y resolvieron importantes aspectos relacionados con el SIMA.

El Servicio Industrial de la Marina a través de estas páginas formula su reconocimiento a los Directores salientes por su decidida colaboración que ha permitido dar importantes pasos en el desarrollo de la institución y da la bienvenida a los nuevos directores a los que auguramos desde ya, completo éxito en su gestión.

Ministro de Marina informó a la opinión pública:

SEIS PATRULLERAS DE DISEÑO PERUANO SE CONSTRUIRAN EN EL SIMA

En un informal diálogo con periodistas, el Ministro de Marina anunció que próximamente se construirá una serie de seis patrulleras en las gradas del Servicio Industrial de la Marina para resguardar la soberanía de nuestras 200 millas. A continuación insertamos una síntesis de las declaraciones del Titular del ramo, publicadas en los diarios de Lima en enero de 1973.

"PARA reforzar la vigilancia de nuestra soberanía marítima de las 200 millas, el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, ha considerado construir seis lanchas patrulleras en los astilleros del Servicio Industrial de la Marina", dijo en reciente reunión con periodistas el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vice-Almirante AP. Luis E. Vargas Caballero.

Según reveló la citada autoridad naval, los diseños han sido realizados por ingenieros peruanos de acuerdo a las necesidades específicas de nuestro medio.

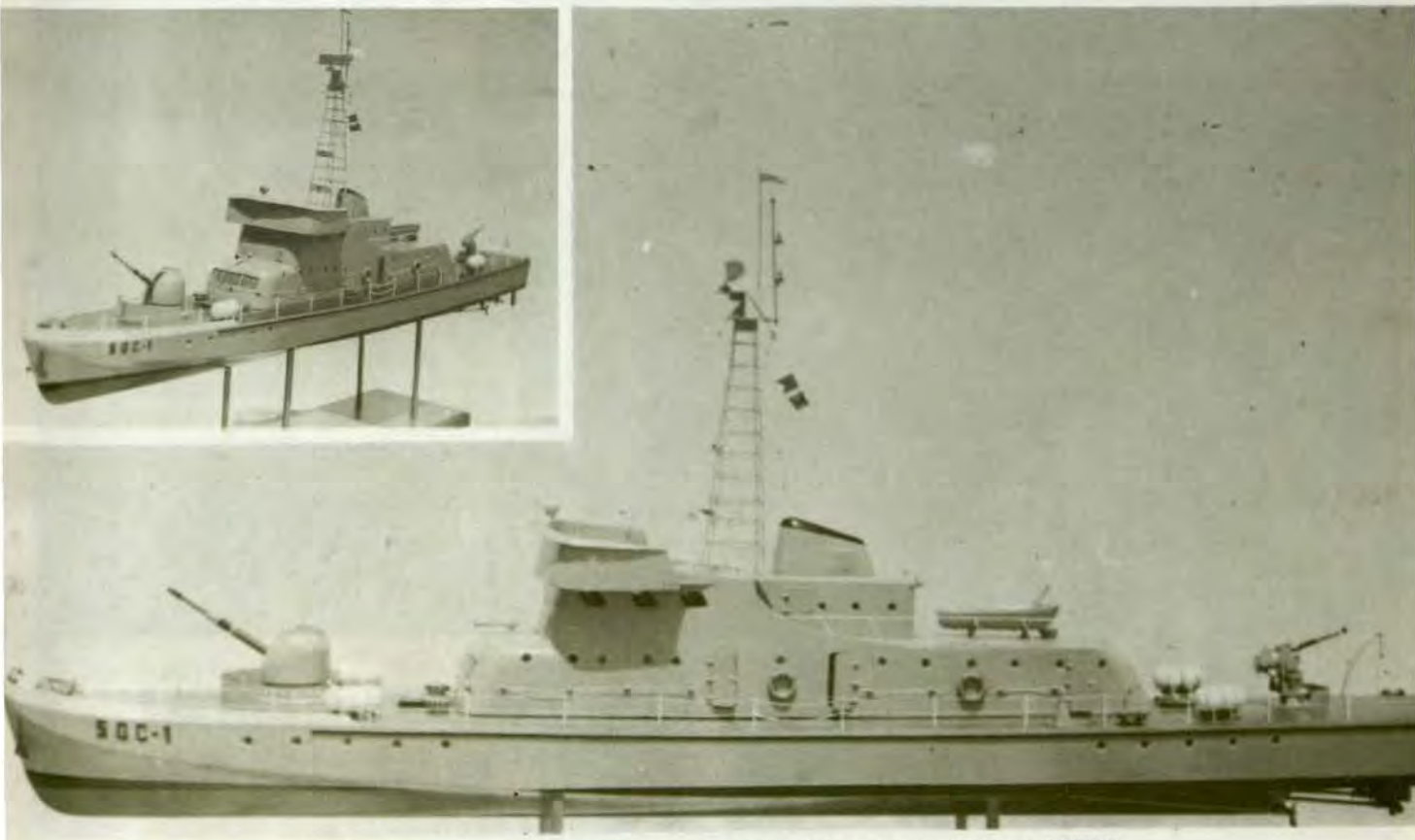
Asimismo se ha previsto que las citadas embarcaciones lleven una dotación y un armamento estrictamente indispensable para permitir una mayor velocidad y radio de acción en la extensa área en donde deben cumplir su misión.

Actualmente las pruebas de diseño se están ejecutando en España debido a que no se cuenta con pozas especiales de ensayo en nuestro país.

En el diálogo con periodistas, el Titular de Marina manifestó que las patrulleras alcanzarán una velocidad superior a los 25 nudos y además poseerán una adecuada acomodación a fin de permanecer en tiempos prolongados que podrían ser de 20 ó 30 días. Asimismo estarán dotadas de equipos completos de sanidad para prestar ayuda en casos de naufragios y otras emergencias en la mar.

Agregó que el resultado de las primeras pruebas han sido muy satisfactorios con lo cual se confirma la calidad de su diseño peruano, y luego de la prueba final se procederá a construir la primera de la serie de seis unidades que conforman el proyecto.

El Servicio Industrial de la Marina, al recibir el encargo de este proyecto y su posterior construcción, ha expresado su satisfacción al permitírsele participar en la patriótica tarea de entregar en el futuro estas embarcaciones dedicadas a la vigilancia de nuestra extensión marítima, cuya doctrina hoy en día ha logrado la plena adhesión de numerosos países del mundo que han apreciado en ella la expresión más justa de los derechos que puede reclamar un pueblo como el nuestro. (RVP).



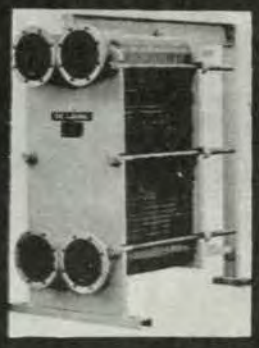
Maquetas de las lanchas patrulleras que se construirán próximamente en el SIMA.

ALFA-LAVAL



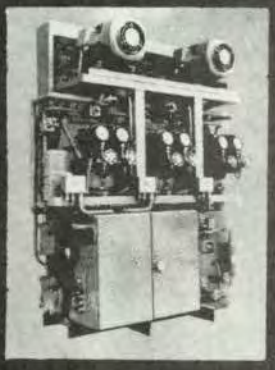
AL SERVICIO DE LA MARINA. . .

INTERCAMBIADORES DE CALOR



Calentamiento y/o enfriamiento de Petróleo, agua y aceites lubricantes.

REFRIGERACION MARINA



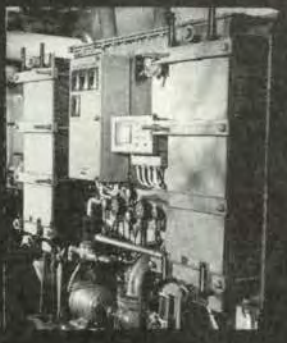
Plantas y Equipos STAL/ALFA–LAVAL para refrigeración de bodegas, containers, acondicionamiento de aire, cámaras de provisiones y gas licuado.

SEPARADORAS CENTRIFUGAS



Purificación de Petróleo y Aceites Lubricantes.

PLANTAS DESTILADORAS



Unidades compactas NIREX para la obtención de agua fresca, utilizando agua caliente del motor.

SERVICIO TECNICO PERMANENTE.

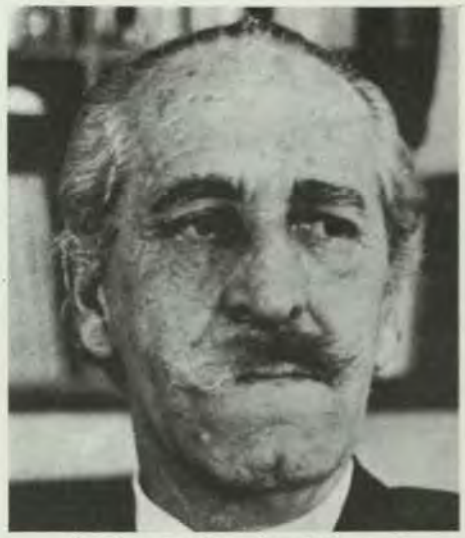
ALFA-LAVAL

Horacio Urteaga 432 (Campo de Marte)
Telf. 32-0606

Segundo volumen de la Historia Marítima ratifica su éxito



Dr. Jorge Sánchez R.



C. Alm. (r) Esteban Zímic V.

AUTORES DEL II VOLUMEN

El segundo volumen del Tomo I de la Historia Marítima del Perú, salió a la luz en marzo, prosiguiendo la exitosa trayectoria que significó la aparición del primer volumen de esta obra, que tiene gran repercusión en los círculos nacionales relacionados con la ciencia, historia, investigación y del vasto panorama de los intereses marítimos.

En esta forma, la comisión presidida por el Contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara, está cumpliendo con el cometido de cristalizar este monumental trabajo que enorgullece a sus realizadores y autores, en particular, y a todos los peruanos en general.

En los capítulos del segundo volumen se expone la singular concurrencia de factores que posibilitan la enorme productividad biológica que se opera en el mar peruano.

Asimismo, se trata sobre las consecuencias de esta incidencia sobre la industria pesquera que los peruanos hemos desarrollado sin paralelo en esta actividad a nivel mundial.

Un entendimiento cabal de los fenómenos inherentes a la vida en el mar no ha sido alcanzado aún en ninguna área oceánica, no obstante que algunas de ellas vienen siendo estudiadas por países de la más avanzada tecnología; por ello es natural que se encuentren vacíos en el conocimiento de nuestro mar, cuya investigación data de escasamente más de una década, dicen los autores del volumen, Dr. Jorge Sánchez Romero y Contralmirante (r) Esteban Zímic Vidal, acuciosos investigadores de la biología e hidrología marina de nuestro mar.

En esta segunda entrega, se reseñan importantes estudios relacionados con la riqueza biológica del mar peruano, riqueza ictiológica, algas marinas, invertebrados marinos de importancia económica, aves marinas del Perú, mamíferos del mar peruano, explotación de los recursos hidrobiológicos y animales marinos peligrosos.

Cabe mencionar que lo singular de este volumen radica en que se halla escrito en una forma clara evitando en lo posible los tecnicismos, a fin de que el contenido se halle al alcance del lector culto sin conocimientos especializados.



una visita al sima con recuerdos de antaño

por: Javier Buenaño Muro

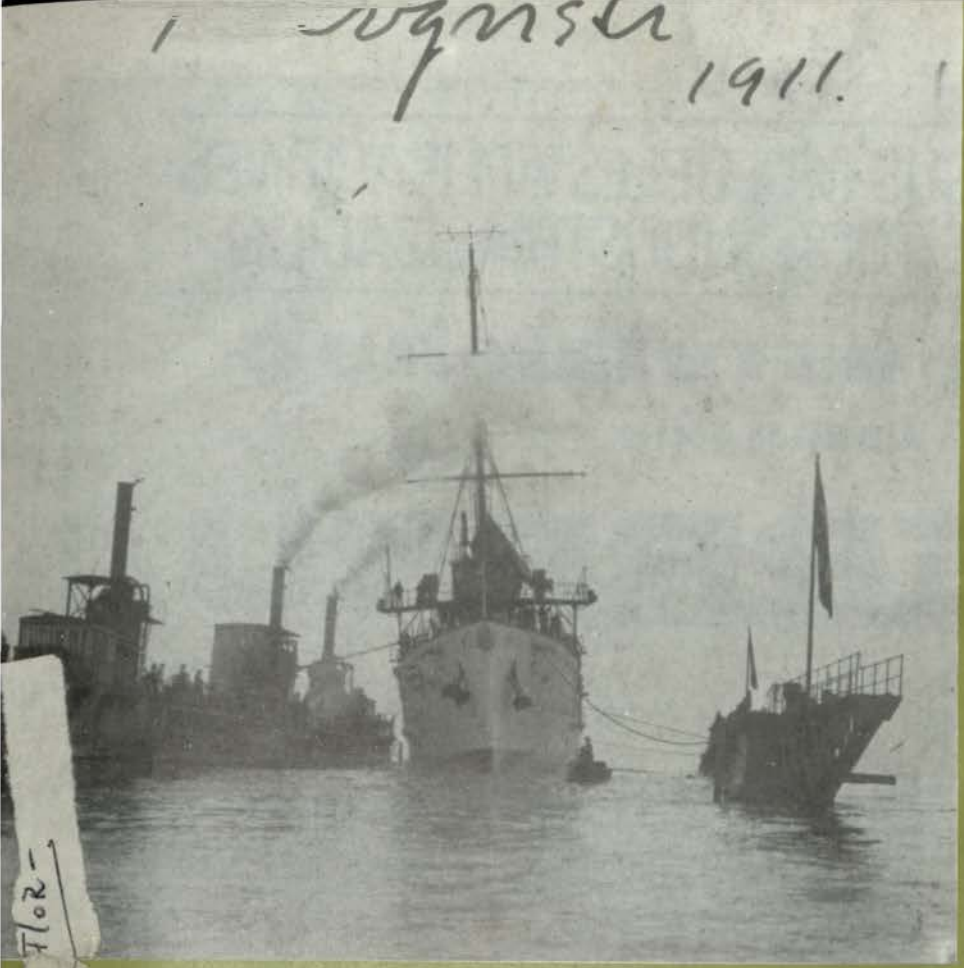
Después de varios años visité el Arsenal Naval y las instalaciones del Sima, gracias a la invitación del Capitán de Navío Jorge Du Bois. Junto con él y el Capitán de Navío Alvaro Rotalde recorrí todas las instalaciones de este centro de actividad naval y me fue muy grato ver el gran adelanto en tecnología y en todo orden material que ha habido, en comparación con lo que era antes. Fue un recorrido muy minucioso que abarcó desde por debajo del doble fondo del nuevo granelero "Olaya" de 25,000 toneladas hasta cubrir todos los rincones de sus diversas instalaciones. Ambos guías me contestaron el fuego de innumerables preguntas que yo acostumbro lanzar en estos casos, con toda corrección y paciencia.

No hay duda que nuestros astilleros no tienen nada que envidiarle a los más conocidos del mundo en cuanto a tecnología en la ciencia de construcciones navales, aunque tenemos que reconocer que todavía somos más pequeños en el orden material o sea en capacidad de tonelaje. Sin embargo, esto se está corrigiendo pues estamos creciendo poco a poco y con el nuevo proyecto de un dique seco con capacidad para naves de 150,000 toneladas, estaremos dando un gran paso hacia adelante. En cuanto al "Olaya" (013), esta construcción demuestra la rápida adaptación de nuestros ingenieros y arquitectos navales así como todo el personal de maestros y obreros a nuevos métodos de diseño y construcción pues este buque, por su tipo de carguero a granel, ha requerido nuevos sistemas de ensamblaje de secciones, un cuadernaje muy distinto al de otros barcos y por primera vez en el Perú lleva una proa de bulbo. Esta forma de proa que a primera vista parece que ofrece más resistencia al agua, hace precisamente lo contrario. Reduce la fricción del agua a lo largo del casco y le permite al buque un andar adicional de 1 1/2 a dos nudos. En su lanzamiento también habrá una renovación y es que será lanzado al agua con su máquina de propulsión instalada y con su respectiva hélice y timón. Esto permitirá reducir su tiempo de construcción ya que se ha aprovechado su permanencia en gradas para esta labor que antes se hacía después del lanzamiento. Su peso al ser lanzado será de alrededor de 6,500 toneladas, el más alto que se haya lanzado en el Perú.

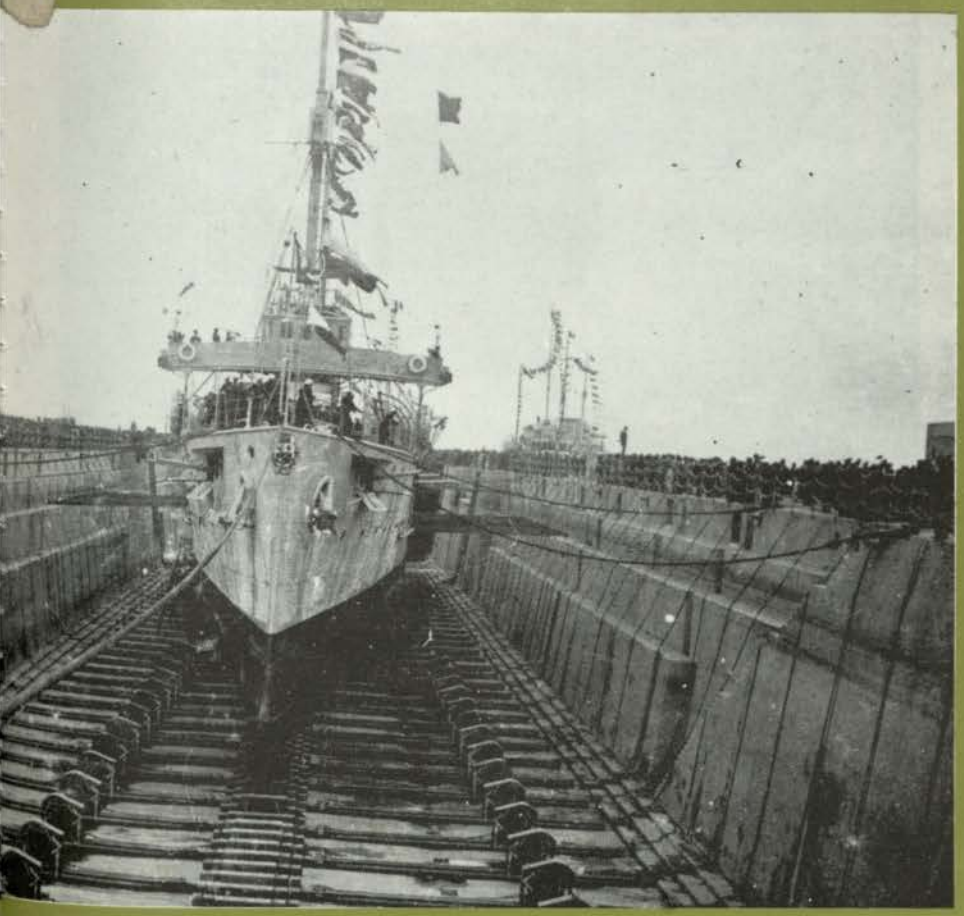
UN POCO DE HISTORIA: Viene al caso recordar un poco, sin ir más allá de este siglo, de cuáles eran las facilidades que existían en el Callao para la carena de buques de alta mar. Existía a principios del siglo nuestra flamante "Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao". Este dique era del tipo flotante y podía levantar nuestros también flamantes cruceros "Grau" y "Bolognesi". Para la mejor ilustración del lector incluyo unas fotos del "Bolognesi", entonces al mando de mi padre, tomadas en 1911 en que se ve al crucero levantado en dique. No había en ese entonces nada parecido a astilleros para la construcción de buques de alto bordo y nuestra industria naval no podía aspirar más que a la reparación y pintura de cascos en dique flotante. Este dique nos sirvió un buen número de años hasta que por fin, cansado de levantar buques, se posó en el fondo del mar cerca de una playa de la isla San Lorenzo para no levantarse más. Su pérdida fue casi un desastre nacional pues quedamos sin dique y







EN EL PRIMER DIQUE flotante que tuvo el Perú, se carena en 1911 el Crucero ex BAP "Bolognesi". El mismo buque aparece en el nuevo dique seco que se inauguró en 1938.



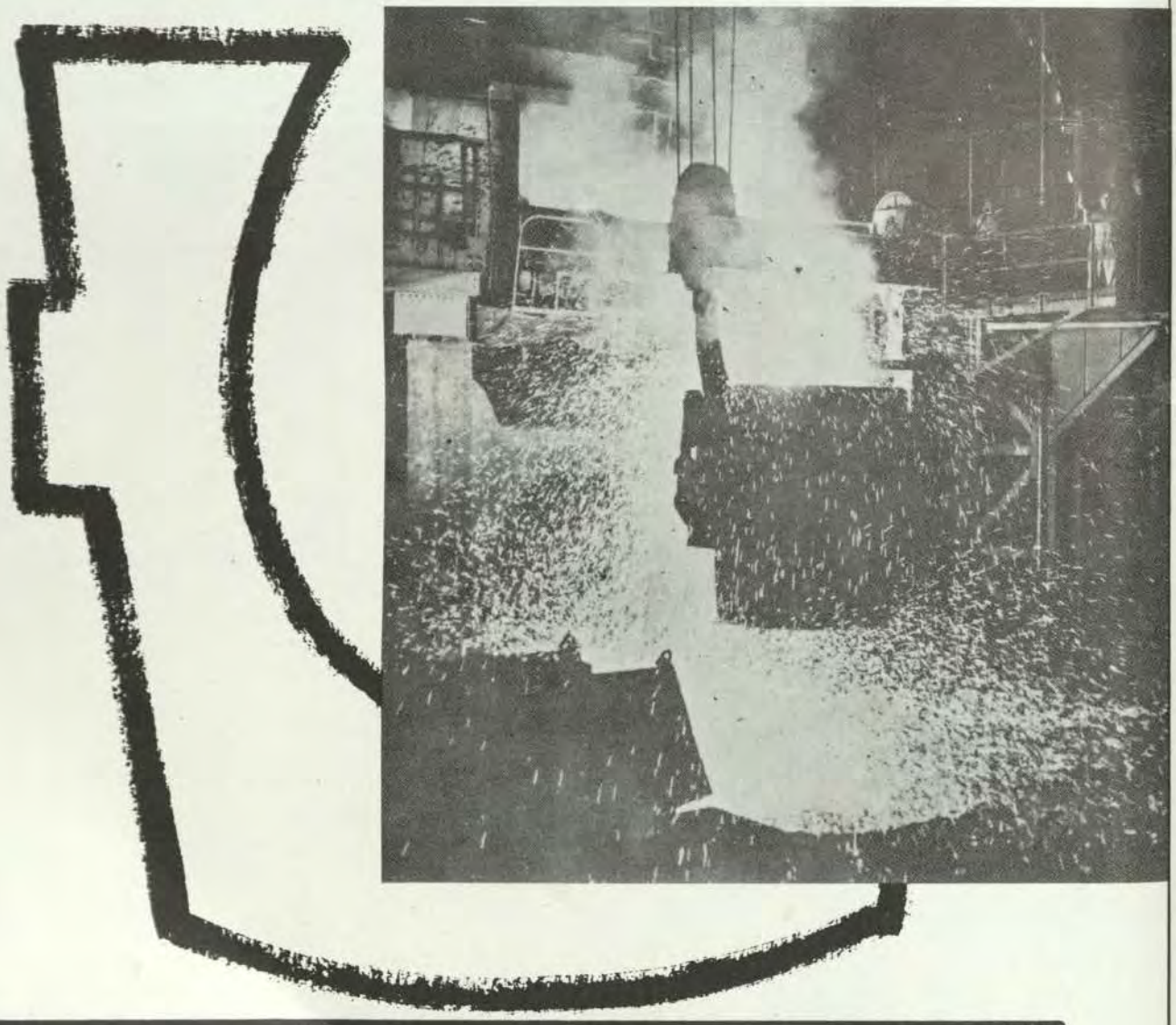
por muchos años más no tuvimos en qué carenar o reparar nuestros buques de guerra o mercantes y nuestros cruceros de verano forzosamente tenían que enrumbar hacia Panamá para entrar en dique allí y una o dos veces a Chile para ese mismo fin.

EL DIQUE SECO: Hacia mediados de la década de los 30 se inició el proyecto de tener un propio dique seco para terminar con esa odiosa situación de depender del extranjero para la reparación, carena y pintura de nuestros buques. Hubo una patriótica colecta nacional para ayudar con la financiación del dique. El contrato original era para un dique más corto pero felizmente antes de terminarse la obra hubo un segundo contrato ampliando el largo a lo que es actualmente. El día de la inauguración del dique, 31 de julio de 1938, estuve presente y tomé unas fotos con nuestro "Bolognesi" dentro del dique. Orgulloso de nuestra obra, mandé las fotos al "United States Naval Institute" para que las publicaran en su revista "Proceedings" y tuve el gusto de verlas salir en el número de mayo de 1939. Incluyo las fotos que fueron publicadas.

CONCLUSION: Esta breve relación historiada nos da una idea de lo que fue el pasado no muy lejano de nuestras facilidades portuarias. Al principio no se podía ni soñar con tener astilleros para la construcción de naves de alto bordo, sino simplemente medios y facilidades para atender la reparación y carena de cascos en dique flotante. Luego vino el dique seco con sus talleres y maestranzas adjuntas y, como era natural, de allí nació la idea de tener nuestros propios astilleros para convertirse en el Servicio Industrial de la Marina o SIMA, orgullo de la industria naval del Perú.

EL ACERO CON SUS MULTIPLES APLICACIONES ES LA BASE DE TODA INDUSTRIALIZACION

SIDERPERU



ACEROS PERUANOS PARA UN PERU INDUSTRIALIZADO

BURMEISTER & WAIN

DINAMARCA

SALUDA A LA ARMADA PERUANA

Representantes Generales en el Perú

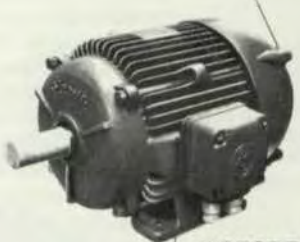
VIKING S. A.

Chota 1170 LIMA Teléfono 32-7330 Casilla 2840

CONSTRUCCIONES ELECTROMECANICAS

DELCROSA S.A.

AV. ARGENTINA 1509 APARTADO 48-LIMA PERU - TELEFONOS 310677-314029



MOTORES

TRANSFORMADORES





REDUCTORES

MOTORES

DELCROSA

MUEVEN LA INDUSTRIA DEL PERU



MENSAJE TELEVISADO DEL CONTRALMIRANTE AP ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO EL DIA DE LA INDUSTRIA NACIONAL.

Celebramos hoy el Día de la Industria Peruana, por primera vez, el 1o. de abril, en conmemoración del 1o. de abril de 1969, fecha en que, al crearse el Ministerio de Industria y Comercio, al fin se reconoce a la actividad industrial la importancia que tiene, y se le otorga la atención que merece.

La alta prioridad que el Gobierno Revolucionario asigna al desarrollo industrial se evidencia en el ambicioso Plan Bienal 1973-74, que tuve la oportunidad de explicar hace unos días en Exposición televisada. Hoy, en la fecha conmemorativa de la Industria Nacional, desearía más bien definir con claridad algunos conceptos que enmarcan el esquema de desarrollo planteado, esquema en el cual las transformaciones estructurales son tanto o más fundamentales que un mero crecimiento económico.

El esquema pluralista que con meridiana claridad planteó el Presidente de la República en su mensaje del 28 de julio de 1972, viene sufriendo los embates de los extremistas de derecha e izquierda, que rehusan aceptar que este Gobierno rechaza por igual el capitalismo y el comunismo. Aducen los primeros que la Comunidad Industrial —trascendental transformación que no tiene ni tres años de vida— ya es un fracaso; y que la Propiedad Social —cuyas características aún no han sido siquiera definidas— será sin duda un comunismo disfrazado. En cuanto a los segundos, pretenden que la Comunidad Industrial es un mero paso hacia la Propiedad Social, y que nuestro anunciado Sistema de Propiedad Social ha de calcar el modelo comunista. En pocas palabras, los extremos se juntan y, cada uno desde su propio ángulo, rechaza la posibilidad de un modelo peruano original y autónomo, basado en la doctrina humanista del Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada.

Es precisamente porque el humanismo no es dogmático, que permite la pluralidad de medios para lograr el fin único: acabar con la explotación del hombre por el hombre. Nada —excepto algunas elucubraciones teóricas basadas en dogmas importados— se opone a la coexistencia de los tres sectores, el Estatal, el Social y el Privado - Comunitario. Dejemos que la experiencia, que enseña más que los libros, nos permita comparar. Nada tendría de extraño que, con el tiempo, se vea que cada Sector tiene ventajas especiales para determinado tipo de actividades. No pre-juzguemos. Y sobre todo, no nos "achiquemos", no nos sintamos incapaces de ser originales, de desarrollar un modelo netamente peruano para la Revolución Peruana.

Por eso, en este "Día de la Industria", invoco a los trabajadores industriales a defender el Proceso Revolucionario, que es de Uds. y para Uds., sin aceptar ni el abuso de malos empresarios, que pretenden explotarlos en beneficio propio, ni de seudo-revolucionarios que pretenden imponerles consignas fabricadas en el extranjero.

Invoco a los empresarios industriales a superar esquemas obsoletos, a desligar el concepto creativo de empresario de un concepto limitado al modelo capitalista, a "crear" los nuevos empresarios que requieren los sectores Social, Estatal y Comunitario. E invoco, por último, a todos los peruanos, a sentirse orgullosos de su industria, a preferir los productos nacionales, contribuyendo así a formar el nuevo Perú industrial, con libertad y justicia para todos.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO.

miscelánea

NUEVO ADELANTO PARA DETENER LA MARCHA DE LOS SUPERPETROLEROS

Se ha creado un equipo que quizá sirva para aumentar considerablemente la seguridad en el mar, al hacer posible la parada más rápida de petroleros y otros barcos de gran tonelaje.

Un superpetrolero de 250,000 toneladas, cargado, puede necesitar más de 8 Kms. para pararse desplazando una velocidad de 15 nudos, y es proporcionalmente lento en sus maniobras. Con el nuevo freno puede llegar a una posición estática en 2.80 Kms. sin pérdida alguna de estabilidad. Es más, el uso del freno puede ayudarle a cambiar de rumbo con mayor rapidez en vías congestionadas.

El freno de mar consiste en parejas de paneles de acero montados en los costados del barco, por debajo de la línea de flotación. No deberán colocarse más de dos en cada costado. Los paneles son desplegados por fuerza hidráulica, y la turbulencia adicional y la resistencia ayudan al efecto de frenado normal de las hélices puestas a la inversa.

Como ayuda de gobierno puede ponerse en juego el freno de un costado, y de esta forma el barco virará con mayor rapidez que si se emplease solamente el timón. Los frenos, cuando no se usan, se retraen en los huecos de los costados sin afectar para nada la eficiencia del casco.

Según cálculos, los frenos de un petrolero de 160,000 toneladas necesitarían dos motores de 75 h.p. cada uno. Los frenos podrían montarse también con motores eléctricos individuales, siempre y cuando tal instalación no perjudicase la seguridad.

Los frenos pueden montarse en muy poco tiempo, relativamente, mientras se efectúan los trabajos de repaso periódico.

El costo de instalación en un petrolero nuevo de mediano tonelaje vendría a ser unas 20,000 Libras Esterlinas, calculándose que en un barco ya existente sería aproximadamente lo mismo.

RECUBRIMIENTO DE TANQUES DESTINADOS AL TRANSPORTE DE SOLUCIONES ALCALINAS Y ACIDAS.

El buque-cisterna denominado "Matarengi", construido con el fin de que transporte soluciones alcalinas y ácidas, pertenece a la compañía sueca Granges Shipping y fue revestido en el puerto de Kiel con caucho de cloropreno Bayer Baypren. Con 40,000 tons. de arqueo bruto y 200 metros de eslora, el buque está provisto de 7 tanques centrales de 22 x 13 x 15 metros para la recepción de las soluciones alcalinas o ácidas con una capacidad de 3,000 a 4,000 metros cúbicos cada uno. En su parte exterior posee tanques de aceite. La superficie recubierta ha abarcado 10,000 metros cúbicos, aparte de los 1,000 metros de tuberías del buque. Se ha previsto que el primer viaje del buque cargado con hidróxido sódico sería rumbo a Australia.

El recubrimiento se realizó con láminas de caucho blando Raypren autovulcanizadas.

La protección segura contra los ataques de productos químicos sólo es posible con el uso de mezclas autovulcanizables, para tales recipientes gigantescos.

Los recubrimientos de goma blanda que figuran en la foto, son muy superiores a los vulcanizados de caucho natural y caucho de estireno-butadieno de la misma dureza. El caucho blando Baypren es mecánicamente insensible a las deformaciones a las que se expone el barco en alta mar.

SE CONCLUYE EL SUBMARINO "SALTA"

Fue botado en TANDANOR (Talleres Navales Dársena Norte S.A.) el sumergible **Salta**, diseñado y construido en forma parcial en los astilleros alemanes de Howaldtswerke Deutche Weft, de Kiel.

La unidad se concluyó en Tandanor, bajo asesoramiento del personal técnico de la empresa extranjera.

El **Salta** es una moderna unidad que desplaza aproximadamente 1,000 toneladas, tiene 55 metros de eslora, 6 metros de manga y está propulsado por cuatro motores diesel eléctricos. Se encuentra provisto de 8 tubos lanzatorpedos en proa y para proyectiles buscadores. Tiene una tripulación de 30 hombres y la velocidad en inmersión es de 20 nudos.

En Alemania se empleó el sistema de construcción por secciones. En este caso fueron cuatro. Las partes constitutivas llegaron al país en el mes de julio de 1972, y aquí se completó el armado y soldadura quedando terminado el casco. La recepción de la unidad totalmente concluida se hará a mediados del año próximo.

El **Salta** posee una obra muerta muy reducida que no sobrepasa el 10 o/o de su obra viva. Su pintura negra se debe a la necesidad de mantener oculto al sumergible de la detección visual. La forma del casco recuerda la forma de la ballena y en ese sentido facilita un ágil desplazamiento y veloces maniobras. Los timones y hélices en popa han sido diseñados asimismo para permitir un eficiente control del buque en inmersión a altas velocidades. La cubierta es extremadamente estrecha y sólo puede ser utilizada en aguas muy serenas.



SUBMARINO "SALTA" para la Armada Argentina, el día de su botadura en Buenos Aires.



LOS TANQUES del buque-cisterna "Matarengi" son recubiertas con caucho de cloropeno.



Los astilleros privados contribuyen al progreso de la industria naval peruana(II)



BAJO el titular "Los Astilleros Privados Contribuyen al Progreso de la Industria Naval Peruana", iniciamos en nuestra edición anterior una secuencia periodística destinada a relievar los niveles de desarrollo alcanzados por los referidos centros industriales y cuya variada producción ha logrado prestigio de resonancia internacional.

Afirmábamos en nuestra nota inicial que el avance técnico demostrado por nuestra industria naval privada ha permitido, en común satisfacción técnica y comercial, lograr contratos de producción con países tales como Francia, Cuba, Ecuador, Chile, Brasil y, recientemente, hasta con el lejano Sultanato de Omán. Las exportaciones de embarcaciones pesqueras peruanas no representan ya una novedad y en los actuales momentos, aparte de lo ventajoso que constituye el Pacto Andino para este rubro empresarial, se viene insistiendo paralelamente sobre la conveniencia de la instalación de una dependencia promotora y comercial de la construcción naval peruana en Panamá, país considerado punto vital para este rubro de transacciones mundiales.

En el presente, múltiples astilleros locales tienen copadas sus carteras de producción para el año en curso, cumpliéndose compromisos contraídos para el mercado internacional, fundamentalmente por el reciente convenio suscrito con el gobierno de Cuba, que ha encargado a cinco empresas privadas peruanas la construcción de un centenar de embarcaciones de niveles y tipos diversos, sobre una transacción económica que sobrepasa los 1,316 millones de soles oro.

Los astilleros contratados para este compromiso industrial son Picsa, Fabrimet, Labarthe, Insa y Gumar. Se construirán embarcaciones atuneras con una capacidad de bodegas de 600 y 350 toneladas, así como naves camaroneras que, por sus sistemas de operación pesquera, serán de menor tonelaje. Estas últimas tienen un promedio de 20 toneladas de porte bruto.

"Gumar", astillero considerado como el "benjamín" de las empresas privadas dedicadas a la construcción naviera, es uno de los núcleos que, reiteramos, ha asumido responsabilidad en el convenio referido con Cuba y que en el argot industrial se ha denominado "plan Cuba". "Gumar" insurgió al quehacer de la construcción naval hace apenas tres años, pero su prestigio por calidad de producción, siempre ceñido a las normas internacionales del trabajo naval, le han permitido consideraciones de solidez industrial y comercial, incluso, en el ámbito foráneo.

No obstante su minoría de edad, "Gumar" nos entrega como tarjeta de presentación un récord de producción que, sinceramente, enorgullece a la industria naval privada. De sus talleres, afincados en nuestro primer puerto, aunque carece de salida al mar, han salido hasta el momento un total de 19 embarcaciones metálicas, todas ellas con una capacidad de bodegas de 350 toneladas, aparte de un sin número de otras naves de menor tonelaje, así como chatas.

Daniel Cam Pacheco, ingeniero jefe del departamento de comercialización de "Gumar" nos pormenoriza que dicha empresa comenzó a operar en enero de 1970, bajo la inspiración y entusiasmo de dos natos trabajadores del mar Se refiere a Santiago Gutiérrez Cardosa y Ricardo Márquez Valdiviedo, quienes iniciaron sus actividades con un reducido capital de 300 mil soles. Actualmente es una entidad que requiere los servicios profesionales de 122 trabajadores obreros y 25 empleados. En su sección de acabado se están dando los toques finales a dos embarcaciones atuneras de 250 toneladas para organizaciones cooperativas locales. El compromiso de "Gumar" en el "plan Cuba" es de 14 embarcaciones camaroneras y que se encuentran ya en proceso de ejecución. Los problemas presentados inicialmente para la operatividad de este convenio, han sido subsanados con la cooperación del Gobierno peruano, ya que se ha logrado un financiamiento hasta de un 80 o/o por intermedio del Banco Industrial del Perú.

Santiago Gutiérrez, que ocupa el cargo de Gerente de producción del centro entrevistado, luego de ponderar, muy experimentadamente, las cualidades de habilidad que ha demostrado el trabajador peruano en el renglón de la construcción naval, sostiene que el futuro de las industrias privadas de la construcción naval radica en hallar mayores mercados foráneos, "pues la mayoría de nuestros astilleros, dice, se encuentran técnicamente dotados para competir internacionalmente". (Oscar Manghietr V.)





LA INDUSTRIA NAVAL PERUANA se ve fortalecida por la eficiencia de los astilleros privados, los que actualmente construyen pesqueros para varios países.

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Por el C. de N. José Valdizán Gamio



«el perro cholo»

En el canto XVII de la Odisea, Homero dejó entregada a la admiración de la posteridad la sublime lealtad de un perro. Hace poco más o menos tres mil años que Ulises marchó ufano a la guerra de Troya, para volver de ella transcurridos veintitrés, encorvado y envejecido por el sufrimiento. Laertes, su propio padre, no le reconoció y le confundió con un mendigo. Ni su amada y leal esposa, sin excluir al anciano esclavo Eumeo, dieron muestras de saber quién era aquel sujeto harapiento que subía penosamente las escalinatas del palacio, buscando quizás una limosna para aliviar su miseria o un mendrugo que atenuara su hambre. "Argos", el ya achacoso can que dejara el héroe antes de ir a la lucha, fue el único que le identificó: mirándole con incontenible afecto se incorporó para lamerle las manos, y meneando débilmente la cola satisfecho de encontrarle, cayó muerto a sus pies, como fulminado por la súbita explosión de su emotivo cariño.

Muchos, muchísimos años más tarde, sobre insalvables obstáculos y difíciles pasos helados entre Suiza y Saboya, un perro de San Bernardo, el célebre "Barry", llegó a salvar la vida de veintidós personas. Su gran corpulencia, fino olfato y viva inteligencia, coordinándose a través del adecuado entrenamiento que le dieran los monjes, hicieron de aquel animal un samaritano de los Alpes; una figura tradicional y épica en el mundo de los canes de todos los lugares y todos los tiempos.

Pero... ¿a dónde irá a parar el autor con este prólogo perruno? te preguntarás, quizás, lector, sabiendo que estas parrafadas, que de vez en cuando echamos, deben conformar el meollo de una Tradición Naval y no el pespunte de un hilván sobre zoología.

Es que hoy te quiero contar la historia de un perro, no menos notable que los anteriores, estrechamente relacionado con uno de nuestros combates navales de otrora. Me refiero al increíble perro "Cholo" y a la acción de Punta Gruesa, acaecida el 21 de mayo de 1879, en las cercanías de Iquique.

Para ello haré revivir una historia olvidada; una crónica del entonces Capitán de Corbeta D. Manuel I. Vegas, escrita allá por el año 1916, que por haber sido de cortísima edición y poco difundida en nuestro medio, se encuentra prácticamente extinguida, sin que por ello haya perdido su sabor tradicional y gratísimo para todos los que nos interesamos en las cosas del mar.

El Segundo Comandante de la fragata INDEPENDENCIA, D. Eugenio Raygada, poseía un hermoso ejemplar de perro Terranova al que había bautizado con el nombre de "Cholo". Era aquel animal el prototipo de can destinado por la naturaleza para adaptarse a bordo de un buque, por su agilidad para contrarrestar "balances" y "cabeceos"; por su fortaleza, docilidad y entusiásticos ladridos, alegría de los marinos al romper el alba y comenzar las faenas diarias; pesadilla de aullidos súbitos para quienes habiendo tenido el cuarto de guardia entre gallos y medianoche, despertaban con la diana intempestiva que emitía su perruna garganta.

El "Cholo" –como todos los de su raza– poseía un tupido pelaje oscurecido en partes; patas fuertes y orejas gachas; hocico no muy puntiagudo y deseos incontenibles de juguetear, halando por instantes los anchos pantalones de denime de los tripulantes; saltando, en oportunidades, sobre los que baldeaban la cubierta, para luego correr evadiendo persecuciones amistosas y refugiarse en una telera o esconderse en una batayola, como muchacho malcriado que cuida las asentaderas después de una travesura.

A las horas del baño de mar, estando el buque en puerto, incansable como todos los terranovas nadaba y arrastraba como podía a los divertidos marinos un tanto lejos del barco, siendo, casi con toda seguridad, el último de los que regresaban a bordo. Empapado lo subían y era el terror de los guardiamarinas de servicio, quienes en uniforme de parada y guantes blancos más de una vez quedaron hechos miseria, al sacudirse el "Cholo" cerca de ellos y embadurnarles la tenida, salpicándoles con agua salada y grasa de los aparejos, producto de sus recostones en la jarcia de labor mientras se izaba el bote.

El 21 de mayo de 1879, cuando el HUASCAR combatía con la ESMERALDA y la echaba a pique con su tercer espolonazo, la INDEPENDENCIA, persiguiendo a la COVADONGA –hábilmente piloteada por el práctico inglés Stanley y comandada por Condell–, emprendió eufóricamente la caza de la corbeta chilena, acercándose a los arrecifes de Punta Gruesa en forma audaz y temeraria.

More, al ver que el buque chileno –aprovechándose de su menor calado– evadía sus disparos y se adentraba hacia la

costa tratando de barajarla hacia el Sur para escapar, decidió embestirlo con el espolón, basándose en los todavía inseguros sondajes que "cantaba" el encargado de largar el escandallo. La premura del ataque, quizás no le hizo recapacitar en la relativa exactitud de esas presumibles profundidades, tomadas a velocidad y braceando con la sonda de mano. Intempestivamente, y ya cuando su espolón casi rozaba el casco de la COVADONGA, se sintió en el buque un ruido de metal rasgado, las hélices giraron vanamente y la INDEPENDENCIA, como herida en plena carrera por un puñal de rocas, se detuvo sobre una de ellas no marcada en la carta, pero que con su presencia brutal y contundente abrió los fondos de la fragata, haciendo que el agua irrumpiera a torrentes dentro de su obra viva.

Mientras tanto —y durante todo el combate— el "Cholo", haciendo caso omiso al estampido de los cañones, considerándolo quizás como un estímulo para sus continuos juegos, siguió como de costumbre saltando junto a los artilleros, mordiéndoles cariñosamente las pantorrillas y corriendo de un lado a otro, como si estuviera satisfecho y contento con esa nueva modalidad de diversión que no conocía hasta el momento.

Encallado el buque nadie se ocupó del perro. Habiendo dado el Comandante More la orden de arriar botes mientras se defendía del cruel y feroz reataque de la COVADONGA, el Capitán de Fragata Raygada recibió la consigna de hacerse cargo de las embarcaciones y procurar que llegaran a la playa, sorteando arrecifes, balas de cañón y metralla, disparadas a mansalva sobre los náufragos por la tripulación de la afortunada COVADONGA.

Mientras tanto en Iquique, al naufragar la ESMERALDA, el cadáver del heroico Prat era sacado de la cubierta del monitor HUASCAR y transportado a su interior, con todos los honores que mereció aquel valiente marino chileno. El Cirujano Mayor del buque, D. Santiago Távara, se prodigaba entre los heridos nacionales y enemigos, atendiendo de manera especial al intrépido Teniente Serrano, quien con los órganos genitales destrozados se retorcía de dolor con las manos puestas sobre el vientre. Sesenta y tres sobrevivientes de la ESMERALDA fueron recogidos de las aguas por orden de Grau. A todos ellos, sin excepción, se les atendió y proporcionó ropas y calzado; bebidas y alimentos calientes. . . Eran enemigos vencidos, pero no por ello perdían su calidad de hombres valientes que luchaban por la causa de su patria.

Las prendas del Comandante Prat, inventariadas al detalle, fueron celosamente guardadas para ser remitidas a su doliente viuda, la dama chilena Doña Carmela Carvajal. La historia registra las hermosas cartas que con motivo de este triste episodio, intercambiaron el entonces Capitán de Navío Miguel Grau y aquella ilustre y culta matrona.

¡Beau Geste! Bello gesto aquél, que pone muy en alto la caballerosidad del jefe peruano al salvar a los náufragos chilenos; al reconocer, hidalgamente, la hazaña de Prat; al recibir, como resintiéndose en su modestia, el saludo emocionado de Uribe, quien cuadrándose ante el pabellón del "Huáscar" —con digna actitud que perenniza su valor moral— pronunció, en el portalón del monitor, una frase que le salió del alma: "¡Viva el Perú generoso"! .

Mientras tanto Condell, persistía en su deseo de exterminar sobre las aguas a los náufragos de la INDEPENDENCIA. Nadaban los hombres hacia la playa salvadora y su braceo vigoroso se tornaba de improviso lento: un hervidero de metralla acribillaba sus cuerpos, sumiéndolos en el seno de las aguas y dejando el mar con gigantescas manchas de sangre. . .

Jacinto López, el ilustrado historiador venezolano, refiriéndose a las figuras de Grau y Prat, al compararlas con la de Condell, tiene en su libro "Historia de la Guerra del Guano y del Salitre" frases muy duras para el comandante de la COVADONGA: dice, "que deslució como un plebeyo entre aristócratas".

Pero, lector amigo, perdóname que me haya detenido en disgresiones y permíteme que vuelva nuevamente al tema central de esta modestísima tradición, ¿estamos?

Es de suponerse que al subir el Comandante Raygada al último bote que dejara la INDEPENDENCIA, su perro "Cholo", siguiendo al amo, se embarcara también en él.

En la parte original del combate —que para relatarte este episodio he tenido en mis manos, y que de paso te digo se encuentra en el Museo Nacional de Historia, en Magdalena—, afirma el Comandante More que todas las embarcaciones que él mandara arriar del buque, naufragaron en los arrecifes sin poder llegar a la playa. En el puente quedaron, hasta el último instante, More, Palacios, Basadre. El Teniente García y García, cayó muerto entre ellos, al recibir una bala de fusil en medio del pecho.

Desafiando la lluvia de proyectiles, el perro "Cholo" tan acostumbrado como estaba a bañarse en los puertos junto con los tripulantes, recordó sus habilidades de juego que en esos instantes se convirtieron en impulsos de rescate: los atónitos marineros que habían logrado llegar a la playa, vieron como este fiel animal, lanzándose una y otra vez entre las olas, reaparecía sobre la espuma halando a algún herido y no descansaba hasta dejarlo en sitio seguro. Siete veces repitió su hazaña, quedando tan rendido que tuvieron que sujetarlo para que no desfalleciera tratando de continuar sus proezas, a despecho del peligro y la fatiga.

Cuando la tripulación náufraga emprendió su triste y silenciosa caminata hacia Iquique —escribe Vegas—, el "Cholo", indomable, rompió la marcha haciendo mil piruetas; siempre ganoso de escapar hacia el mar donde veía, cada vez más lejanos, los despojos de su antes gallardo buque.

Aquel leal perro llegó al puerto indiferente ante la magnitud de la catástrofe. Todos los que tuvieron la suerte de presenciar su abnegación sin límites, se disputaron desde ese momento el privilegio de acariciarlo y alimentarlo con carnes y embutidos.

Al cabo de algún tiempo, y siempre siguiendo a More, el "Cholo" fue a Arica y quedó a cargo de la guarnición de las baterías del morro, parte de la cual estaba conformada por sobrevivientes de la INDEPENDENCIA bajo el mando del ex comandante de la fragata.

Poco después se embarcó el "Cholo" a bordo del transporte RIMAC, tomado a los chilenos junto con el batallón de "Carabineros de Yungay". Demás está decir que era el favorito de los tripulantes, quienes lo hartaban de golosinas, mimos y caricias. En dicho buque hizo toda la campaña, durante el bloqueo llevado a cabo en el Callao por la escuadra chilena.

Y cuentan que cuando nuestras lanchas porta-torpedos iniciaban sus salidas nocturnas para hacer raids contra los buques bloqueadores, el "Cholo" pugnaba por embarcarse, como si se considerara a sí mismo parte obligada en las expediciones. Como es lógico, no se le satisfacía a causa del natural silencio que había forzosamente que guardar y la falta de garantía para que, en los momentos más apremiantes, acallara voluntariamente sus sonoros ladridos.

Al perderse las batallas de San Juan y Miraflores, el RIMAC junto con el resto de buques de nuestra débil escuadra fueron incendiados para que no cayeran en poder del enemigo, hundiéndose de consiguiente.

Nuestro protagonista, el leal e indómito "Cholo", pasó a vivir en tierra, a cargo y en poder del señor Adolfo Santillana.

Y del pobre "Cholo" nunca más se supo, quedando la historia en ignorancia sobre la fecha de su muerte, debido a que en las Municipalidades no hay registros abiertos para las defunciones perrunas.

¿No es una lástima lector? —"Qui habet aures audiendi, audiat" (Quien tenga oídos para oír, oiga).

A mí sólo me queda apagar la luz y retirarme, no sin antes terminar en latín (pero esta vez sin traducción), en homenaje a ese perro admirable que se llamó "Cholo".

¡Requiescat in pace!

BURROUGHS DEL PERU

Proveedora del Computador Electrónico B3500 para el nuevo Centro de Procesamiento de datos del SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA

expresa sus sinceras felicitaciones a esta Institución con motivo del lanzamiento de la M/N "JOSE OLAYA", Granelero de 25,200 toneladas el más grande construido en Hispanoamérica



Donde está el progreso, está



Burroughs

BANCO DE LA VIVIENDA DEL PERU

PONE LOS CIMIENTOS DEL PROGRESO

EL BANCO DE LA VIVIENDA DEL PERU

Saluda y felicita al
Servicio Industrial de la Marina,
por el lanzamiento del
"Proyecto 013"
Primer Granelero de 25,200 TPB,
el de mayor tonelaje construido
en Hispanoamérica

Camaná 488- Lima Teléf. 276655



AUTORIDADES DEL SIMA posan con el personal que cumplió 25 y 30 años de servicios.

PERSONAL DEL SIMA CUMPLE 25 Y 30 AÑOS DE SERVICIOS EFICIENTES Y LEALES

En el marco de las celebraciones del XXIII Aniversario de la creación del Servicio Industrial de la Marina, el 14 de febrero último, se llevó a cabo una sencilla pero emotiva ceremonia en la que se reconoció la eficiente labor de los servidores que precisamente cumplen 25 y 30 años de servicios en esta entidad.

Luego de hacer una breve referencia relevante del significado de estos años dedicados a una labor de constantes desafíos y pruebas de capacidad, el Jefe del SIMA-Callao; Capitán de Navío AP. Alvaro Rotalde de Romaña, agradeció la contribución de dichos servidores al engrandecimiento y progreso del Servicio Industrial de la Marina, que les merece gratitud y gran parte del mérito alcanzado.





En otro momento del acto, el Capitán de Navío AP. Jorge Du Bois Gervassi, Director Ejecutivo, junto con otros altos Jefes de SIMA, hicieron entrega a cada uno de los homenajeados sus correspondientes Placas Recordatorias y Diplomas en reconocimiento a su labor. Luego, a nombre de los servidores, usó de la palabra Salvador Mimbela, Jefe de la Planoteca de la Oficina de Proyectos; quien con afables palabras, agradeció al SIMA por este homenaje, recordando a fundadores y pioneros entre los que mencionó a los Comandantes AP. Enrique Villa, Jorge Dellepiani y Abraham Woll, entre otros. Hizo hincapié en el hecho que el SIMA de hoy está en un momento de apogeo, cabalmente por el trabajo mancomunado de los Jefes, Oficiales, Ingenieros y de todo el personal trabajador que impulsa a esta organización, colocándola en un primer plano de la industria metal-mecánica en lo que se refiere a la construcción de buques de alto bordo.

"Por otro lado, tiene para nosotros, una alta significación la Placa Recordatoria y el Diploma recibidos, premios que sinceramente apreciamos y que expresan un grato recuerdo del SIMA que nos acompañará por el resto de nuestros días".

Agradeció –finalmente– a los Ejecutivos de SIMA por haber otorgado a sus servidores que cumplen 25 y 30 años de labor tal reconocimiento.

"Gracias también –dijo– por los premios económicos que nos han entregado".

"Hoy, usamos de esta oportunidad para decirles: Contamos con las suficientes fuerzas para seguir laborando en cada uno de nuestros puestos. Estamos aptos, también, para contribuir con nuestra experiencia y aporte técnico al lado de nuestros compañeros:

"En nombre de: César Delgado, Artemio Russi, Jesús Polar, Ernesto Quintero, Manuel Amaya, Augusto Rosado, Roberto Pasco, Alberto Cuya, Humberto Asalde, Eusebio Naveda, Pablo Revilla, Guillermo Buenaño, José Sanz, Carlos Martínez, Enrique Mimbela, y Francisco Pacherres, muchas gracias por todo".







gente del SIMA



JESUS POLAR FERNANDEZ

CUANDO ingresó a trabajar al Arsenal Naval, Jesús Polar Fernández en 1946, encontró un floreciente complejo industrial que ha evolucionado hasta obtener fama mundial, gracias al esfuerzo de todos y cada uno de los que trabajan en el SIMA.

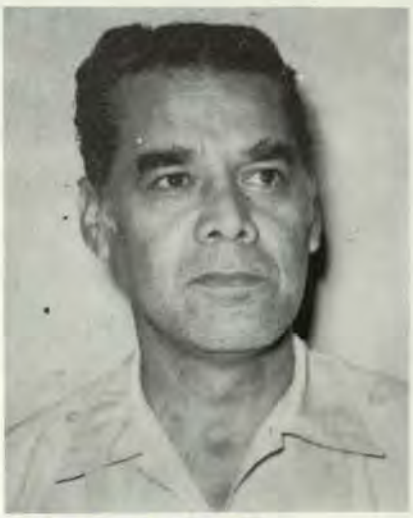
Mollendino, de 44 años, "Chalaco de Corazón", deportista por excelencia, se inició como planillero del personal obrero, pasando por cargos de responsabilidad, tales como Supervisor de Inventarios y Kardex y Superintendencia Administrativa del Taller de Motores, hasta llegar a su actual actividad de Jefe de la Oficina de Materiales de la División de Construcciones Navales. Hoy, cumple 25 años de servicios en el SIMA. Los cumple pendiente de las grandes realizaciones y sus metas. Es testigo de excepción de los esfuerzos, triunfos y emociones anotadas con motivo de lanzamientos de barcos de gran tonelaje.

"Creo que ha llegado el momento que el Perú refuerce su Marina Mercante con la construcción de barcos que superen las 25 mil Tn. La actividad en los puertos es extraordinaria. Las exportaciones van en aumento. Es un reto para el SIMA" —expresa.

Por otro lado, al indagar sobre alguna experiencia grata de su trabajo, cuenta que su "mayor emoción como empleado la tuvo cuando el SIMA botó el BAP "Zorritos" el 26 de julio de 1958. Muchos llegamos hasta las lágrimas. Aquello fue una fecha histórica".

—¿Una anécdota?

Un día llamó el Ministro de Marina, me identifiqué y la persona que contestaba el teléfono habló largo tiempo conmigo. Hablamos de la familia y de mi reciente ascenso. . . Cuando mayor entusiasmo cobraba la conversación, mi interlocutor me preguntó: ¿Vas esta noche al Casino de Oficiales? , fue cuando reparé que había una lamentable equivocación. Sucede que tengo un familiar con el mismo nombre. . . Pero es Contralmirante". Desde entonces digo al contestar "Habla Jesús Polar Fernández, el civil".



CESAR H. DELGADO MORENO

CESAR Hugo Delgado Moreno, es uno de nuestros más calificados y antiguos servidores y bien puede decirse de él, que es un vivo testimonio del progreso y transformación que se ha operado en el SIMA.

Lejos estuvo de imaginar cuando ingresó a este trabajo el 13 de setiembre de 1940, que a través de sus treinta años de servicios, sería testigo del nacimiento y auge de un servicio que alcanza raudamente prestigio internacional.

César, como le llamamos cariñosamente, es casado con Alejandrina Augusta Salamanca y nos da el honor de ser un descendiente directo de doña Angela Moreno de Gálvez, esposa del Teniente José Gálvez, héroe del combate del 2 de mayo de 1866.

Sus labores han estado relacionadas desde un principio al área de producción, actividad en la que se encuentra plenamente especializado a tal punto que en la actualidad se desempeña como Estimador Mecánico del Departamento de Ingeniería Mecánica.

Cuenta que al ingresar al antiguo Arsenal Naval del Callao, debió entregarse por entero a un duro trabajo de varios meses, dado el caso que nuestros talleres habían recibido la orden de fabricar catres de campaña, sillas y deslizadores para río; elementos que irían a formar parte de los cuadros de abastecimiento de las tropas en campaña, como consecuencia del conflicto fronterizo con el Ecuador en 1941.

"Fue una tarea en la que todos tuvimos que emplearnos a fondo, no contaban los horarios y más que todo este capítulo, fue uno de los primeros, que me dieron una idea y explicación de por qué el SIMA es lo que es," dice Delgado Moreno, quien agrega que cuando le toque retirarse de su trabajo, lo hará satisfecho de haber contribuido con su "granito de arena" en lo que él llama "uno de los más grandes pilares del desarrollo económico y social del Perú actual".



ELECTRODOS OERLIKON

LA LINEA MAS COMPLETA DE SOLDADURA

DIVISION DE

EXPLOSIVOS S. A.

TELEFONO 27-6740 - CABLES
"EXPLOSA" TELEX: EXSA PX 5556
CAMANA 631 - OFICINA 6TO. PISO
- CASILLA 4244 - LIMA - PERU







Distribuidores exclusivos
DROGUERIA KAHAN S.A.

SUMINISTRAMOS PARA LA INDUSTRIA EN GENERAL

MAQUINAS HERRAMIENTAS: **DE ALEMANIA:**

VDF	–	TORNOS
SHF	–	FRESADORAS
LORENZ HURTH	–	FABRICACION DE ENGRANAJES
KLOPP	–	CEPILLOS
RABOMA	–	TALADROS RADIALES
BRUECK	–	PRENSAS DECANTADORAS Y CORTADORAS
BMD	–	MAQUINARIA DE FUNDICION Y PLANTAS

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
Julio J. Elías Murguía

MAQUINAS Y HERRAMIENTAS: **DE BRASIL:**

ROMI	–	TORNOS Y FRESADORAS
ROCCO	–	CEPILLOS
YADOYA	–	TALADROS

CITECO

COMPAÑIA IMPORTADORA TECNICO - COMERCIAL S.A.

DIR. POSTAL : CASILLA 2469, LIMA - – PERU
DIR. TELEGRAFICA : CITECO - TELEX: 3540028
TELEFONO : 319010
OFICINAS Y DEPOSITOS:
AV. ARGENTINA 2415 - LIMA

CONTROLES DE TIEMPO

INTERRUPTORES HORARIOS

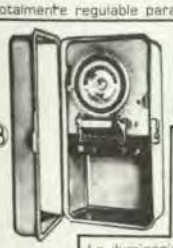
CONECTA Y DESCONECTA AUTOMATICAMENTE TODO LO QUE ESTA OPERANDO ELECTRICAMENTE

Ⓐ 

TORK

A.- DISCO DE 24 HORAS

Conecta y desconecta automáticamente cualquier circuito eléctrico a la misma hora "todos los dias".
Especiales para: Edificios comerciales-Almacenes-Fábricas, etc. en donde las horas de trabajo son las mismas todos los dias de la semana sin excepción.
El intervalo mínimo de encendido es de 20 minutos.
Totalmente regulable para valores superiores.

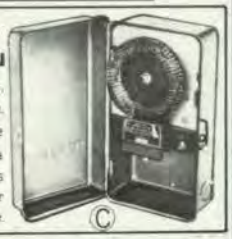
Ⓑ 

B.- SERIE "TORKMASTER"

Cuadrante común de 24 horas.
Enciende y apaga a la misma hora todos los dias.
Ajuste mínimo de 20 minutos.

C.- CONTROLES DE ILUMINACION

Ideales para Super-Mercados, Centros Mercantiles, etc.
La iluminación se apaga a la hora del cierre de los negocios. Combina la conmutación mecánica horaria con la reacción a la luz natural; provee las ventajas y variedad del fotocontrol y del interruptor horario dando mayor flexibilidad individualmente.



Ⓒ

meritami

PROLONG. ANDAHUAYLAS 1498
CENTRAL TELEFONICA 28-37-05

JIRON PACHITEA 335 APTDO. 4897
TELEFS. 28-08-35 Y 28-20-37.

PETROLEOS DEL PERU viene desarrollando un vasto y vigoroso esfuerzo en la Amazonía, en busca del petróleo que el país requiere para su autoabastecimiento y para recuperar su condición de exportador.

PETROPERU

Símbolo de Peruanidad

ruidos de

Ruido ambiente

ES esa parte del ruido total de fondo observado con un hidrófono no direccional, no debido al ruido propio del hidrófono y cuyas fuentes productoras no son identificables. Puede ser definido también como el ruido que queda después de haber sustraído del ruido de fondo total todas las fuentes identificables posibles.

La definición castellana de Ambiente es "Cercado por todos los lados" y en este capítulo consideraremos que el ruido ambiente circunda realmente al hidrófono detector aunque inigualmente y de forma no isotrópica.

El nivel de ruido ambiente como un parámetro de Sonar es la intensidad en Db medida con un hidrófono no direccional y referida a una intensidad de onda plana de presión RMS igual a una dina por cm2.

Las mediciones de estos niveles suelen presentar muchas dificultades. Para medidas válidas todas las fuentes generadoras posibles deben ser eliminadas o por lo menos reducidas a un valor insignificante, los golpes de ola en el cable del hidrófono, el movimiento del mismo en el seno del líquido, su pequeño HUM de 60 ciclos, etc., deben ser controlados para no incurrir en errores de medición.

Fuentes de ruido ambiente en aguas profundas

Los estudios de ruido ambiente efectuados en años recientes con hidrófonos de gran profundidad, extienden nuestros conocimientos sobre las características de sus fuentes generadoras.

Las medidas fueron tomadas sobre un rango de frecuencias que se extiende desde debajo de 1 Hz. hasta la frecuencia de 100 kHz.

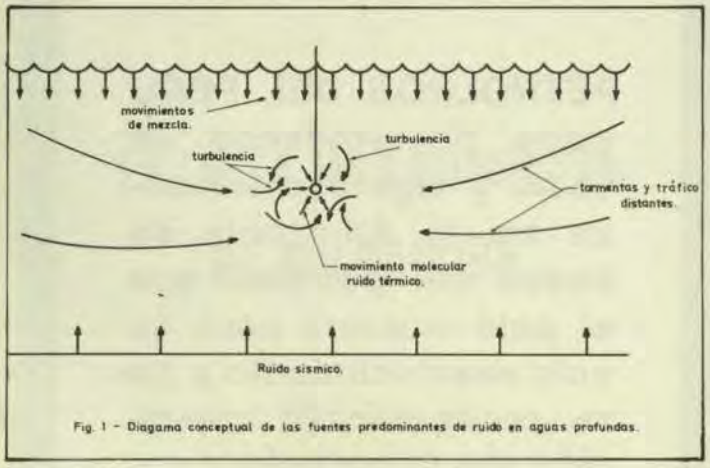


Fig. 1 - Diagama conceptual de las fuentes predominantes de ruido en aguas profundas.

Sobre este amplio rango las curvas arrojan un ruido ambiente de diferentes características, los desarrollos espectrales varían y distintos contenidos son evidentes cuando se modifican las condiciones iniciales de viento, mareas, etc.

En cada región del espectro alguna fuente domina la intensidad de ruido y las consideradas más importantes son evidenciadas en la figura 1.

Efectos hidrostáticos de mareas y olas

La mayoría de los hidrófonos usados para medición de ruido en elementos líquidos son sensibles a los cambios de presión y responden eléctricamente a estas excitaciones aunque ellas no sean de orígen acústico.

Olas y mareas son causas de cambios de presión de gran amplitud y frecuencia sumamente baja. Las mareas pueden ser imaginadas como componentes en el espectro de 1 ó 2 ciclos por día cuya amplitud de registro es enorme (una columna de agua de 10 cm. produce un cambio de presión de 10,000 dinas/cm2

Afortunadamente estos cambios de presión están muy lejos de las bandas de frecuencias de interés, están restringidos a una estrecha región y no interfieren en rangos más altos.

Las olas de superficie son también fuentes de grandes cambios de presión más su baja frecuencia de repetición es incapaz de interferir con las mediciones significativas de ruido.

La figura 2 muestra cómo la presión hidrostática de olas de diferente periodo se atenúan con el aumento de profundidad.

Disturbios sísmicos

Dado el hecho de que la tierra está en constante estado de actividad sísmica, es posible afirmar que el nivel de ruido de bajas frecuencis en el mar, es originado por esta peculiar fuente generadora.

Una muy fuerte y también periódica forma de sismicidad, son los llamados "microsismos" registrados en la banda de baja frecuencia con una periodicidad de 0.14 Hz/seg y amplitud de 10-4 cm.

Si asumimos la amplitud anterior como constante y la periodicidad de forma sinusoidal, la presión producida por los microsismos puede ser calculada con la siguiente ecuación:

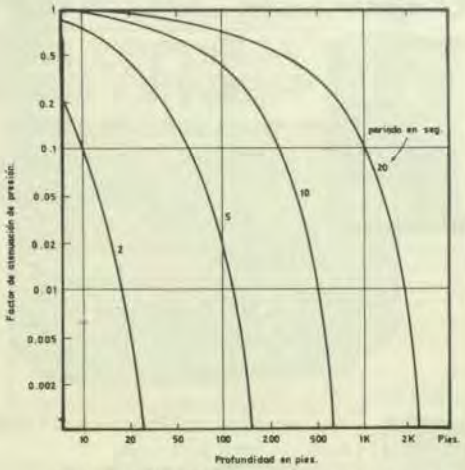


Fig. 2 - Atenuación teorica de los cambios de presión producidos por olas de superficie.

$$P = 2\ fpac$$

f igual frecuencia de repetición sísmica
p igual densidad de agua de mar.
a igual amplitud de desplazamiento
c igual velocidad del sonido en agua de mar.

Las actividades volcánicas y terremotos lejanos, son indudablemente transitorias contribuciones al nivel de ruido de baja frecuencia en el mar.

Turbulencia oceánica

La regla de turbulencia en el mar como fuente de ruido, ha

fondo en el mar

por el Ing. Silvano Gastaldo Polga

sido concebida por Wenz considerando corrientes de agua en grande o pequeña escala con tres efectos bien definidos.

Primero.- Estas corrientes golpeando o rozando el hidrófono y su montaje, producen una forma de ruido propio que se considera parte del ruido ambiente del mar.

Segundo.- Los cambios de presión asociados con estas turbulencias pueden radiar a distancia excitando al hidrófono.

Tercero.- Los efectos acústicos de la turbulencia son los fuertes cambios de presión creados dentro de la región afectada.

La magnitud de estas presiones dinámicas ha sido estimada y concretada por la relación:

$$P = pw^2$$

w igual velocidad de la componente turbulenta.
p igual Densidad del agua de mar.

Si w es tomado como el 5 o/o del valor estacionario de la corriente, entonces una corriente constante de un nudo tendrá una componente turbulenta de 0.05 nudos ó 2.5 cm/s la presión dinámica con ella asociada será de 6.25 dinas/cm2 ó 16 Db sobre la referencia cero.

La figura 3 muestra un estimado del espectro de presión de turbulencia para tres valores de velocidades de corrientes estacionarias derivadas por relaciones teóricas y experimentales.

Tráfico de buques

Varias evidencias sugieren que el distante tráfico marítimo es la fuente dominante de ruido en las frecuencias comprendidas en los alrededores de los 100 Hz y en los espectros de ruido ambiente las regiones cercanas a estas frecuencias, coinciden remarcablemente con los espectros de ruido irradiado por buques en navegación.

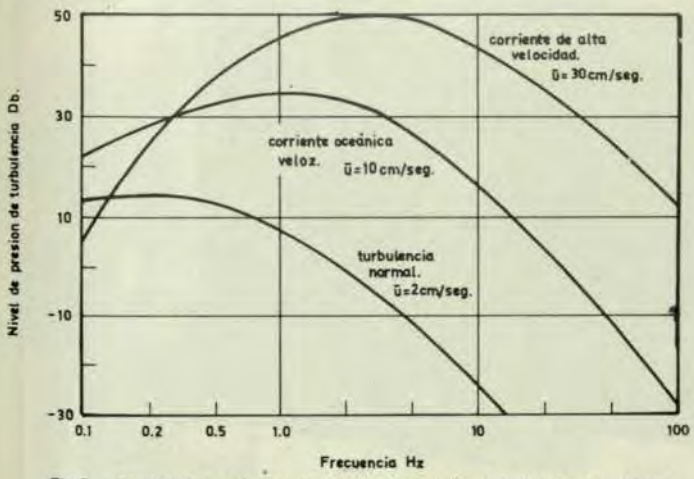


Fig. 3 - Espectro de presión obtenido teoricamente por Wenz de turbulencia oceánica.

Si el ruido ambiente medido en áreas de gran tráfico se concentra en la década 50 – 500 Hz. y se considera el hecho de tener un promedio de 1100 buques, navegando simultáneamente en el Océano Atlántico Norte y radiando omnidireccionalmente, las componentes de Fourier de cada frecuencia en espectros individuales computada con el número de unidades en navegación arrojará una pequeña, pero real evidencia del dominio en esta banda.

Los efectos de las tormentas distantes, en las cuales una parte de la energía cinética del viento se pierde en el mar y viaja como onda acústica en el seno del líquido, se suman a los efectos anteriores aumentando la intensidad de ruido en esta banda.

Movimientos de mezcla

En las altas frecuencias, el ruido ambiente es gobernado por la rugosidad de la superficie del mar. Durante la segunda guerra mundial, muchas observaciones de ruido ambiente en aguas profundas efectuadas sobre la banda 500 – 25 kHz, indicaron una conexión directa entre estado de mar, velocidad del viento y nivel de ruido registrado.

Basados en estas evidencias un tentativo espectro de Knudsen, fue obtenido tomando como parámetro la velocidad del viento.

Posteriores pruebas indicaron una mejor correlación del ruido ambiente con la velocidad del viento, que con el estado de mar por la dificultad de clasificación que este último entraña.

Ruido térmico

En 1952 se demostró teóricamente que el ruido térmico de las moléculas del líquido cercano al hidrófono ocupan la banda de 100 kHz.

Tomando como grado de libertad la expresión KT (constante de Boltzman y temp. absoluta) y sabiendo que el número de grados de libertad en un gran volumen de agua es el mismo que el número de maneras de compresión posibles para ese volumen, pueden computarse las ecuaciones que rigen la banda.

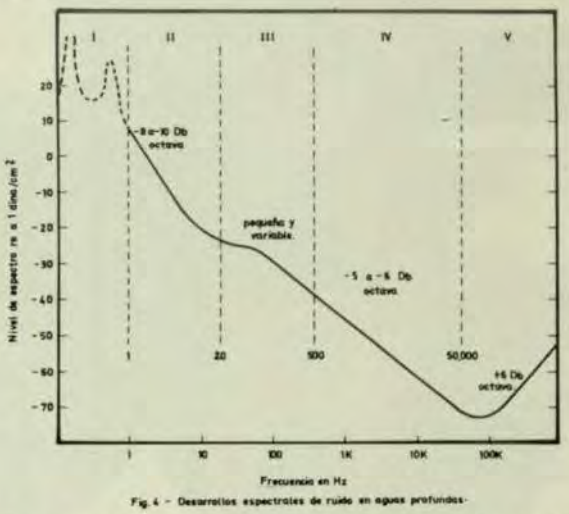


Fig. 4 - Desarrollos espectrales de ruido en aguas profundas.

Para un hidrófono omnidireccional de eficiencia ideal el nivel de amplitud de ruido es regido por la ecuación:

$$NL = -115 - 20 \log f \quad \text{(en kilohertz)}$$

Para un hidrófono direccional de eficiencia E

$$NL = -115 - 20 \log f\,(kHz) - DI - E$$

DI igual índice de directividad

(Continuará)



PINTURAS
SHERWIN-WILLIAMS

SALUDA Y FELICITA AL SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA POR EL LANZAMIENTO DE LA MOTONAVE "JOSE OLAYA" GRANELERO DE 25,200 TPB. EL MAS GRANDE CONSTRUIDO EN HISPANOAMERICA

SHERWIN-WILLIAMS PERUANA S.A.

"LA PINTURA PERUANA CON RENOMBRE MUNDIAL"

Motor Sulzer Diesel Marino

SULZER

Tipo RND



Motores diesel
Gama de potencias

RND	2250–48000 CV
Z-V 40/48	3600-10400 CV
A-L 25/30	525-2940 CV

Hélices regulables
para embarcaciones **ESCHER WYSS**

SULZER

AMÉRICA

México 1, D.F.
Rio de Janeiro
São Paulo
São Paulo
Buenos Aires
Lima

Sulzer Hermanos S.A., Apartado Postal M-7183
Sulzer do Brasil S.A., Caixa Postal 2435-ZC-00
Sulzer do Brasil S.A., Caixa Postal 6859
Sulzer Weise S.A., Caixa Postal 8454
Sulzer Hermanos S.A.C.I., Avda. Belgrano 865
Sulzer del Perú S.A., Casilla 4427



Sulzer Brothers Ltd.
CH–8401 Winterthur

Switzerland

fueron reparados en el simac

Durante el trimestre de enero, febrero y marzo de 1973, se registró una gran demanda de reparaciones de diversos tipos de buques en nuestros diques seco y flotantes 106 y 107. Nos enorgullece haber prestado servicios a nuestros amigos de la flota mercante nacional y extranjera.

En este periodo, fueron reparadas las siguientes naves:

B/F. "MOCHICA"	CADENA ENVASADORA "SAN FERNANDO"	PERU	3,915 TRB
M/N. "TUMI"	NAVIERA NEPTUNO	PERU	6,604 TRB
M/N. "SEABEAR"	WORLD TIDE CO. NEW YORK	CHIPRE	2,678 TRB
B/T. "HUASCARAN"	PETROLEOS DEL PERU	PERU	19,641 TRB
B/P. "GLOMAR II"	GLOBAL MARINE CARIBBEAN	PANAMA	5,800 TRB
DRAGA "OF. DE MAR LANDA"	TERMINAL MARITIMO CALLAO	PERU	1,093 TRB
M/N. "CHIHUAHUA"	LINEA MEXICANA DEL PACIFICO	MEXICO	3,273 TRB
BAP. "ILO"	NAVIERA COMERCIAL	PERU	13,000 TRB
RIMAC	SIMA	PERU	13,000 TRB



B/F. "MOCHICA"



M/N "SEABEAR"



BAP "ILO"



B/T "HUASCARAN"



DRAGA "OF. DE MAR LANDA"



M/N "CHIHUAHUA"



B/P "GLOMAR II"



M/N "RIMAC"



M/N "TUMI"

EMPAQUETADURAS INDUSTRIALES

De todos los tipos en

AMIANTO Y ASBESTO

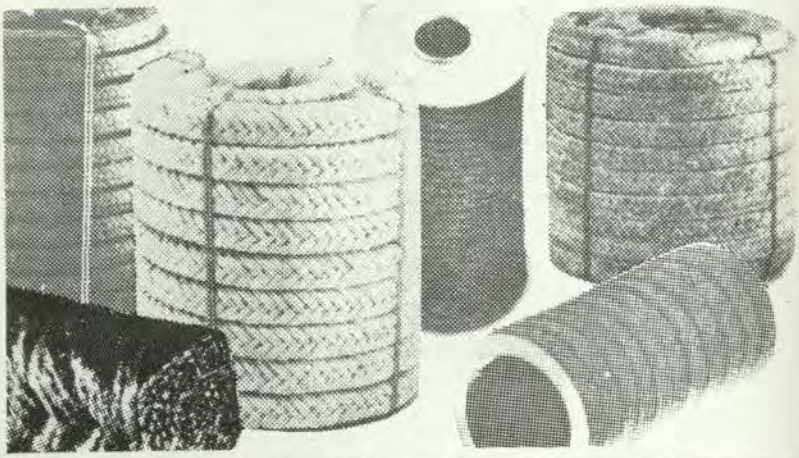
PERMANITE

ofrecemos a los señores industriales en sus diferentes formas:
HILOS, CORDONES, CINTAS, PLANCHAS, etc.
También en AMIANTO TRENZADO con y sin lubricación., fibra de AMIANTO ENDURECIDO., fibra de AMIANTO GRAFITADO., trenzas de algodón, lino, cáñamo y yute.
CARTON Y PAPEL DE AMIANTO COMPRIMIDO
RESISTEN GRAN PRESION
Y ALTA TEMPERATURA

EXISTENCIAS PARA ENTREGA INMEDIATA EN:

TBA
Turner Brothers
Asbestos Co. Ltd.

PERMANITE
TRADE MARK



JM

IMPORTACIONES JORGE MERE S.A.

LA LINEA MAS COMPLETA PARA LA INDUSTRIA
Av. Mcal. Benavides 2463-75-79 - Lima
Teléfonos: 313183 - 313735 - 313472- 324100 Casilla Postal 3761
Direccion Cablegrafica **"JAMSA"** Lima - Perú

CI

C. ITOH & CO., LTD.

TOKYO, OSAKA – JAPON
IMPORTADORES – EXPORTADORES

EXPORTACIONES
MATERIALES NAVALES, PAQUETES DE CONSTRUCCION DE NAVES, PLANCHAS NAVALES (LLOYDS) ANGULOS, EMBARCACIONES, PRODUCTOS TEXTILES, (FIBRAS) ALIMENTOS, PETROLEO Y DERIVADOS.

IMPORTACIONES
MINERALES FERROSOS Y NO FERROSOS, PRODUCTOS AGRICOLAS, GRANOS, PETROLEO Y DERIVADOS.

DESARROLLA
ESTUDIOS MINERALOGICOS, FINANCIACIONES DE CONSTRUCCIONES NAVALES, PUERTOS, CAMBIOS TECNOLOGICOS, INVERSIONES, EMPRESAS MIXTAS, PROYECTOS DE PLANTAS SIDERURGICAS, PLANTAS PETROQUIMICAS, INDUSTRIAS BASICAS Y MINERIA, OLEODUCTOS.

C. ITOH & CO., LTD.
SUCURSAL DEL PERU
CAMANA 780 - Of. 607-608-609
LIMA – PERU

TELEF. 275870 - TELEX 5243
APARTADO 5033

PINTURAS



Felicita al Servicio Industrial de la Marina por el lanzamiento del buque granelero «Proyecto 013», y les agradece la especial deferencia deparada a nuestros productos

COFITEC S.A.

saluda al

SIMA

con ocasión de la
botadura de la

M/N "JOSE OLAYA"

Circunvalación 1389
Lima – San Luis
Telfs.: 238068 – 313606

TRANSTEC S.A.

felicita al
Servicio Industrial
de la Marina
por la botadura de la

M/N "JOSE OLAYA"

Casilla 1077 – Lima 1
Telfs.: 271289 – 278013

IHI

SALUDA Y FELICITA
AL
SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA
POR EL LANZAMIENTO DE LA M/N "JOSE OLAYA"
GRANELERO DE 25,200 TONELADAS, EL MAS
GRANDE CONSTRUIDO EN HISPANOAMERICA

Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd., Tokyo, Japan

Víctor A Belaúnde 852 - Telf: 325064
Cda. 57 Av. Argentina – Callao.

hoy me gusta la vida mucho menos

Hoy me gusta la vida mucho menos,
pero siempre me gusta vivir: ya lo decía.
Casi toqué la parte de mi todo y me contuve
con un tiro en la lengua detrás de mi palabra.

Hoy me palpo el mentón en retirada
y en estos momentáneos pantalones yo me digo:
¡Tanta vida y jamás!
¡Tantos años y siempre mis semanas! . . .

Mis padres enterrados con su piedra
y su triste estirón que no ha acabado;
de cuerpo entero hermanos, mis hermanos,
y, en fin, mi ser parado y en chaleco.

Me gusta la vida enormemente
pero, desde luego,
con mi muerte querida y mi café
y viendo los castaños frondosos de París
y diciendo:
Es mi ojo éste, aquél; una frente ésta, aquélla . . .
Y repitiendo:
¡Tanta vida y jamás me falla la tortada!

¡Tántos años y siempre, siempre, siempre!
Dije chaleco, dije
todo, parte, ansia, dije casi, por no llorar.
Que es verdad que sufrí en aquel hospital que
queda al lado
y está bien y está mal haber mirado
de abajo para arriba mi organismo.

Me gustará vivir siempre, así fuese de barriga,
porque, como iba diciendo y lo repito,
¡tánta vida y jamás! ¡Y tántos años,
y siempre, mucho siempre, siempre, siempre!

¡Bienvenidos al simac!

NOS VISITARON EN EL TRIMESTRE, ENERO, FEBRERO Y MARZO



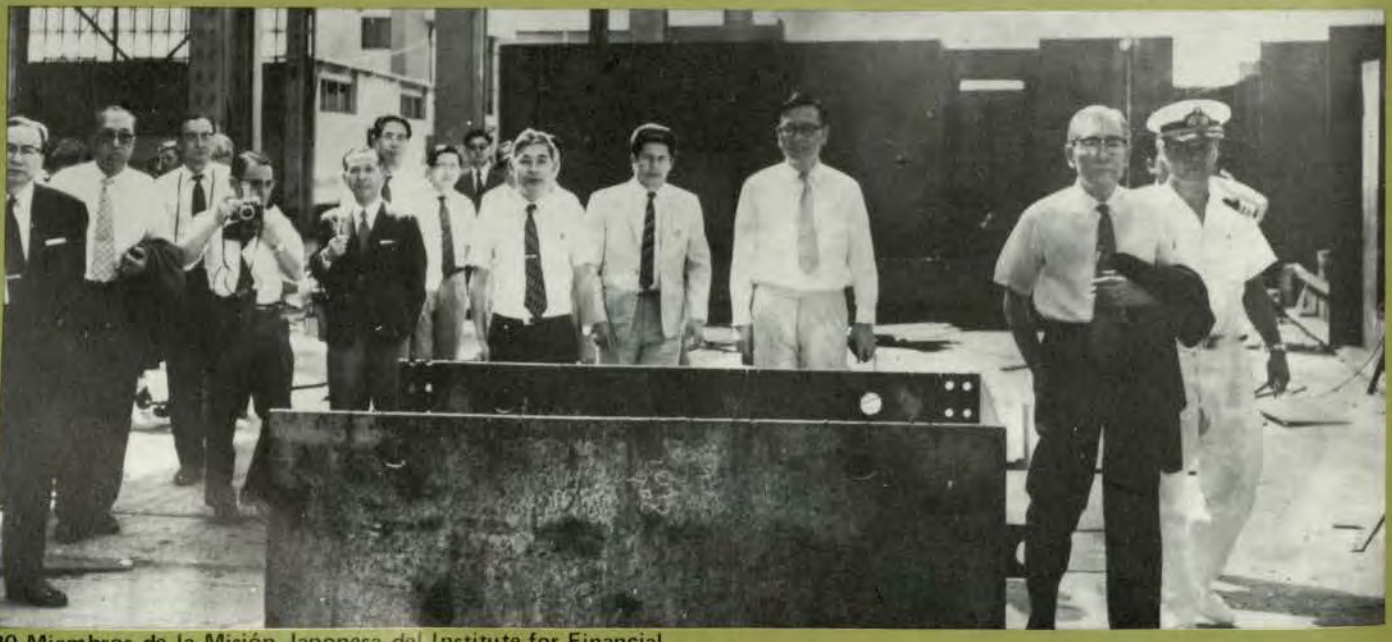
El Almirante Erich Topp de Alemania. (8 marzo).



Miembros del Directorio del Servicio de Parques (29 marzo).



El Primer Vice-Ministro de Defensa de la URSS, General del Ejército, Sergio Sokolov y comitiva (15 marzo).



30 Miembros de la Misión Japonesa del Institute for Financial Affairs Inc. (3 febrero).



Visita de 14 funcionarios de la EPCHAP. (14 febrero).



Funcionarios del Ministerio Industria y Comercio. (20 febrero).



35 oficiales de la II Promoción del Curso de Estado Mayor del Ejército para Oficiales de Servicio (2 marzo).



60 niños hijos de empleados del Ministerio de Pesquería. (27 febrero).



50 niños de los Pueblos Jóvenes del Callao. (28 febrero).



80 niños hijos del Personal SIMAC. (8 marzo).



50 niños del "Grupo Ventanilla" hijos de servidores del SIMAC, pertenecientes al Programa de Recreación y Vacaciones Utiles. (15 febrero).



50 niños de la Parroquia "San Juan Bosco" (17 febrero).



Visita del Ing. Karl Johannsen de Alemania. (7 marzo).



80 niños de la "Urbanización SIMA", hijos de servidores del SIMAC. (22 febrero).



62 alumnos del último ciclo de Ingeniería Mecánica de la Universidad Nacional Técnica del Callao. (2 febrero).



55 niños hijos de empleados de "La Fabril" S.A. (21 marzo).



Cadetes de la Escuela Naval del Perú (27 marzo).



6 Miembros de la Agencia de Noticias SIN-WA de la República Popular China. (27 marzo).



Misión Comercial Alemana (28 marzo).



Grupo Scout de San Isidro acompañados de sus Jefes Responsables. (18 enero).

Qué gran momento...



para el gran sabor de Kent.

KENT

CIGARRILLOS

Con el famoso Filtro Micronite

FUMAR PUEDE SER DAÑINO PARA LA SALUD


ARMADA PERUANA
SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA

¡..un aporte más
de SIMA PERU al
desarrollo nacional..!



SIMA

SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA

No. 36 NOV. 1973 — AGO. 1974

...también en nuestro mar



SHERWIN-WILLIAMS

FELICITA AL SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA. AL ENTREGAR TOTALMENTE TERMINADA LA MOTO NAVE "JOSE OLAYA" EL BUQUE MAS GRANDE CONSTRUIDO EN HISPANOAMERICA, Y LE AGRADECE POR LA CONFIANZA DEPOSITADA EN NUESTROS PRODUCTOS PARA EL PINTADO DE DIVERSOS COMPARTIMIENTOS DE DICHO BUQUE.

SHERWIN-WILLIAMS... *la pintura de los maestros!*



Nº 36 DIC. 1973-AGO. 1974

Revista de los Servicios Industriales de la Marina
SIMA - PERU

Director:
Carlos Meza Marzo
Jefe de RR. PP.

Redacción:
Base Naval del Callao,
Av. C. Alm. Mora,
Callao. Perú
Telex 5528
Casilla Postal 112

Impresión:
Industrial Gráfica S. A.
Chavín 45, Breña

NUESTRA PORTADA:

El lanzamiento de la M. N. "Amazonas" que SIMA-PERU está construyendo para CPV, afianzó la construcción de este tipo de naves en la industria naval peruana de alto bordo.

La revista SIMA es editada por el departamento de RR. PP. de SIMA-PERU. Su distribución es gratuita. Circula en el Perú y en el extranjero. Sus artículos pueden reproducirse total o parcialmente consignando su fuente.

MISION NAVAL DEL PERU

índice

3	Editorial
5	La Motonave AMAZONAS en el mar
8	Discurso del Ministro de Marina
9	El AMAZONAS es el tercer granelero...
10	Secuencia gráfica de la construcción del AMAZONAS
12	Autoridades de SIMA-PERU
15	Motonave HERMANOS CARCAMO se entregará en octubre de este año
17	SIMA-PERU entregó M. N. JOSE OLAYA
21	El Servicio Industrial de la Marina se convierte en SIMA-PERU
25	SIMA-PERU alcanzó notable éxito en EXPOMAR SIGLO XXI
27	El Mar Peruano y la Industria de las Construcciones Navales
29	La M. N. RIMAC bate record de eficiencia Operativa Comercial
31	Entrevista al Dr. Otoniel Velasco del Instituto Nacional de Planificación
32	El SIMA en marcha
34	El nombre AMAZONAS tiene un largo historial en el escenario marítimo nacional
36	El SIMAI responde al reto
41	Despedida a dos Jefes del SIMA-PERU
42	Arte y labor de un trabajador del SIMAC
44	El SIMAC diversifica su producción
45	El SIMAC reconoce la lealtad y esfuerzo de sus trabajadores
46	Miscelánea
49	Más allá de su deber: Tradiciones Navales Peruanas
57	Técnica: Automatización de la Soldadura en la Construcción Naval. 1ra. Parte
58	Decidido apoyo de SIMA-PERU al bienestar social de sus trabajadores
61	Fueron reparados en el SIMAC
65	¡Bienvenidos al SIMAC!

Volvo enciende los motores del progreso

Volvo participación en fundición gris alta tecnología



Se ha consolidado una importante industria nacional: Motores Diesel Andinos S.A.

Desde que VOLVO llegó al Perú, ha trabajado con una sola meta: participar y cooperar con el desarrollo industrial peruano.
Hoy, los hechos hablan por sí mismos: VOLVO acaba de integrar con INDUPERU y PERKINS ENGINES LTD. la empresa MOTORES DIESEL ANDINOS S. A. -fábrica de motores diesel- y de sentar las bases para la Fundición Gris de alta tecnología.

Volvo, alta tecnología y sólida inversión

Los motores VOLVO DIESEL representan una de las más altas tecnologías del mundo, para múltiples empleos en la actividad productiva del país.
MOTORES DIESEL ANDINOS S. A., significa producción de motores VOLVO DIESEL de 160 a 330 HP, utilizados en los diversos sectores de la economía nacional.
MOTORES DIESEL ANDINOS S. A. viene a ser una verdadera inversión generatriz en el sector metal-mecánico.

Perú y Volvo, mutua confianza

La asociación de Perú con VOLVO, expresa el reconocimiento de una mutua confianza: del país a VOLVO, por su tecnología y por su aporte al desarrollo de la industria metal-mecánica; y de VOLVO al Perú, por su planificación industrial en su proceso de desarrollo.

VOLVO

HACE INDUSTRIA PARA TRANSPORTAR PROGRESO

editorial



Sirva el presente editorial para expresar nuestro saludo al señor Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Sr. Vice-Almirante JOSE ARCE LARCO, al Sr. Presidente del Directorio y Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Vice-Almirante JORGE BELLINA EGGERSTEDT, a los señores Miembros del Directorio, así como a los nuevos Jefes de SIMA-PERU.

Diversos hechos y realizaciones de fundamental importancia para la ascendente marcha de Servicios Industriales de la Marina (SIMA-PERU) se han materializado simultáneamente coincidiendo con la asunción de los cargos en el inicio del presente y promisorio año de 1974.

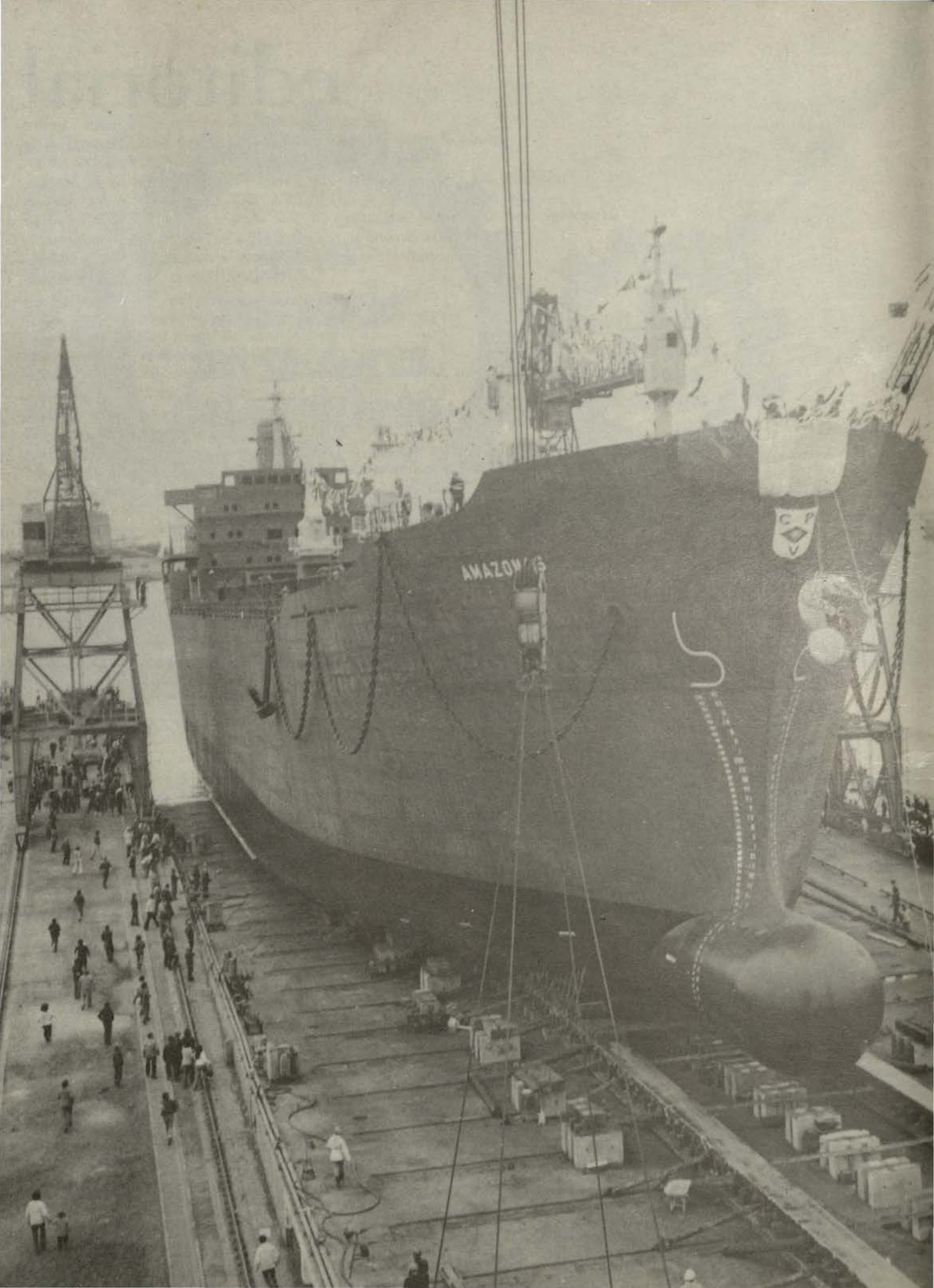
En primer término debemos resaltar el decidido apoyo del Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, al desarrollo de la Industria de la Construcción Naval de alto bordo, apoyo que se ha manifestado a través del Decreto Ley 20160, promulgado el 2 de octubre de 1973, por el cual la nueva empresa del sector Marina "Servicios Industriales de la Marina", también denominada SIMA-PERU, asume las actividades del Servicio Industrial de la Marina-Callao (SIMAC) y del Servicio Industrial de la Marina-Iquitos (SIMAI). Reproducimos en este número el texto completo del Decreto-Ley Nº 20160, para enterar a los lectores de las atribuciones y funciones de la nueva empresa.

En segundo término debemos tener presente la entrega de la M/N "JOSE OLAYA" (Proyecto 013), el estado final de construcción de la M/N "HERMANOS CARCAMO", Proyecto 014, el lanzamiento de la M / N "AMAZONAS", (Proyecto 016), la colocación de la quilla del primer petrolero de 25,200 Tons. para PETROPERU, (Proyecto 017), y la puesta de la quilla de la primera de las seis patrulleras PGCP-50, (Proyecto 020) que se construyen para el Ministerio de Marina, lográndose con ello materializar un ritmo de producción de 2 buques de alto bordo por año. De esta forma, hoy SIMA-PERU ha puesto los cimientos técnicos, económicos y laborales para asegurar el desarrollo creciente de la industria naval de alto bordo y naval-militar en nuestro país. SIMA-PERU demuestra objetivamente, que posee el total de condiciones para cubrir cada vez más y mejor el excelente mercado interno de buques que le asegura desde ya su expansión futura como empresa constructora de barcos de carga a escala comercial y competitiva a nivel internacional.

Finalmente es necesario considerar que esta promisoria situación actual, terreno fértil para continuar la acción por el desarrollo que viene desplegando la Marina de Guerra del Perú, se ve reforzada por los recientes descubrimientos petrolíferos realizados en el Oriente Peruano.

Se abre así un nuevo frente de construcción naval, que permitirá transportar en buques de bandera nacional, construidos en SIMA-PERU, el petróleo que llegue a través del Oleoducto al terminal de Bayovar; por otro lado el Servicio Industrial de la Marina-Iquitos (SIMAI) gracias al gran impulso que se le ha dado en el presente año, le permitirá satisfacer las siempre crecientes necesidades del desarrollo de nuestra selva, al imponer la geografía amazónica del transporte fluvial como la vía más inmediata y directa para transportar el petróleo peruano a los países de la región que lo necesiten.

Son estas realidades concretas las que permiten mirar el futuro de los Servicios Industriales de la Marina SIMA-PERU, con acentuado optimismo.


C P
V



la motonave "AMAZONAS" en el mar

LA CONSTRUCCION DE ESTA NAVE EN EL SIMAC PARA LA CPV REPRESENTA EL AFIANZAMIENTO DEL PROGRESO DE LA INDUSTRIA NAVAL DE ALTO BORDO EN EL PERU

EN el preciso instante en que el casco de la motonave "Amazonas" se sumergió en las aguas del Callao, quedó afianzada una vez más la capacidad y prestigio internacional de los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina como entidad líder de la construcción naval de alto bordo en Hispanoamérica.

Esta nave de 32,040 toneladas a plena carga, es el tercer granelero de este tonelaje que se construye en el Servicio Industrial de la Marina-Callao. Su construcción ha sido encomendada por la Compañía Peruana de Vapores (CPV), a diferencia de sus anteriores gemelos, el "Hermanos Cárcamo" y "José Olaya", que fueron ordenadas por la Empresa Peruana de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado (EPCHAP).

Una vez lanzado el "Amazonas", las gradas fueron inmediatamente ocupadas por la quilla del Proyecto "017", nuevo buque tanque de similar tonelaje que está siendo construido para PETROLEOS DEL PERU.

Con el lanzamiento del "Amazonas", el balance de la actual producción del SIMA-CALLAO es el siguiente: 75,700 T.P.M. en proceso de construcción, 54,400 T.P.M. en etapa de montaje y acabados (M/N "Hermanos Cárcamo" y M/N "Amazonas") 25,200 T.P.M. en gradas y prefabricación (buque tanque para PETROPERU) y 300 T. P. M. (Patrullera P. G. C. P. 50), lo que hace un total de 155,400 T.P.M. en plena ejecución.

Como lo expresó el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vice-Almirante A.P. José Arce Larco durante su discurso pronunciado durante la ceremonia de lanzamiento, este suceso tuvo un especial relieve, porque se ha logrado rebasar un nuevo hito en la actividad de la construcción naval, en la cual la Marina de Guerra del Perú, mediante esas acciones reales y objetivas contribuye con su aporte al desarrollo de la industria naviera, para el logro de las transformaciones fundamentales en que se está empeñando el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada.

LA CEREMONIA DE LANZAMIENTO

Al romperse la tradicional botella de pisco en el bulbo de la motonave "Amazonas", se dió inicio al deslizamiento de este buque hacia el mar. Los relojes marcaban las 10.17 horas cuando la madrina, señora Consuelo Gonzales de Velasco, esposa del Presidente de la República, impulsó la botella del bautizo después de haber pronunciado una plegaria ritual.

En esos instantes, la nave paulatinamente fue descendiendo desde las gradas hacia las aguas marinas en medio de vito-

res, sirenazos, pitazos y los sones de la marcha "Escuadra Peruana".

Fueron momentos de gran emotividad y orgullo que vivieron los presentes en la citada ceremonia. Desde la madrina, el Primer Ministro y Ministros de Estado hasta el más modesto trabajador simista, se pudo notar la honda satisfacción que experimentaban por la feliz culminación de este notable acontecimiento que se realizó en la mañana del jueves 25 de julio en la Base Naval del Callao, sede del SIMAC.

Al acto asistieron el Premier y Ministro de Guerra, General de División E.P. Edgardo Mercado Jarrín, Ministros de Estado, altos funcionarios de la Administración Pública, integrantes del Cuerpo Diplomático acreditado en nuestra capital, Jefes de la Fuerza Armada y miles de personas que esperaban con expectativa los instantes del lanzamiento.

SE INICIA EL ACTO

Luego de entonarse el Himno Nacional del Perú, el Capellán Naval, Monseñor Manuel Navarro bendijo la nueva motonave desde la tribuna especial, en donde se encontraban la madrina, el Primer Ministro, el Ministro de Marina, su esposa, señora Victoria Cánepa de Arce, el Presidente del Directorio Vice-Almirante A.P. Jorge Bellina, el Director Ejecutivo de SIMA-PERU, Contralmirante A.P. Arturo Calisto y el Jefe del SIMA-Callao, Capitán de Navío A.P. Daniel Masías Abadía.

Antes de bautizarse el nuevo buque, el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vice-Almirante A.P. José Arce Larco pronunció un vibrante y significativo discurso en el cual dijo que en breve se iniciará la construcción de "Supertanques", respondiendo al reto que significa la llegada del oleoducto a la costa y la exportación masiva de nuestros minerales.

A continuación dijo el Titular de Marina que "esta obra comenzará con una inversión inicial de 2,000 millones de soles a fin de ampliar las instalaciones de SIMA-PERU y hacer posible estas obligaciones tan primordiales para el futuro de nuestra industria naval".

Posteriormente, la señora Consuelo Gonzales de Velasco, entregó la imagen del santo patrono de la nueva nave al Jefe del Servicio Industrial de la Marina-Callao, Capitán de Navío A.P. Daniel Masías Abadía para ser colocado en la respectiva cámara cuando finalizaran los trabajos de las superestructuras.

A su vez, uno de los trabajadores más jóvenes del SIMAC entregó una orquídea a la Madrina, quien momentos después elevó la siguiente plegaria: "Yo bautizo esta nave con el nombre de "Amazonas" y ruego al Altísimo que proteja a todos los que naveguen en ella...". Al finalizar esta tradicional oración, la Primera Dama de la Nación estrelló una botella de peruanísimo pisco en el bulbo del granelero que en forma sincronizada se deslizó sobre los calzos de la grada, ingresando raudamente al mar.

SE COLOCA LA QUILLA DE UN NUEVO BUQUE-TANQUE

Inmediatamente, como es usual últimamente, una grúa depositó la quilla de un nuevo buque en las gradas que habían quedado vacías. Esta nueva nave denominada Proyecto 017 tendrá un tonelaje similar al "Amazonas" diferenciándose en algunas características por ser un buque-tanque ordenado construir por PETROPERU.

La placa especial colocada en esta quilla fue firmada por el Ministro de Marina, Vice-Almirante A.P. José Arce Larco y por el Ministro de Energía y Minas, General de División E.P. Jorge Fernández Maldonado, en medio de ovaciones de los trabajadores simistas que dieron un singular marco a este acto.

Asimismo, se colocó la quilla de la primera patrullera de costa modelo PGCP-50 de una serie de seis que SIMA-PERU construirá para la Marina de Guerra del Perú. La placa de la quilla de esta embarcación, que será operada por la dirección de Capitanías y Guardacostas, fue firmada por el Ministro de Marina, Vice-Almirante A.P. José Arce Larco.

La construcción de la motonave "Amazonas" en talleres se inició la última semana de Setiembre de 1973 y en gradas el 19 de Diciembre del año pasado, después de haberse lanzado al mar el "Hermanos Cárcamo". Aproximadamente 700 trabajadores simistas han participado en su construcción, entre galiberos, caldereros, soldadores, calafateadores, electricistas, pintores, mecánicos, tuberos, torneros, fresadores y personal de Diseños y Administración.

Su costo está estimado en 544 millones de soles, cuyo mayor porcentaje quedará en el país como un efectivo ahorro de divisas e impulso a la permanente fuente de trabajo que representa el SIMAC, así como el apoyo que genera en las industrias privadas conexas a la construcción naval.

La motonave "Amazonas" incrementará la flota de la Compañía Peruana de Vapores (CPV), empresa estatal de transporte marítimo, que en esta forma se encuentra ampliando la capacidad de sus bodegas para el comercio exterior de materias primas y productos de manufactura nacional.

En esta forma, la Armada Peruana a través de SIMA-PERU se halla brindando un significativo aporte al desarrollo de la industria naval de alto bordo y continúa dando su efectivo apoyo a la Marina Mercante Nacional, aspectos esenciales del progreso del país en que se halla empeñado el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada.

la motonave "amazonas" en el mar:









EN ESTA COMPOSICION FOTOGRAFICA, apreciamos diversas secuencias de la ceremonia de lanzamiento de la motonave "Amazonas" desde las gradas del SIMAC. En los diversos ángulos, se puede apreciar la magnitud del acontecimiento desde que fue bautizada por la esposa del Jefe del Estado, señora Consuelo Gonzales de Velasco hasta que el casco de la nave se sumergió al mar. Como se observa en la vista inferior, las gradas vacías fueron inmediatamente ocupadas por la quilla de un buque tanque de 25,000 tons. que construiremos para PETROPERU.







dijo el ministro de marina:

SIMA-PERU INGRESARA A COMPETIR EN EL MERCADO INTERNACIONAL DE LA CONSTRUCCION NAVAL

EN base al avance tecnológico de SIMA-PERU, ingresaremos en breve a competir en el mercado internacional donde tenemos asegurados numerosos compromisos que nos permitirá garantizar la continuidad del ritmo de trabajo que tenemos establecido", dijo el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, Vice-Almirante A.P. José Arce Larco durante el discurso que pronunció en la ceremonia de lanzamiento de la motonave "AMAZONAS" realizada el jueves 25 de Julio de este año en el Callao.

Asimismo, anunció la inmediata construcción de un buque-tanque petrolero de 25,200 toneladas DWT para PETROPERU y un gemelo de similares características para la Flotilla de auxiliares de nuestra Armada, así como la construcción de seis patrulleras guardacostas. En igual forma, dijo que ingresaremos con el éxito que nos ha correspondido hasta hoy, en la construcción de naves destinadas a la Defensa Nacional, comenzando estas obras con dos fragatas misileras que contarán con todos los adelantos técnicos que requieren esta clase de modernas unidades.

Por su gran trascendencia, publicamos a continuación el texto del discurso que pronunció el titular de Marina en esta ocasión:

Con profundo orgullo de peruano y de marino asisto con ustedes al lanzamiento de otra unidad construida en los astilleros de "SIMA-PERU", acto que tiene especial relieve porque se ha logrado rebasar un nuevo hito en la actividad de las construcciones navales, en la cual la Marina de Guerra del Perú mediante estas acciones reales y objetivas contribuye con su aporte al desarrollo de la industria naviera, para el logro de las transformaciones fundamentales en que está empeñado el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, que visa alcanzar la independencia económica del Perú.

Con el nombre "Amazonas", que simboliza el vigor y energía de nuestra Amazonía, será bautizado dentro de breves momentos esta nave, por la Primera Dama de la Nación, distinguida señora Consuelo Gonzales de Velasco, cuya emoción patriótica y sensibilidad social es de todos conocida.

Este barco granelero, destinado para la Compañía Peruana de Vapores, tiene como características: 25,000 toneladas de registro, seis bodegas, 180 metros de eslora y su construcción significará un ahorro del 50% de divisas sobre su costo real, índice sumamente favorable para nosotros, que se traduce en gastos de mano de obra y material que queda en el país y como consecuencia creación de nuevas fuentes de trabajo, ampliación de nuestro mercado interno de consumo y de industrias conexas.

Debemos recordar que, para satisfacer nuestras más apremiantes necesidades marítimas, estábamos sujetos a la dependencia técnica y económica extranjera, hoy todo esto ha sido ampliamente superado, poseemos prestigio y una técnica de alta calidad, comparable a las más avanzadas y, con orgullo podemos decir que estamos consolidados definitivamente en esta actividad. Asimismo, se ha logrado para el país la superación del trabajador peruano en una avanzada tecnología. En la que ha dado diversas pruebas de su capacidad y eficiencia y cuyos resultados tangibles estamos ahora apreciando.



"... Ingresaremos a competir en el mercado internacional de la construcción naval de alto bordo..." dice el Ministro de Marina, Vice-Almirante José Arce Larco...

En base a este avance tecnológico, "SIMA-PERU" ingresará, en breve, a competir en el mercado internacional donde tenemos asegurados numerosos compromisos, que nos permitirá garantizar la continuidad del ritmo de trabajo que tenemos establecido. Por lo tanto, nuestra preocupación de hoy para adelante y siempre sólo consistirá en una superación tecnológica constante, con optimismo y decisión, y mantener el reconocido espíritu de trabajo y esfuerzo que nos caracteriza.

Asimismo, me complace anunciar que de inmediato iniciaremos la construcción de un buque petrolero de 25,000 toneladas para "PETROPERU" y un gemelo de reemplazo para las unidades auxiliares de la Marina de Guerra, seis patrulleras guardacostas y, por último ingresaremos con el éxito que nos ha correspondido hasta hoy en la construcción de naves destinadas a la Defensa Nacional y para tal efecto comenzaremos con dos fragatas misileras que contarán con todos los adelantos técnicos que esta clase de unidades requieren.

Esto no es todo señores, la Marina iniciará, en breve, la construcción de "Super-Tanques" respondiendo al reto que significa la llegada del Oleoducto a la Costa y la exportación masiva de nuestros minerales, comenzando con una inversión inicial de 2,000 millones de soles, para ampliar las instalaciones de "SIMA-PERU" y hacer posible estas obligaciones tan primordiales para el futuro de nuestra industria naval.

Quiero dejar mi testimonio de reconocimiento a quienes, con tesón y dedicación, han logrado plasmar estas realidades, dando con ello una prueba fehaciente de que con la conjunción de esfuerzos se puede alcanzar plenamente las aspiraciones que la Patria requiere y ahora el proceso revolucionario impone; asimismo, a quienes con su presencia han realzado este acto y muy especialmente a la distinguida esposa del señor Presidente de la República, gentil madrina de esta nave, y, finalmente mi más profundo agradecimiento, en nombre de la Marina de Guerra del Perú, al Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada por el constante aliento espiritual y material que nos otorga.

Gracias.

la motonave "amazonas" en el mar:



el "amazonas" es el tercer granelero y el noveno de alto bordo construido en los astilleros de sima-perú

En Marzo de 1975 se prevé la entrega a la Compañía Peruana de Vapores, de la flamante motonave "Amazonas" de 25 mil toneladas que lanzó al mar el Servicio Industrial de la Marina-Callao el pasado 25 de julio.

El nuevo barco es el noveno de alto bordo construido por SIMA-PERU y el tercer granelero de 25 mil 200 toneladas que ha construido este astillero. Su costo es de 544 millones de soles.

Anteriormente del mismo astillero salieron dos buques-tanques de seis mil toneladas: "Zorritos" y "Lobitos", los petroleros de diez mil toneladas: "Pariñas" y "Pimentel" y los cargueros de trece mil toneladas: "Ilo" y "Rímac".

Luego, SIMA-PERU construyó el granelero "José Olaya" y tiene en proceso de acabado a su gemelo "Hermanos Cárcamo", ambos de 25 mil toneladas.

El "Amazonas", como estas dos últimas naves, tiene 180.30 metros de eslora (largo), 22.86 metros de manga (ancho) y 13.72 metros de puntal (alto).

Está dotado de máquinas que pueden desarrollar doce mil caballos de fuerza y navegar a una velocidad de dieciséis nudos por hora.

Tiene seis grandes bodegas con una capacidad total para más de 31 mil metros cúbicos de carga, así como tanques laterales con capacidad de cerca de cuatro mil metros cúbicos.

Es el tercer barco peruano que lleva el nombre de "Amazonas"; el primero de los cuales fue una fragata de la Armada Peruana, que en 1856 fue el primer barco peruano que dio la vuelta al mundo.

FELICITACION AL PERSONAL DE SIMA-PERU.

El Comandante General de la Marina, Vice-Almirante A.P. José Arce Larco, emitió una felicitación al personal de SIMA-PERU al día siguiente de haberse lanzado la M/N "Amazonas", cuyo texto insertamos a continuación:

DISPOSICIONES DE LA COMANDANCIA GENERAL DE LA MARINA.

Nº D/CGM. 053-74-DP.— Lima, 26 Julio 1974.— Habiéndose culminado con éxito la ceremonia de lanzamiento de la M/N "Amazonas" y la puesta de la quilla del petrolero de 25,200 toneladas que el SIMA construirá para PETROPERU y de una patrullera guardacostas para la Marina de Guerra del Perú, esta Comandancia General se complace en felicitar de manera muy especial al:

—Presidente Ejecutivo del Directorio de SIMA-PERU y Comandante General de la Base Naval del Callao; y

—Jefe del Servicio Industrial de la Marina-Callao,

así como a los Oficiales, Personal Subalterno, Personal Civil; Ingenieros y Personal Obrero del Servicio Industrial de la Marina-Callao, por haber demostrado la alta preparación en la organización de dicho evento, así como la dirección técnica para la construcción de la mencionada motonave; labor que ha dejado una vez más en alto el nombre de la Marina de Guerra del Perú y del SIMA-PERU, por su reconocido prestigio y técnica de alta calidad, comparable dentro de los grandes constructores navales, y lo cual le permitirá ingresar en breve a competir en el mercado internacional de la construcción naval.

Copia de la presente Disposición será agregada al Legajo Personal de los Oficiales, anotadas en las Tarjetas del Personal Subalterno, así como el de los correspondientes al Personal Civil, Ingenieros y Obreros.

Lima, 26 Julio 1974.



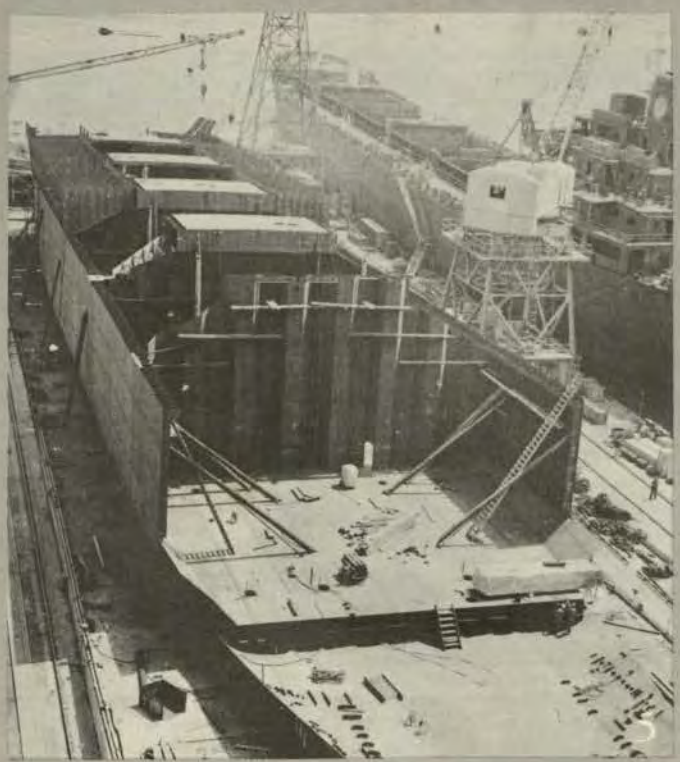
EN UN SENCILLO ACTO, realizado el mismo día, el Ministro de Marina firma la placa conmemorativa en la quilla de la Patrullera de Costa que el SIMAC construirá inciando una serie de seis que servirán para la custodia de nuestro mar territorial...

secuencia gráfica de la construcción

En la secuencia fotográfica que presentamos a nuestros lectores, se aprecia las diversas y más importantes fases que requiere la construcción de un granelero, en este caso de la motonave "Amazonas". Desde que la quilla es colocada en las gradas de erección y mientras se van ensamblando las diferentes secciones que se van construyendo en talleres, el buque va adquiriendo poco a poco su fisonomía hasta que su casco es lanzado al mar. Posteriormente en el muelle de montaje, se finaliza con el montaje de las maquinarias, instalaciones y los acabados.









la motonave "amazonas" en el mar:

del "amazonas"

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
C. de 1° Julio I. Elías Murguía











autoridades

VICE-ALMIRANTE JOSE ARCE LARCO ASUMIO EL CARGO DE MINISTRO DE MARINA



VICE-ALMIRANTE JOSE ARCE LARCO, Ministro de Marina y Comandante General de la Marina.

Salaverrino, espada de honor de su promoción y últimamente Agregado Naval del Perú en Washington, el Vice-Almirante A.P. José Arce Larco juró a las 12.00 horas del viernes 31 de mayo en Palacio de Gobierno desempeñar el cargo de Ministro de Marina, reemplazando al Vice-Almirante A.P. Luis E. Vargas Caballero, quien solicitó su pase a la situación de retiro.

Previamente, una hora antes, ante la presencia de Directores Generales, Comandantes Generales y Comandos de buques y dependencias, el Vice-Almirante José Arce Larco fue presentado como el nuevo Comandante General de la Marina.

En esta forma, el nuevo Titular de Marina llega a la cúspide de su carrera naval después de haber ocupado importantes cargos en buques y dependencias de nuestra Armada.

Entre sus últimos puestos figuran los de Comisionado Naval y Agregado Naval a la Embajada del Perú en los Estados Unidos de Norteamérica, Agregado Naval del Perú ante la OEA y Delegado de la Marina ante la JID, Inspector General de la Marina, Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas, Sub-Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, Comandante Superior de la Zona Sur y Capitán de Puerto de Mollendo, Comandante del ex-Crucero BAP "Almirante Grau" y Comandante de la Flotilla de Auxiliares, entre otros.

Es calificado en Submarinos y en Comunicaciones, Graduado en la Escuela Superior de Guerra del Ejército, en el CAEM, en la Academia Diplomática del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval.

Entre otros cargos ocupados también figura, en su curriculum los de Jefe de Comunicaciones Navales, Segundo Jefe del Servicio de Inteligencia Nacional, Jefe del E. M. de la FFA, Comandante de la ex-Fragata BAP "Gálvez", Comandante de la Cañonera BAP "Amazonas" y alumno de la Escuela de Submarinos.

Egresó el 30 de diciembre de 1939 de la Escuela Naval del Perú, recibiendo la Espada de Honor de su promoción. Nació el 28 de octubre de 1917 en Salaverry y contrajo matrimonio el 17 de noviembre de 1944.

Al asumir los cargos de Ministro de Marina y Comandante General de la Marina envió un mensaje a todo el personal de la Armada en el cual manifestaba que al habérsele confiado esos cargos por el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada se complacía en hacer llegar a todos los señores Almirantes, Plana Mayor, Plana Menor y Empleados Civiles su más cordial saludo expresándoles al mismo tiempo su firme determinación de seguir laborando por el engrandecimiento de nuestra Marina, sabedor de que cuenta con el decidido esfuerzo y lealtad de todos sus integrantes a fin de mantener en alto sus gloriosas tradiciones dentro de la más firme convicción de que la Fuerza Armada es una e indivisible. ¡Viva el Perú!

VICE - ALMIRANTE PRESIDE DIRECTORIO DE SIMA - PERU



VICE-ALMIRANTE JORGE BELLINA E., Presidente del Directorio de SIMA-PERU.

El Vice Almirante A.P. Jorge Bellina Eggerstedt es el nuevo Presidente del Directorio de SIMA-PERU.

Ocupa actualmente el cargo de Jefe del Estado Mayor General de la Marina. El Vice-Almirante J. Bellina E., nació el 17 de mayo en Barranco; ingresó como cadete a la Escuela Naval del Perú el 10 de abril de 1934 y luego de seis años egresó el 28 de diciembre de 1940 con el grado de Alférez de Fragata.

Durante su carrera naval, ha desempeñado importantes cargos en buques y dependencias de nuestra Armada. Sus últimos cargos fueron los de Inspector General de la Marina, Director del Material de la Marina, Comandante General de la Escuadra, Comandante de la Flotilla Antisubmarina, Comandante de la Estación Naval de San Lorenzo, Sub-Director de Capitanías, Jefe del Servicio de Comunicaciones Navales, Comandante del Arsenal Naval del Callao y Segundo Comandante del CITEN.

Además ha sido Comandante de la Corbeta BAP "Gálvez" y del Destructor BAP "Castilla" y Segundo Comandante del BAP "Rímac" y Comandante de la Flotilla de Patrulleras.

Es calificado en Ingeniería y es graduado en la Escuela Superior de Guerra Naval y en el CAEM.

JORGE BELLINA:

El Vice-Almirante Jorge Bellina E., es casado con la señora María Acevedo de Bellina, con quien tiene 4 hijos.

El citado Oficial General de nuestra Armada posee las condecoraciones: "Gran Oficial de la Orden de Mayo Cruz de Mérito Naval" de Argentina, Gran Oficial de la Orden "Almirante Padilla" de Colombia y "Gran Estrella al Mérito Militar" de Chile y las nacionales, "Orden Militar de Ayacucho", "Cruz Peruana al Mérito Naval" y "Orden Almirante Grau" en los grados de "Gran Cruz".

SE INSTALA DIRECTORIO DE SIMA-PERU

El nuevo Directorio de SIMA-PERU presidido por el Vice-Almirante A.P. Jorge Bellina Eggerstedt se reunió por primera vez en este año el 14 de marzo de 1974. El nuevo Presidente fue presentado por el Presidente cesante, Vice-Almirante Luis E. Vargas C.

En esta primera reunión y en las sucesivas, el Directorio delineó la política que seguirá SIMA-PERU en este periodo así como aprobó importantes medidas que están sirviendo para el progreso de este importante complejo industrial de la construcción y reparación naval.

El citado Directorio está integrado además por los siguientes Jefes de nuestra Armada: Vice-Almirante A.P. Guillermo Faura Gaig (Director), Contralmirante A.P. Jorge Mazuré Gamboa (Director), Contralmirante A.P. Aurelio Masías Abadía (Director), Contralmirante A.P. Arturo Calisto Morey (Director Ejecutivo), Capitán de Navío A.P. Edmundo Masías Sohhelje (Director) y Capitán de Fragata (ADMON) Justo Velarde Quilcate (Secretario del Directorio).

DIRECTORES DE SIMA-PERU



V. Alm. G. Faura



C. Alm. Jorge Mazuré



C. Alm. A. Masías



C. Alm. A. Calisto



C. de N. Edmundo Masías S.



C. de F. (Admon) Justo Velarde

C. Alm. Arturo Calisto Morey: Director-Ejecutivo de SIMA-PERU

El Contralmirante A.P. Arturo Calisto Morey es Comandante General de la Base Naval del Callao y Director Ejecutivo de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-PERU).

El Contralmirante Arturo Calisto Morey nació en Iquitos el 8 de mayo de 1923. Inició su carrera naval el 17 de marzo de 1942, año en que ingresó a la Escuela Naval del Perú. En 1943 obtuvo el primer puesto en el concurso para la Escuela Naval de Annapolis, graduándose como Alférez de Fragata en dicha escuela en junio de 1946.

Entre otros cargos desempeñados durante su carrera naval, ha sido Director de Armas Navales, Director de Ingeniería Naval, Miembro del Comité de Asesoramiento de la Presidencia de la República, Jefe del Estado Mayor General de la Escuadra, Sub-Jefe del SIMA, Comandante del B.A.P. "Guise" y Segundo Comandante del B.A.P. "Ilo". Es graduado en la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, así como en Ingeniería Naval en la Escuela de Post Grado en Monterrey, USA, y es calificado en Ingeniería Mecánica.

En condecoraciones ostenta las siguientes: "GRAN OFICIAL", "Orden Gran Almirante Grau", "GRAN OFICIAL", "Orden Cruz Peruana al Mérito Naval", "COMENDADOR DE LA ORDEN DEL SOL DEL PERU" y "OFICIAL", "Orden Militar Ayacucho". Además, posee las medallas "American Compaign" y "Victory Medal" de los EE. UU. de N. A.

C. de N. Daniel Masías Abadía: Jefe del SIMAC



C. de N. Daniel Masías A.

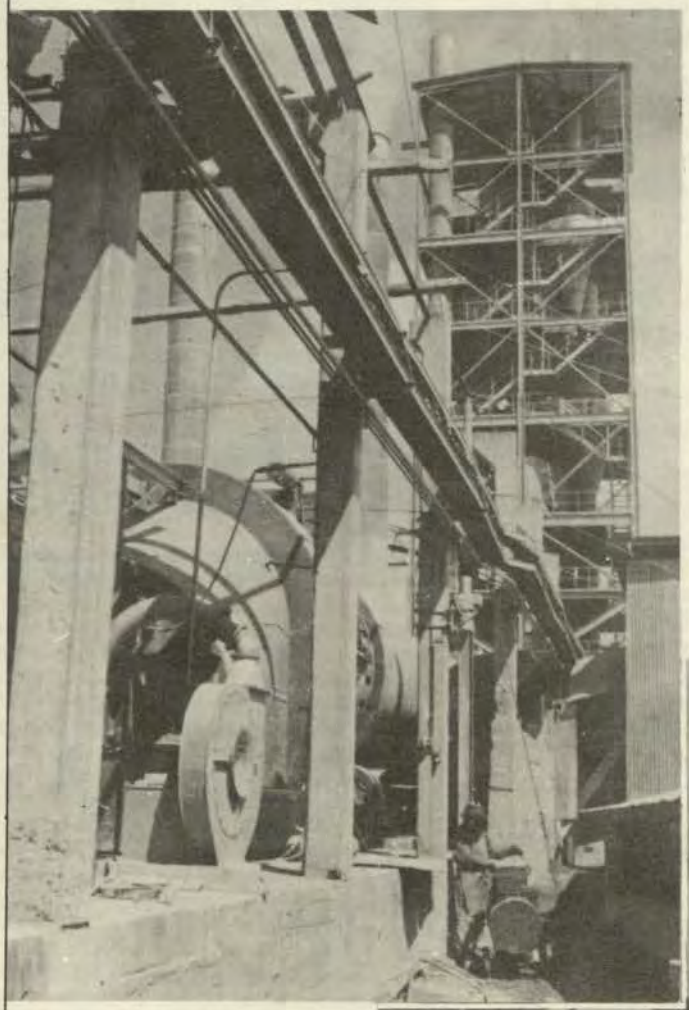
El Capitán de Navío Daniel Masías Abadía, desde el 1º de enero del presente año es el nuevo Jefe del Servicio Industrial de la Marina-Callao (SIMA-CALLAO). El Comandante Daniel Masías nació en Lima el 21 de febrero de 1927. Ingresó a la Escuela Naval del Perú en febrero de 1945. En 1946 obtuvo el primer puesto en el concurso para la Escuela Naval de Annápolis, habiéndose graduado en dicha Escuela como Alférez de Fragata en julio de 1950. Es calificado en el arma submarina en la Escuela de Submarinos del Callao, habiendo sido Comandante del BAP "DOS DE MAYO" y Comandante de la Flotilla de Submarinos. Asimismo, se ha desempeñado como Sub-Director en la Escuela Superior de Guerra Naval y es calificado en la Escuela de New London de Conecticutt, U.S.A., teniendo más de 12 años en servicio de submarinos. Es graduado del curso de Comando y Estado Mayor de la Escuela Superior, así como del Curso de Comando Naval de la Escuela Superior de New Port, R.I., Estados Unidos de N.A., y es diplomado en el Curso de Defensa Nacional del Centro de Altos Estudios Militares (CAEM).

El Comandante Masías es autor de los siguientes libros: Derecho Internacional Marítimo para Oficiales de Marina, Manual de Patrullaje de Guerra para Submarinos, Instrucción Programada para el Estudio del Planeamiento Militar Operativo y Arbitraje Naval. Asimismo, ostenta las siguientes condecoraciones: Cruz Peruana al Mérito Naval en el Grado de Comendador, Orden Militar de Ayacucho, Cruz Naval Venezolana, Orden del Mérito Naval "Almirante Padilla" en el Grado de Comendador, Insignia de Submarinista "Honoris Causa" de la Armada Venezolana y Medalla de la Victoria de los EE. UU. de N. A.

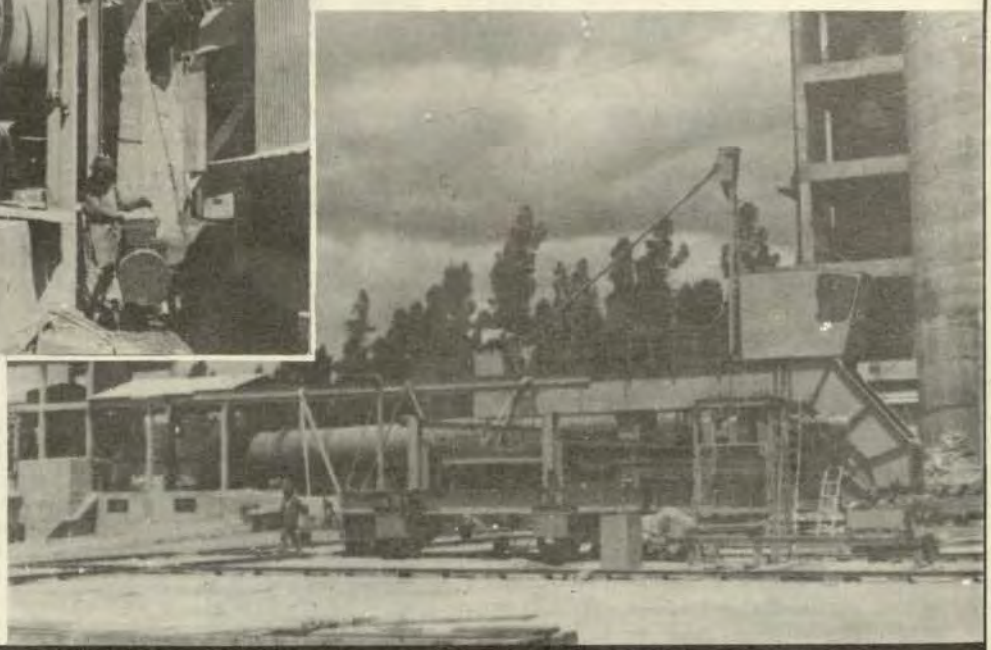
C I E M S A

CONTRATISTAS GENERALES

MONTAJE - INSTALACIONES
ELECTROMECANICAS - FABRICACIONES
INSTRUMENTACION
CONSTRUCCION DE CIMENTACIONES

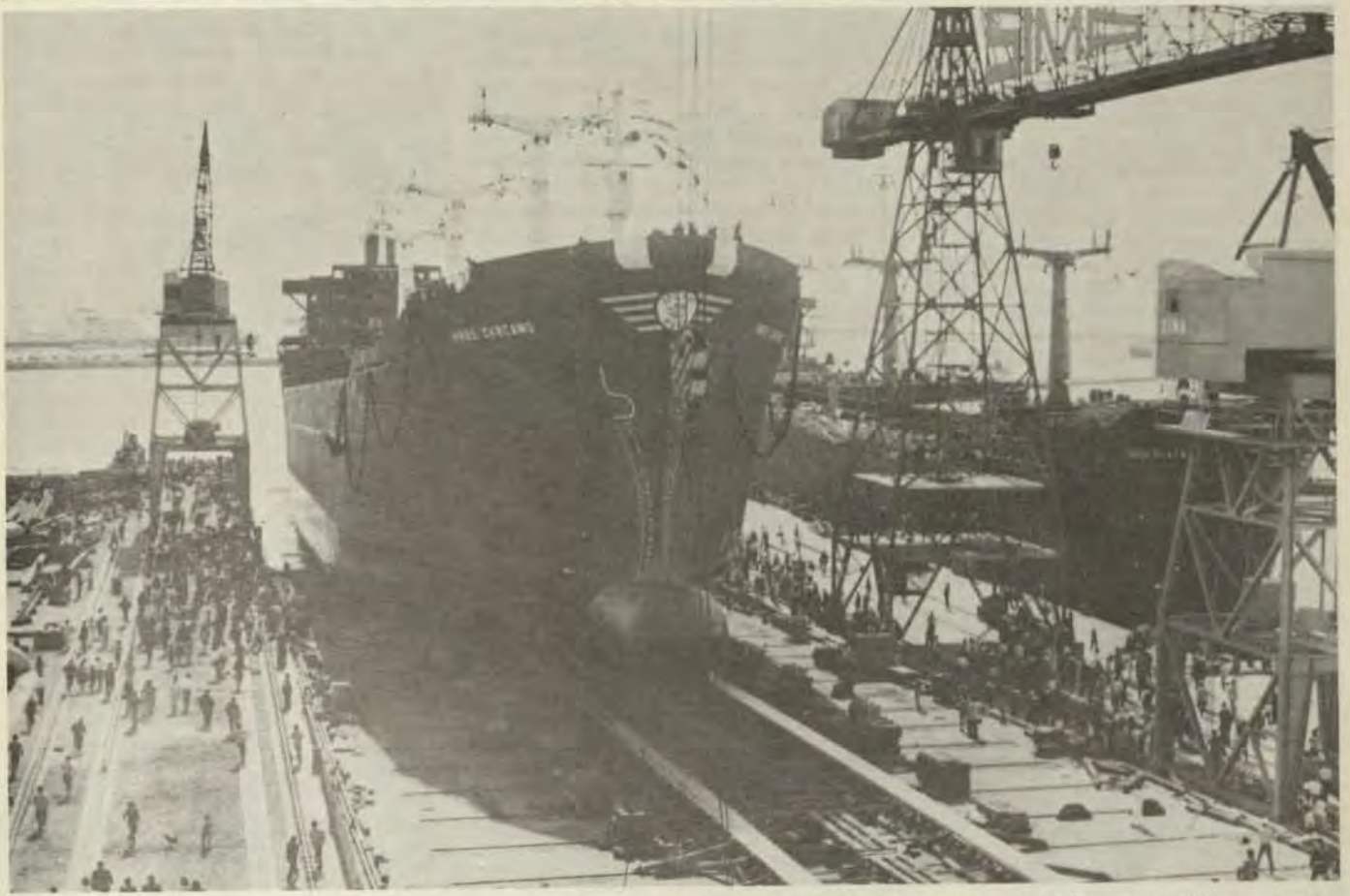


CENTRALES ELECTRICAS
LINEAS DE TRANSMISION
LINEAS DE DISTRIBUCION
SUBESTACIONES
PLANTAS CONCENTRADORAS DE MINERALES
INGENIOS AZUCAREROS
FABRICAS DE CEMENTO
INDUSTRIAS EN GENERAL



AV. ALFONSO UGARTE 873 - OF. 501 LIMA - PERU

MOTONAVE "HERMANOS CARCAMO" SE ENTREGARA EN OCTUBRE DE ESTE AÑO



LA MOTONAVE "HERMANOS CARCAMO", gemela del "Olaya" y el "Amazonas", es lanzada al mar.

LA motonave "Hermanos Cárcamo" que fue lanzada al mar el pasado 19 de diciembre, se halla actualmente en un 90% del avance de su construcción.

Según cálculos realizados últimamente, se tiene prevista su entrega para octubre de este año, habiéndose redoblado los esfuerzos por el retraso que ha significado el suministro de algunos insumos.

Para ello, se han incrementado las horas de sobretiempo en algunas áreas de los trabajos a fin de compensar la llegada tardía de los materiales que vienen procedentes del extranjero, debido a que no se fabrican en el país.

Todas las entregas retrasadas tienen una incidencia directa en la ejecución de los trabajos, y por lo tanto en los cálculos de entrega de esta nueva motonave, que está destinada a la Empresa Peruana de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado (EPCHAP).

Las características de esta motonave gemela del "José Olaya" y de la "Amazonas" son las siguientes: eslora 180.30 metros, eslora entre perpendiculares: 167.87 metros, manga moldeada: 22.86 metros, puntal moldeado: 13.72 metros, calado: 10.21 metros, peso muerto: 25,200 toneladas, velocidad: 16 nudos, clasificación: L.R.S. + 100 A.I., máquina principal: Sulzer del tipo RND-76 con una potencia de 12,000 BHP a 122 r.p.m., y las máquinas auxiliares del tipo RTGB-6-600 r.p.m. La capacidad de las bodegas de carga es de 31,780 metros cúbicos de granos y la de sus tanques laterales superiores es de 3,891.40 metros cúbicos de granos. Tiene seis bodegas para carga, entre otras características.

Luego, se colocó la quilla de un nuevo granelero, el "Amazonas", gemelo del "José Olaya" y "Hermanos Cárcamo", el mismo que será construido para la CPV. La respectiva placa fue firmada por el Ministro de Marina.

En este acto, estuvieron presentes el Primer Ministro y Ministro de Guerra, General de División E.P. Edgardo Mercado Jarrín, el Ministro de Pesquería, General de Brigada E.P. Javier Tantaleán Vanini, el Ministro de Industria y Turismo, Contralmirante A.P. Alberto Jiménez de Lucio y el Ministro de Vivienda, Vice-Almirante A.P. Ramón Arróspide Mejía.

El "Hermanos Cárcamo" representa el décimo cuarto buque construido por el Servicio Industrial de la Marina-Callao, desde que en 1953 entregara su primer ganguil de tan sólo 176 toneladas de desplazamiento.

La botadura de esta nueva motonave significa el resultado del esfuerzo conjunto de profesionales y técnicos peruanos, quienes bajo la dirección de los jefes de nuestra Armada, están demostrando la alta capacitación tecnológica que poseen.

Además representa un tangible adelanto de nuestra industria naval de alto bordo, de gran trascendencia para un país que como el Perú es esencialmente marítimo.

A continuación reproducimos el texto del discurso que pronunció en esta ocasión el Ministro de Marina Vice-Almirante A.P. Luis E. Vargas Caballero:

"Hoy una vez más, nos reunimos en estas gradas para un acontecimiento que conservando su trascendencia e importancia, pareciera se ha convertido en algo rutinario. Sin embargo, hay que destacar algo muy importante, y ello es que las metas que se traza la Marina de Guerra del Perú, las alcanza, porque han sido concienzudamente planeadas y una certificación de ello es que hoy, cuando esta nueva nave que lleva el nombre de "HERMANOS CARCAMO", se deslice hacia su elemento natural, se habrá cirstalizado el ritmo que nos impusiéramos de lanzar dos buques al año.

Cabe destacar que el esfuerzo no ha quedado allí sino que en el presente año, ha sido entregado el "Rímac" se habrán lanzado los buques "Olaya" y "Hermanos Cárcamo" y puesta de quilla de la próxima motonave "Amazonas", quilla que no es proyecto sino realidad, puesto que ya está en proceso de fabricación en talleres.

Es por esto, que nos sentimos orgullosos, por esta contribución que la Marina aporta al desarrollo del Perú, esta industria que por derecho está llamada a ser uno de los pilares de nuestra Patria en el mercado Sub-regional Andino, y que ha dejado atrás la etapa embrionaria, para adentrarse en la de surgimiento, gracias al apoyo y colaboración de organismos, hombres y voluntades. Hace veinte años el Vice-Almirante Roque A. Saldías, Ministro de Marina, con gran visión, dio inicio a la construcción naval de alto bordo. Hubieron muchos escépticos; pero el tiempo se ha encargado de darle la razón al Almirante Saldías.

Este año bordeamos las 100,000 toneladas de construcciones navales en el Servicio Industrial de la Marina, nuestras nuevas metas y planes van más allá y lo lograremos conforme lo hemos alcanzado ahora, porque estamos convencidos que el trabajo aunado de todos los peruanos, es el factor primordial para salir del subdesarrollo. No será pues la denominada lucha de clases, la que nos lleve al bienestar que deseamos para nuestros hijos y para los hijos de nuestros hijos, pues ella sólo producirá el debilitamiento de nuestro Perú.

Es por eso que el Gobierno Revolucionario propende a la unión de todos los peruanos, para hombro a hombro trabajar indesmayablemente para alcanzar superiores niveles de vida.

Deseo mencionar a los 2,800 hombres que laboran en el Servicio Industrial de la Marina, los que con su técnica, cada día más depurada, están haciendo posible el adelanto de esta industria básica: vaya para ellos nuestro reconocimiento y agradecimiento por la excelente labor que vienen realizando.

Quiero finalmente felicitar a la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado por este nuevo buque que viene a engrosar las filas de nuestra Marina Mercante Nacional.

Agradezco a todos Uds., que con su presencia dan el adecuado marco a esta ceremonia".



LA BOTELLA DE PISCO impulsada por la madrina se hace fragmentos cuando choca con el bulbo de la proa...



JUBILO EN LOS ASTILLEROS DEL SIMAC, cuando el "Hermanos Cárcamo" ingresa exitosamente al mar...



LA QUILLA DEL GRANELERO "AMAZONAS" es colocada en gradas momentos después de haberse lanzado al mar el "Hermanos Cárcamo". El pabellón nacional que preside el acto flamea orgullosamente para orgullo de todos los presentes, simbolizando la alegría y satisfacción de todos los peruanos que ven progresar nuestra dinámica industria de construcción naval.



EN MEDIO DE LA SATISFACCION Y ENTUSIASMO PATRIOTICO de los simistas, el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina, V. Alm. Luis E. Vargas Caballero, firma la placa conmemorativa que se encuentra en la quilla del granelero "Amazonas". La constante superación de la tecnología del trabajador del SIMAC está permitiendo alcanzar progresivamente mayores índices en la producción.

sima-perú entregó motonave "josé olaya", el primer granelero de mayor porte construido en hispanoamérica

EN la mañana del viernes 5 de Abril de 1974, la bandera peruana lució más airosa y encarnada cuando fue izada en el asta de popa del granelero "José Olaya" de 25,200 toneladas de desplazamiento, primera nave de este tipo y tonelaje, que en esa fecha fue entregada por SIMA-PERU a la Compañía Peruana de Vapores (CPV) para operación y administración.

El nuevo buque granelero, considerado como el de mayor porte construido en un astillero hispanoamericano fue erigido en las gradas de SIMA-CALLAO por orden de su propietario, la Empresa Peruana de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado (EPCHAP).

La ceremonia de comisionamiento fue presidida por los Ministros de Marina, Vice-Almirante A.P. Luis E. Vargas Caballero y de Transportes y Comunicaciones, General de Brigada E.P. Raúl Meneses Arata. Al acto concurrió también el Ministro de Industria y Turismo, Contralmirante A.P. Alberto Jiménez de Lucio.

En precisas palabras, el Presidente del Directorio de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-PERU), Vice-Almirante A.P. Jorge Bellina Eggerstedt, resaltó la alta preparación del personal simista en la construcción de naves de mayor porte cada vez.

En su oportunidad, el Presidente de la Compañía de Vapores (CPV) Contralmirante A.P. Juan Egúsquiza Babilonia, calificó este acto como un histórico hito en el desarrollo técnico y económico del Perú.

La bandera nacional fue izada en el asta de popa por el Oficial más joven de la dotación del nuevo buque en momentos en que se entonaba el Himno Nacional del Perú. Previamente también usó de la palabra, el Capitán del "José Olaya", quien dijo que él y su dotación se esmerarían al máximo para operar la nave que le confiaban con la reconocida eficiencia del marino mercante peruano.

Al término de la ceremonia, los Ministros y autoridades asistentes realizaron una detenida visita por casi todos los compartimentos del buque, el cual posteriormente, realizó una corta travesía desde el Callao hasta la Isla de San Lorenzo, en cuya bahía, se ofreció un almuerzo a las personalidades que acompañaron a los constructores y a los armadores a compartir un día de gran satisfacción y orgullo.

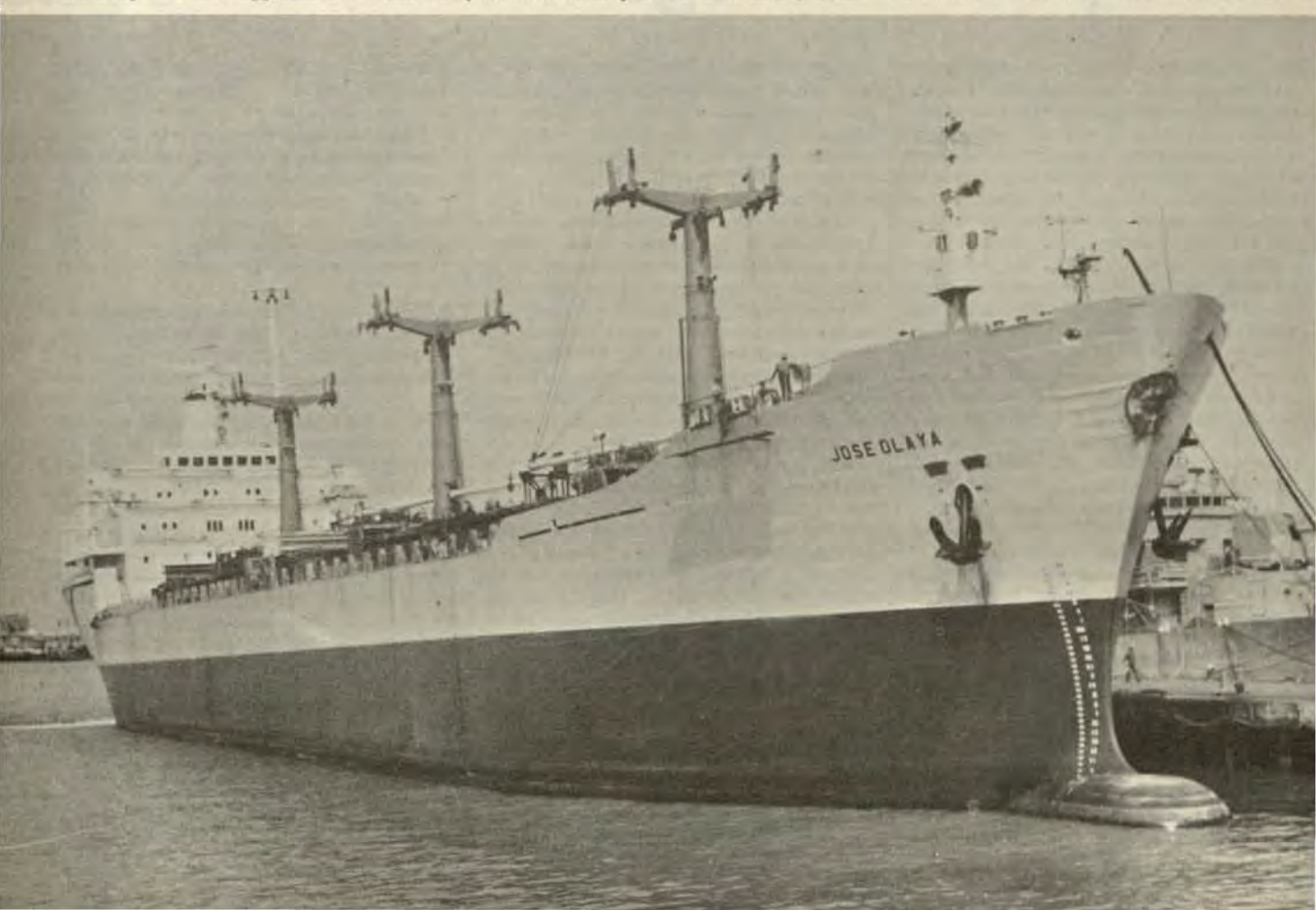
El "José Olaya" pocos días después de su comisionamiento, inició su primer viaje comercial llevando minerales al Japón y a Australia.

A continuación reproducimos los textos de los discursos que pronunciaron las autoridades antes citadas.

PALABRAS DEL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE SIMA-PERU, Vice-Almirante A.P. Jorge Bellina E.:

Señor Ministro de Marina,
Señores Ministros de Estado.

Los Servicios Industriales de la Marina, SIMA-PERU, se honran el día de hoy con la presencia del señor Ministro de Marina, de los señores Ministros de Estado y de las altas personalidades del Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, que, en cumplimiento del Plan de Desarrollo trazado por el Ministerio de Pesquería, para el aprovechamiento de la riqueza hidrobiológica y su comercialización, ha concretado la financiación y construcción de la M/N "JOSE OLAYA", gra-





EL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE SIMA-PERU, V. Alm. Jorge Bellina E., al concluir su discurso entrega el "José Olaya" a la CPV para su administración y operación...



EL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LA CPV, C. Alm. Juan Egúsquiza B. recibe el "José Olaya" y luego se la entrega al nuevo Capitán del flamante buque.



OTRA VISTA de la ceremonia de afirmado de la bandera nacional en la M.N. "José Olaya" construida para la EPCHAP, desde el muelie...



LOS TRABAJADORES SIMISTAS que participaron en la construcción del granelero "José Olaya" posan para esta fotografía del recuerdo...

sima-perú entregó motonave "josé

cias al esfuerzo empresarial de la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado y a la estrecha coordinación establecida con los Sectores de Marina, Pesquería, Transporte y Comunicaciones, Comercio, Industria y Turismo e Instituto Nacional de Planificación, así como con el Sector Financiero, con el Sector Economía y Finanzas, el que por intermedio del Banco Industrial del Perú, Banco de la Nación y Banco Central de Reserva, lo cual ha permitido marcar un hito histórico en las construcciones navales del Perú.

Es por eso, que nos encontramos reunidos sobre la cubierta de esta hermosa nave, propiedad actual del Sector de Comercio, para efectuar la ceremonia de su entrega operacional a la Compañía Peruana de Vapores, entidad encargada de su operación y administración.

Una vez más, el SIMA tiene que reconocer la iniciativa del señor Ministro de Pesquería, General de División Javier Tantaleán Vanini y del señor Gerente, de aquella época, Dn. Jorge Camet, que visualizaron los Objetivos Nacionales del Gobierno Revolucionario para conseguir un desarrollo acelerado y autosostenido, ellos han sido los gestores para que esta obra que hoy contemplamos se lleve a cabo.

Cabe resaltar también, el esfuerzo colectivo de este gran complejo industrial de la Marina, SIMA-PERU, en el que hombres y máquinas han aunado esfuerzos en la construcción de esta nave, que es una demostración palpable de lo que el trabajador peruano puede realizar, el cual en capacidad y eficiencia no tiene nada que envidiar a los de los países más industrializados.

Dentro de la estrategia marítima que se ha trazado el Perú para el desarrollo y consecución de nuestros vitales intereses marítimos, la construcción naval representa un importante factor en el desarrollo industrial del país, ya que crea una significativa fuente de trabajo, produce un considerable ahorro de divisas y nos lleva aceleradamente a esa tan deseada meta, de transportar nuestros productos en buques peruanos construídos en astilleros peruanos.

Asimismo, la Marina pionera en nuestra Selva, no ha olvidado la marcha hacia el Este, y el Servicio Industrial de la Marina Iquitos (SIMAI) tiene una activa participación en la integración y explotación de esta rica y ubérrima región de la patria, cumpliendo con la política del Gobierno de la Fuerza Armada, lleva la revolución cimentando la industria pesada del acero y de la técnica moderna; y en gran esfuerzo y sobre riberas del río se construyen actualmente Barcazas de capacidad para 10,000 barriles de petróleo, Chatas autopropulsadas de 100 toneladas y Empujadores de 500 y 900 HP.

Asimismo, se ha iniciado la capacitación de personal técnico en todas las actividades necesarias actualmente en esa rica región y dentro del Plan Cívico de la Fuerza Fluvial del Amazonas de acuerdo a lo dispuesto por la Superioridad Naval.

Esta movilización de capitales y técnica es nuestro aporte de estar siempre presentes donde el progreso de la Patria lo requiera.

Señor Ministro de Marina,
Señores Ministros de Estado,

José Olaya, prócer de la Independencia del Perú que sacrificó su vida por la Patria, motiva que esta nave lleve su nombre que plasma el deseo firme de luchar por el desarrollo de nuestros vitales intereses marítimos, uno de cuyos aspectos más importantes es la construcción naval. El Directorio de los servicios industriales de la Marina, que tengo el honor de presidir, considera que la construcción de esta nave y su entrega operacional a la Compañía Peruana de Vapores, ha sido tarea ardua y difícil, pero los resultados obtenidos nos presentan un futuro promisor; no es aventurado señalar, que en mediano plazo nuestra industria de construcciones navales desempeñará un rol preponderante dentro del proceso de desarrollo industrial del Perú, siendo la más importante de los países del Grupo Andino y está alcanzando un lugar destacado a nivel mundial.

Señor Contralmirante, Presidente de la Compañía Peruana de Vapores, reciba Ud.



EL PABELLON NACIONAL se izo en el asta de popa de la M. N. "José Olaya".



EL "JOSE OLAYA" enrumba su proa hacia la isla San Lorenzo llevando a bordo a los invitados al acto de afirmado de la bandera peruana.



DESDE LA POPA, apreciamos al flamante granelero "José Olaya" en la mañana en que fue entregado a la CPV para su administración...

olaya"

la M/N "José Olaya", para su operación y administración.

Finalmente, consignamos el texto del discurso que pronunció en esta ocasión el Presidente de la CPV, Contralmirante A.P. Juan Egúsquiza Babilonia:

El acto de hoy marca un hito de gran trascendencia en el desarrollo económico e industrial del Perú, pues se ha comisionado el primer barco de más de 25,000 toneladas construido en el Servicio Industrial de la Marina y es puesto al servicio de nuestra Marina Mercante en la Compañía Peruana de Vapores, empresa naviera del Estado, que con esta nave contará ya con dos construidas en estos mismos astilleros.

Continuarán así el SIMA y la CPV, dos organismos vitales de nuestro factor de poder, cumpliendo una tarea digna de ejemplo en la lucha por la independencia económica del Perú y por su autonomía en el transporte por mar, prosiguiendo una etapa expectante en la historia de la industria naval bajo su doble concepto: Construcción Naval y Marina Mercante.

Este carguero, que lleva el ilustre nombre de uno de los mártires de nuestra Independencia, por sus características y acabado puede compararse con cualquier barco salido de los astilleros más adelantados del mundo. Es el primer granelero en la empresa naviera del Estado, que enarbolando la bandera de la Patria cruzará los mares y llegará a puertos extranjeros con el mensaje patente del alto grado de eficiencia logrado por nuestra industria de construcción naval.

Toca al Servicio Industrial de la Marina el mérito de haber hecho realidad este mensaje; dando respuesta al reto que significa el desarrollo de la industria pesada más compleja del país.

Corresponde al Estado, en sus diferentes niveles de acción, el cumplimiento de una política naviera claramente definida que tiene como objetivo primordial desarrollar una Marina Mercante nacional capaz de participar activamente en el comercio marítimo, dotándola de la capacidad necesaria de transporte para la economía nacional y en aptitud de construir y mantener los buques que constituyen nuestra flota mercante.

Este granelero, mandado construir por la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado, del Sector Pesquería, ahora del Sector Comercio, en cumplimiento de la política que se ha trazado el Gobierno Revolucionario, ha pasado para su operación y administración a la Compañía Peruana de Vapores, columna vertebral del transporte naviero del país, que tiene así por delante un rol preponderante por cumplir.

Señor Capitán, Oficiales y Tripulantes de la M/N "Olaya":

Corresponde a ustedes el honor y el privilegio de formar la primera dotación de esta nave, estamos seguros de que Uds. sabrán responder a la distinción otorgada y tener presente a lo largo de vuestras rutas la consigna de mostrar con orgullo, en puertos extranjeros, este buque que es el fruto del esfuerzo y la capacidad de Oficiales, ingenieros, técnicos, especialistas y obreros peruanos y que lleva consigo un mensaje de optimismo a las generaciones venideras.

Capitán de travesía, Ismael Trinidades Fernández, como el jefe y responsable de esta nave y su tripulación, tenéis la más seria misión, pues personificáis al buque y a la empresa; es por esto que el directorio que me honro en presidir, por mi intermedio hace entrega de esta placa que tiene grabadas unas frases de lo que representa, para nosotros el capitán, que se sintetiza en estas palabras: "Ud. es el Capitán, Ud. es el buque".

Señor Vicealmirante, Presidente del Directorio del Servicio Industrial de la Marina, recibo orgulloso esta obra ejecutada por la empresa que Ud. preside, agradeciendo al mismo tiempo a EPCHAP, por cuya iniciativa se ha construido esta nave que será operada y administrada por la Compañía Peruana de Vapores del Sector Transportes y Comunicaciones.

Señores Ministros y altas autoridades del Gobierno Revolucionario, os agradezco por realzar con vuestra presencia este acto trascendental para el país y muy particularmente para la empresa naviera del Estado.

Muchas gracias.

SARCO

REGULADORES SERIE 25

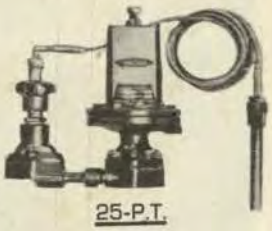
APLICACION GENERAL EN LINEA DE VAPOR Y AIRE

TIPOS DE REGULADORES:



25-T

Piloto ó Regulador de Temperatura
Rangos de Temperatura 50° - 85°C
70° - 105°C



25-P.T.

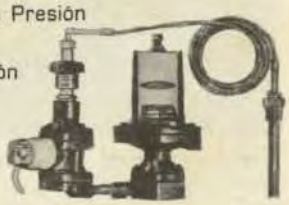
Trabajo del Piloto de Presión y del Piloto de Temperatura



25-P

Piloto ó Regulación de Presión (Vapor, Aire)

Rangos de Regulación
3 - 30 PSI
20 - 100 PSI
80 - 200 PSI



25-P.TE.

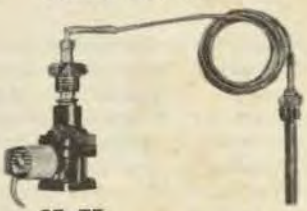
Trabajo del Piloto de Presión, Piloto de Temperatura y Control Eléctrico



25-E

Control Eléctrico





25-TE.

Trabajo del Piloto de Temperatura y del Control Eléctrico



25-P.E.

Trabajo del Piloto de Presión y del Control Eléctrico

TURNER BROTHERS ASBESTOS CO. LTD.

ROCHDALE ENGLAND TEL: ROCHDALE 47422 (10 LINES)
TELEGRAMS: TURNERS ROCHDALE TELEX 63-174

EMPAQUETADURAS INDUSTRIALES TBA



FIREFLY

EMPAQUETADURAS DE ASBESTO.- Sumitradas en sección redonda y cuadrada, grafitadas, y sin grafitar, con y sin inserción de metal, de amianto y hoja fina de aluminio, de teflón puro, etc.
USOS.- Para aplicaciones de vapor, aire, gases, aceites, alcalis, ácidos, productos químicos, agua caliente y agua fría, dulce y salada, etc.
Presta excelentes servicios en las industrias y la Ingeniería marina, etc. Espesores desde 1/16" a 1 1/4"







PERMANITE





PLANCHAS PERMANITE.- de asbesto comprimido, grafitadas y sin grafitar con y sin inserción de alambre. Usos: en agua; vapor, aire, aceites, refrigeración automotriz. Resisten grandes presiones y altas temperaturas.
En medidas desde 1/16" a 1", también en stock cintas de asbestos con inserción de alambre (MANHOLE) y sin inserción, fibra vegetal (VICTORITE).
AMPLIO STOCK Y ENTREGA INMEDIATA





NEWMAN MILLIKEN

CARACTERISTICAS :

CUERPO Y ASIENTO DE FIERRO FUNDIDO

Macho cilindrico lubricable de palanca abertura rápida con ángulo de 90°



TIPOS: a) ROSCADA
b) BRIDADA

PRESION:
125 vapor - 200 W.O.G. (agua-aceite ó gas)

APLICACION:
Para vapor, petróleos y derivados
acidos tales como; ácido sulfurico (80 o/o-100 o/o)
carbonato de soda, caucho, latex, etc.



IMPORTACIONES JORGE MERE S.A.

Av. Mcal. Benavides 2463-75 Lima Central Telefónica 311266
Casilla Postal 3761 - Direcc. Cablegráfica "JAMSA" Lima - Perú

para servir mejor a la armada y al país:

EL SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA SE CONVIERTE EN SIMA-PERU, EMPRESA PUBLICA DEL SECTOR MARINA

DURANTE la "Semana de la Marina" de 1973, se produjo un acontecimiento trascendental e histórico para los Servicios Industriales de la Marina.

Prosiguiendo la firme trayectoria de su desarrollo, el SIMA se convirtió en empresa pública del Sector Marina bajo la denominación de SIMA-PERU, al haberse promulgado el Decreto Ley Nº 20160, el 2 de octubre de dicho año por el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada y modificado posteriormente por el Decreto Ley Nº 20524 en lo que respecta a la conformación de su Directorio.

Sin lugar a dudas, el citado dispositivo legal otorga un rotundo respaldo a la actividad de construcciones navales, que en los últimos años, ha tenido un notable auge, por la construcción de tres graneleros de 25,200 toneladas de desplazamiento y del transporte "Rímac" de 14,000 toneladas de porte bruto, así como por los proyectos de expansión que se encuentran en plena marcha para aumentar la capacidad de sus astilleros.

En esta forma, SIMA-PERU hará frente con mayor efectividad al reto que ha planteado el futuro desarrollo del país, notablemente incrementado por el hallazgo de ingentes reservas petrolíferas en nuestra selva y por el aumento de sus exportaciones de índole diversa.

Al crearse la Empresa Pública "Servicios Industriales de la Marina" (SIMA-PERU), creemos conveniente remontarnos al pasado, a fin de visualizar la trayectoria que ha tenido el SIMA sirviendo a la Marina de Guerra del Perú, a la Marina Mercante Nacional y extranjera, a la industria metal-mecánica, y en general, al progreso socio-económico del país.

Vemos así que el 2 de mayo de 1936, se inauguró el primer Dique Seco que formaba parte del Taller de Mecánica y de Calderería del Departamento de Reparaciones del Arsenal Naval del Callao, Dependencia de la Marina de Guerra del Perú. Se puede considerar a estas instalaciones como los orígenes de lo que más tarde sería el SIMA

En 1940, algunos buques alemanes que se encontraban en nuestro primer puerto fueron incendiados por sus tripulaciones. Uno de ellos, el "Monserrate" fue varado a la playa por personal de nuestra Armada, que en esta forma evitó su hundimiento, pero no su total deterioro causado por las llamas. El entonces Departamento de Reparaciones del Arsenal Naval decidió acometer la gigantesca tarea de reconstruirlo, lográndolo después de cuatro años de esforzada e ingeniosa labor. Este hecho permitió más tarde impulsar el inicio de la construcción naval en nuestro medio.

En 1946, el personal perteneciente a esta Dependencia de la Armada, finalizó con éxito el proyecto de construir una grúa flotante, a la que se le bautizó con el nombre de Grúa "Dos de Mayo", esta grúa flotante fue el primer proyecto de Construcción Naval del país.

La necesidad de ampliar sus operaciones y satisfacer los requerimientos de nuevas actividades, impulsó a la Superioridad Naval a crear el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) mediante D.S. No. 013 del 14 de febrero de 1950, fijándole autonomía administrativa y flexibilidad operacional, indispensables para un eficiente accionar reemplazando así al antiguo Departamento de Reparaciones del Arsenal Naval.

El Servicio Industrial de la Marina (SIMA), ha construido desde entonces cuatro buques-tanques petroleros, dos cargueros y dos graneleros de alto bordo, aparte de otras unidades menores y complejos equipos metal-mecánicos Cabe reseñar que desde la entrega del petrolero BAP "Zorritos" hasta la entrega del carguero "Rímac", se han construido buques por un total de 58,000 TPB.

Por ser de gran interés para nuestros lectores, transcribimos a continuación el texto del Decreto Ley Nº 20160, que crea los "Servicios Industriales de la Marina" (SIMA-PERU), un nuevo escalón de la trayectoria de esta organización y del Decreto Ley Nº 20524, modificatorio del anterior.

LEY ORGANICA DE LA EMPRESA PUBLICA DE "SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA (SIMA-PERU)".

DECRETO LEY Nº 20160.— EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.— POR CUANTO:— El Gobierno Revolucionario ha dado el Decreto Ley siguiente:— EL GOBIERNO REVOLUCIONARIO.— CONSIDERANDO:— Que el Servicio Industrial de la Marina realiza actividades esenciales para la Defensa Nacional;— Que, además realiza actividades destinadas al desarrollo de las industrias de reparación y construcción naval y metal-mecánica en general;— Que el mejor desenvolvimiento de las actividades de dicho complejo técnico industrial del Estado, contruibuirá al desarrollo socio-económico del país mediante la creación de nuevas fuentes de trabajo, consumo de productos nacionales y ahorro de divisas;— Que en consecuencia, es necesario que el Servicio Industrial de la Marina, adopte la estructura de una Empresa Pública;— Que la Marina de Guerra del Perú contará de tal modo con los servicios de apoyo de un Organismo Público Descentralizado perteneciente al Sector Marina, asegurándose la atención de sus buques y al mismo tiempo el crecimiento de las industrias de construcción y reparación naval y de metal-mecánica, en general;— Que por razones de seguridad militar y dado el status especial del Servicio Industrial de la Marina, sus trabajadores deben continuar bajo el régimen prescrito en el Decreto-Ley 19334;— En uso de las facultades de que está investido, y— Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; Ha dado el Decreto-Ley siguiente:

LEY ORGANICA DE LA EMPRESA PUBLICA "SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA (SIMA-PERU)"

CAPITULO I

Creación, Denominación, Objeto, Domicilio y Duración

Artículo 1º— Créase la Empresa Pública "Servicios Industriales de la Marina", como persona jurídica de Derecho Público Interno con autonomía administrativa y económica, de acuerdo a lo dispuesto en los Decretos Leyes 17870, 18183, 18191 y disposiciones complementarias y conexas. También podrá usar la denominación SIMA-PERU.

Artículo 2º— Por la naturaleza de sus actividades esenciales para la Defensa Nacional, SIMA-PERU, pertenece al Sector Marina.

Artículo 3º— SIMA-PERU asume las actividades del Servicio Industrial de la Marina-Callao y del Servicio Industrial de la Marina-Iquitos, dependencias del Ministerio de Marina. Podrá establecer otros centros de operaciones, astilleros, talleres, oficinas, agencias, sucursales y designar representantes en cualquier lugar del país o del extranjero.

Artículo 4º— Corresponde a SIMA-PERU:

a. Efectuar en forma prioritaria la reparación, carena, alteración y construcción de los buques de la Marina de Guerra.

b. Efectuar la reparación, carena, alteración y construcción de los buques de la Marina Mercante Nacional y de las entidades y personas nacionales y extranjeras que lo soliciten;

c. Operar astilleros, talleres e instalaciones y prestar los servicios propios de la construcción y reparación naval, ejerciendo actividad industrial y comercial;

d. Realizar actividad industrial en el campo de la metal-mecánica;

e. Producir los insumos necesarios para los fines indicados en los incisos anteriores;

f. Realizar actividades de investigación y desarrollo tecnológicos relacionados con los procedimientos y métodos de construcción y reparación naval y con la producción de los insumos correspondientes;

g. Participar en coordinación con COFIDE en cualquier clase de empresas dedicadas a la construcción naval, a la metal-mecánica en general y/o a la fabricación de insumos para las mismas.

h. Promover el desarrollo social, cultural, profesional y técnico de sus trabajadores;

i. Realizar otras actividades relacionadas con sus fines.

Artículo 5º— SIMA-PERU tiene su domicilio legal en la Provincia Constitucional del Callao.

Artículo 6º— La duración de SIMA-PERU es indefinida y se extinguirá únicamente por mandato de la Ley.

Artículo 7º— SIMA-PERU se rige por la presente Ley Orgánica, su Estatuto y supletoriamente por la Ley de Sociedades Mercantiles.

Las sociedades en que participa SIMA-PERU o en las que ingrese posteriormente como socio, incluso por compra de acciones o participaciones, no requerirán la pluralidad de miembros exigida por la Ley de Sociedades Mercantiles. SIMA-PERU podrá efectuar aportes en efectivo o en otros bienes, incluso inmuebles. Cuando los aportes no sean en efectivo además del acuerdo de su Directorio, se requerirá la aprobación del Ministerio de Marina.

CAPITULO II

Capital

Artículo 8º— El capital autorizado de SIMA-PERU, íntegramente suscrito por el Estado, es de tres mil quinientos millones de soles oro (S/. 3,500'000.00). El Poder Ejecutivo podrá aumentar dicho capital mediante Decreto Supremo expedido con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros y refrendado por los Ministros de Economía y Finanzas y de Marina.

Artículo 9º— El capital será pagado en la forma siguiente:

a. Con el valor del patrimonio del Servicio Industrial de la Marina-Callao y del Servicio Industrial de la Marina-Iquitos, dependencias del Ministerio de Marina;

b. Con los recursos que le sean asignados en el Presupuesto del Sector Público o en disposiciones especiales, para cumplir con sus planes de desarrollo e inversiones futuras;

c. Con la capitalización de sus utilidades, efectuadas de conformidad con las disposiciones legales sobre la materia;

d. Con las revaluaciones de su activo, efectuadas de conformidad con las disposiciones pertinentes;

e. Con el valor de otros bienes que le adjudique el Estado o le transfieran otras empresas públicas; y

f. Con el valor de los bienes que le sean donados o legados, previa aceptación y valorización por SIMA-PERU.

El capital pagado de SIMA-PERU, estará representado por Certificados de Aportación en la forma establecida por los Decretos Leyes 19346, 20130 y demás disposiciones modificatorias, complementarias y conexas.

CAPITULO III

Administración

Artículo 10º— La organización, dirección y administración de SIMA-PERU estará a cargo de su Directorio que actúa como órgano rector.

Artículo 11º— El Directorio de SIMA-PERU estará integrado por:

—Un representante del Comandante General de la Marina, que será un Oficial General de la Marina de Guerra en situación de actividad, quien lo presidirá.

—Seis representantes del Ministerio de Marina que serán: el Comandante General de la Escuadra; el Secretario General de la Marina; el Director General de Logística de la Marina; el Director General de Economía de la Marina; el Comandante General de la Base Naval del Callao y el Director Ejecutivo de SIMA-PERU.

El Director Ejecutivo del SIMA-PERU desempeñará sus funciones a tiempo completo y ejercerá la representación legal de SIMA-PERU.

Los miembros del Directorio serán nombrados por Resolución Suprema a propuesta del Ministerio de Marina.

Artículo 12º— El Estatuto de SIMA-PERU señalará las normas de su organización y administración y las atribuciones de sus órganos directivos.

CAPITULO IV

Régimen de Personal

Artículo 13º— Los trabajadores de SIMA-PERU continuarán sujetos al régi-

men laboral correspondiente a la actividad privada.

Artículo 14º— Los trabajadores de SIMA-PERU quedarán comprendidos en los alcances del Decreto-Ley 19334 no siéndoles aplicables en consecuencia las disposiciones de los Decretos Leyes 18350, 18384 y demás conexas.

Artículo 15º— El régimen propio de jubilación de empleados vigente en el SIMA queda derogado por el presente Decreto Ley. El pago de las pensiones de jubilación otorgadas bajo ese régimen será asumida por SIMA-PERU con sujeción a sus mismos montos y condiciones.

Al alcanzar los beneficiarios de dichas pensiones la edad de 60 años, SIMA-PERU abonará como pensión a su cargo, la diferencia que pudiera existir entre el monto de la pensión asumida por dicha entidad y el de la pensión de jubilación que pudiera corresponderles por el Sistema Nacional de Pensiones.

Es incompatible, a partir de la fecha de promulgación del presente Decreto-Ley, la percepción de pensión de jubilación a cargo de SIMA-PERU con el desempeño por el beneficiario de la misma, de trabajo remunerado para cualquier empleador o en cualquier empresa de propiedad social, cooperativa o similar. Si lo hiciera se le suspenderá el pago de la pensión y estará obligado a devolver a SIMA-PERU, el importe de las pensiones percibidas durante el tiempo que duró el desempeño del trabajo remunerado. Al cesar éste, el pensionista percibirá nuevamente la pensión de SIMA-PERU a que tenía derecho, observándose lo dispuesto en el párrafo anterior, si fuera el caso.

CAPITULO V

Régimen Económico y Financiero

Artículo 16º— El ejercicio económico de SIMA-PERU se iniciará el 1º de enero y terminará el 31 de diciembre de cada año.

Artículo 17º— SIMA-PERU formulará y ejecutará su presupuesto de conformidad con los conceptos que se aplican al presupuesto de las empresas públicas, adaptándolos a las modalidades y peculiaridades de sus actividades y sujetándose a la legislación vigente para los Organismos Públicos Descentralizados.

Artículo 18º— La adquisición de materiales, equipos, maquinarias y demás partes utilizados como insumos en la reparación, carena, alteración y construcción de buques y embarcaciones y en la industria metal-mecánica que desarrolla SIMA-PERU, podrá ser efectuada y contratada sin el requisito de licitación pública y de acuerdo con las normas que apruebe el Directorio. La contratación de estudios, consultorías y supervisiones con la misma finalidad, podrá efectuarse sin el requisito de concurso de méritos.

Artículo 19º— La adquisición de bienes y la contratación de obra para la operación y desarrollo de los astilleros, instalaciones, talleres y servicios de SIMA-PERU, se podrá efectuar directamente si el monto de cada adquisición u obra no es mayor de tres millones de soles (S/. 3'000,000.00), y mediante concurso de precios si excede dicha cantidad y no sobrepasa la suma de treinta millones de soles (S/. 30'000,000.00). Aquellos que excedan a este último límite se hará mediante licitación pública.

Los estudios, las consultorías y las supervisiones para los fines indicados en este artículo se otorgarán mediante concurso de méritos cuando su monto sea superior a cinco millones de soles (S/. 5'000,000.00).

En casos excepcionales debidamente fundamentados y cuando las condiciones, especificaciones y características técnicas lo requieran, bajo responsabilidad del Directorio, podrá autorizarse adquisiciones y contrataciones directas, cuyos montos excedan los límites indicados en este artículo mediante Resolución Ministerial del Ramo de Marina.

Artículo 20º— SIMA-PERU, está autorizado a contratar operaciones de crédito para el cumplimiento de sus actividades, de acuerdo con las disposiciones legales pertinentes.

CAPITULO VI

Disposiciones Especiales

Artículo 21º— La constitución de SIMA-PERU y en sus filiales, sucursales y agencias, así como los futuros aumentos de capital y capacitación están exonerados de los impuestos a la Renta y de Registro por el término de cinco años.

Artículo 22º— SIMA-PERU está exonerada de la contribución al Servicio Nacional de Aprendizaje y Trabajo Industrial (SENATI).

Artículo 23º— SIMA-PERU, podrá hacer uso de las facultades coactivas a que se refiere el Decreto-Ley 17355, para el cobro de las acreencias originadas por la prestación de sus servicios.

Artículo 24º— El presente Decreto-Ley así como las normas que rigen a SIMA-PERU como Empresa Pública, quedarán en suspenso cuando la Seguridad Nacional así lo exija, caso en el que el Poder Ejecutivo, mediante Resolución Suprema refrendada por el Ministro de Marina, precisará las actividades que haya de realizar SIMA-PERU, según las disposiciones que dicte el Ministerio de Marina.

CAPITULO VII

Disposiciones Transitorias

Primera.— Para los efectos de la determinación del valor del capital pagado inicial de SIMA-PERU, el Ministerio de Marina procederá a efectuar un inventario valorizado de los bienes de capital, insumos y demás recursos materiales del Servicio Industrial de la Marina, ubicados en el Callao y en Iquitos.

Segunda.— SIMA-PERU, asumirá los contratos y compromisos existentes entre el actual Servicio Industrial de la Marina y terceros con sus correspondientes derechos y obligaciones.

Tercera.— El Directorio de SIMA-PERU, someterá al Ministerio de Marina dentro del término de sesenta días, computado a partir de la vigencia del presente Decreto-Ley, el proyecto de Estatuto de la entidad para su aprobación por Decreto Supremo.

Cuarta.— SIMA-PERU, adecuará su organización a las disposiciones de su Estatuto en el término de ciento ochenta días computado a partir de la expedición del Decreto Supremo aprobatorio del mismo. Dentro del mismo término implementará adecuadamente las Normas Técnicas de Control aprobado por la Contraloría General de la República.

Disposición Final

Derógase las disposiciones que se opongan al presente Decreto-Ley.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dos días del mes de Octubre de mil novecientos setentitrés.-- General de División EP JUAN VELASCO ALVARADO.— General de División EP. EDGARDO MERCADO JARRIN, Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Guerra.— Teniente General FAP ROLANDO GILARDI RODRIGUEZ, Ministro de Aeronáutica.— Vice-Almirante A.P. LUIS E. VARGAS CABALLERO, Ministro de Marina.— Teniente General FAP PEDRO SALA OROSCO, Ministro de Trabajo.— General de División EP ALFREDO CARPIO BECERRA, Ministro de Educación.— General de División EP ENRIQUE VALDEZ ANGULO, Ministro de Agricultura.— General de División EP FRANCISCO MORALES BERMUDEZ CERRUTTI, Ministro de Economía y Finanzas.— General de División EP JORGE FERNANDEZ MALDONADO SOLARI, Ministro de Energía y Minas.— General de Brigada EP JAVIER TANTALEAN VANINI, Ministro de Pesquería.— Mayor General FAP FERNANDO MIRO QUESADA BAHAMONDE, Ministro de Salud.— Contralmirante A.P. RAMON ARROSPIDE MEJIA, Ministro de Vivienda.— Contralmirante AP ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO, Ministro de Industria y Comercio.— General de Brigada EP MIGUEL ANGEL DE LA FLOR VALLE, Ministro de Relaciones Exteriores.— General de Brigada EP PEDRO RICHTER PRADA, Ministro del Interior.— General de Brigada EP RAUL MENESES ARATA, Ministro de Transportes y Comunicaciones.— POR TANTO:— Mando se publique y cumpla.— Lima, 02 de Octubre de 1973.— General de División EP JUAN VELASCO ALVARADO.— General de División EP EDGARDO MERCADO JARRIN.— Teniente General FAP ROLANDO GILARDI RODRIGUEZ.— Vice-Almirante AP LUIS E. VARGAS CABALLERO.

LO MEJOR PARA LOS MEJORES...!

FERRETERIA

"GALVEZ S.A."

IMPORTACIONES DE ARTICULOS NAVALES E INDUSTRIALES







- VALVULAS MOTONES Y PASTECAS
- APAREJOS EMPAQUETADURAS
- SOLDADURA DE BRONCE AUTOGENA IMPORTADA
- CONEXIONES DE ACERO PARA
- SOLDAR
- BROCAS REARMES
- PERNERIA TUBERIA-
- PINTURAS ANTICORROSIVAS
- CONEXIONES DE ACERO DE ALTA PRESION PARA MACACOS Y FRENOS HIDRAULICOS
- Pintura de cobre "antifowling"
- Clavos galvanizados ingleses
- Cable de acero extra flexible de 9 16" X 6" X 36"
- Metales anti antifriction
- GATAS HIDRAULICAS DE 50 y 30 Ton. (ORIGO)

FERRETERIA EN GENERAL









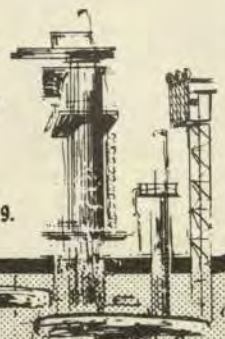


PEDRO PEREZ ARCAS

a nombre de:
Ferreteria Gálvez S.A. saluda a la gran Industria Pesquera Nacional y nos enorgullecemos de su constante progreso.

Junio de 1969.







GALVEZ 346 - TEL. 290176 (CALLAO) CABLES "FEGASA"

SIMA-PERU ALCANZO NOTABLE EXITO EN EXPOMAR SIGLO XXI



fué notable la presencia de sima - perú en este evento internacional



SIMA PERU exhibió con éxito sus realizaciones en EXPOMAR Siglo XXI efectuado en Caracas. En la vista superior, el público caraqueño y los delegados a la Conferencia Internacional sobre los Derechos del Mar aprecian el stand nuestro y en la otra fotografía, vemos a distinguidas personalidades peruanas, entre ellas a nuestro Director, V. Alm. Guillermo Faura Gaig, la noche de la inauguración de esta muestra...

EL prestigio internacional de SIMA-PERU obtuvo un meritorio reconocimiento durante su presentación en la exposición denominada EXPOMAR SIGLO XXI que se llevó a cabo en Caracas durante la Conferencia Mundial sobre Derechos del Mar.

El jurado calificador de este evento otorgó por unanimidad el primer lugar de esta exposición al Pabellón Peruano por su magnífica presentación y por los logros alcanzados en diversas actividades relacionadas al mar.

El pabellón nacional contenía el stand de SIMA-PERU y la muestra del Ministerio de Pesquería, aspectos notables en los cuales nuestro país ha alcanzado un notorio progreso y liderazgo entre las naciones del mundo.

Miles de personas visitaron esta interesante exposición que estuvo abierta en la capital venezolana durante los meses de julio y agosto. Entre los visitantes, merece resaltar la asistencia de los delegados y representantes de 148 países que participaron en la Conferencia Mundial de los Derechos del Mar. Todos ellos elogiaron la obra de SIMA-PERU en lo que respecta a la construcción de graneleros, cargueros y buques-tan-

ques de alto bordo, situación que lo ha convertido en el astillero líder en Hispanoamérica.

Maquetas de los buques-tanques BAP "Zorritos", BAP "Lobitos", BAP "Pariñas" y BAP "Pimentel", así como de los cargueros BAP "Ilo" y "Rímac" y los graneleros "José Olaya", "Hermanos Cárcamo" y "Amazonas", integraban el stand de SIMA-PERU, que además mostraba interesantes fotografías del dique de reparaciones navales y de sus talleres de metalmecánica, aspectos que se ponen también a disposición de los Armadores y empresas navieras de todo el mundo.

En esta muestra, el Perú, tanto en lo que respecta a su industria de construcción naval como en la extracción e industrialización de pescado, ha presentado en esta exposición una solución justa y equitativa que armoniza los intereses de los países marítimos en vías de desarrollo con los del resto de la comunidad internacional.

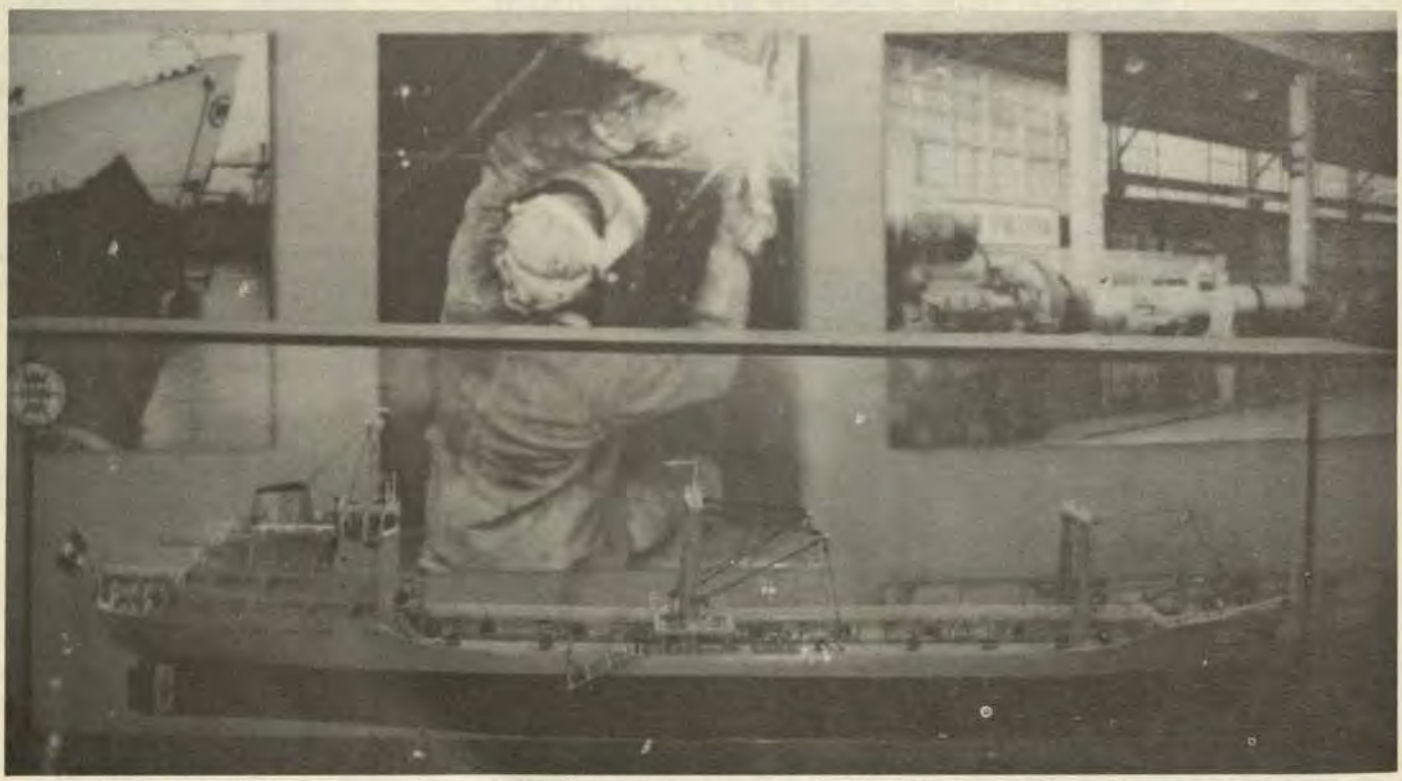
La inauguración de EXPOMAR SIGLO XXI (Exposición de Productos para Explotación y Utilización de los recursos del Mar), se realizó en la capital venezolana con la asistencia del Dr. Oswaldo Trejo, Secretario General de la Comisión Organizadora de la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar. Según comentarios de los concurrentes, el pabellón peruano fue considerado como el de mejor presentación y contenido, resaltando en este aspecto la objetiva muestra de SIMA-PERU.

Este éxito alcanzado, enorgullece a SIMA-PERU, debido a que su técnica, esfuerzo y aporte al desarrollo nacional ha sido reconocido mundialmente en el transcurso de esta interesante exposición internacional.



EN EL STAND DEL PERU EN EXPOMAR, destacó la importancia que le hemos otorgado al mar en nuestro desarrollo, tanto en el aspecto de la industrialización, el consumo humano y las construcciones navales...





EL HOMBRE DEL SIMAC está presente en EXPOMAR mediante una serie de vistas como la que apreciamos en esta fotografía, en cuyo primer plano aparece la maqueta del transporte BAP "ILO" construido en nuestros astilleros...



EL MAR PERUANO Y LA INDUSTRIA DE LAS CONSTRUCCIONES NAVALES

por el C. de N. Daniel Masías A.



Los vientos de renovación que han cambiado y continúan cambiando las viejas estructuras en nuestro país, en Latinoamérica y en el resto del mundo, también están soplando sobre la superficie de los mares del mundo. Desde hace aproximadamente un cuarto de siglo los Estados han comenzado a mirar al mar con renovado interés, debido principalmente a las tremendas riquezas que encierra y a la necesidad de las naciones en vía de desarrollo, de satisfacer los grandes problemas socio-económicos de sus pueblos.

El derecho marítimo o derecho del mar es una idea tan antigua como la humanidad. Siempre los estados en alguna u otra forma han considerado instintivamente incorporar a ellos la zona marítima adyacente a sus costas con el fin de desarrollar sus intereses marítimos, que incluyen básicamente el comercio, la Marina Mercante, puertos, astilleros, establecimientos en conexión a los recursos del mar y el personal que es esencial para la organización y operación de estas funciones. El mar aledaño a las costas de cada país, se encuentra al centro de todas estas realizaciones, ya que la zona marítima es un instrumento integramente de la vida de un pueblo, es un foco de recursos, es un medio de comunicación por excelencia y es un instrumento de defensa.

Por el mar que es el mejor y más amplio de los caminos del mundo se establece comunicación con nuestros semejantes, no hay distancia que no se pueda recorrer a lo largo del mar y es por consiguiente para nosotros los peruanos un instrumento fundamental para la vida de la nación, para el desarrollo del comercio y también para nosotros los Oficiales de Marina es el teatro de operaciones donde se aplica el poder naval, encima y debajo de las olas, así como sobre su espacio aéreo correspondiente.

Esta zona marítima, también porque no llamarla, mar nacional, está íntimamente

(Pasa a la pág. siguiente)

(Viene de la pág. anterior)

ligada a nuestro espacio terrestre y forma con él una sola cosa, es unidad indisoluble. El mar costanero y la tierra constituyen un solo único que integra la parte material de la nacionalidad con la parte espiritual, representada por el poblador peruano. De allí surge, como dice en forma magistral el gran Internacionalista Dr. José Luis Bustamante y Rivero, una magnífica trilogía "Hombre, territorio y mar".

Uno de los fundamentos de nuestra doctrina de las 200 Millas, es el fundamento económico o sea lo que el Perú ha hecho, está haciendo, y está en situación de hacer para el desarrollo de sus intereses marítimos. En un principio, el principal esfuerzo estuvo dedicado a la extracción pesquera, y fundamentalmente a la anchoveta, de la que se extrae el aceite y harina de pescado. En la actualidad el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, está haciendo un tremendo esfuerzo hacia la explotación de la pesca de consumo humano, así tenemos que se han construido nuevos puertos pesqueros, y en Paita se construye un complejo pesquero de los más grandes en su género.

Otro aspecto importante del uso de nuestro mar consiste en el desarrollo de la construcción naval de alto y bajo bordo. Esta industria que es protegida y subvencionada por la mayor parte de las potencias marítimas, tiene una gran importancia en el desarrollo industrial de un país. En efecto, su desarrollo trae tremendos beneficios como el ahorro y generación de divisas, y generación de nuevos puestos de trabajo, tiene así un tremendo efecto multiplicador y en adición, permite que la nación cuente con su propia marina mercante que en un momento de emergencia mundial permita transportar sus productos en buques de bandera nacional construidos en el país.

Los astilleros de la Empresa Pública Servicios Industriales de la Marina, SIMA-PERU, tienen la capacidad para efectuar cualquier tipo de reparación en buques de hasta 30,000 toneladas de capacidad; ha construido graneleros de 32,040 toneladas de desplazamiento total, está construyendo petroleros de igual desplazamiento y ha iniciado una nueva etapa de construcción de unidades de combate.

Los proyectos de expansión de este astillero, que se encuentran en su etapa final de pre-ejecución, permitirán al Perú mantener siempre el liderato en el rubro de las construcciones navales, dentro del contexto del Pacto Andino y sin exagerar mucho, dentro de Latinoamérica. Todo lo anteriormente indicado representa una cuantiosa inversión, que sólo es posible debido al decidido apoyo del Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, al desarrollo de la industria de la Construcción Naval, a que los precios de los productos de construcción naval en SIMA-PERU son competitivos en el mercado mundial, y a que la calidad e inventiva del trabajador nacional permite aplicar rápidamente los avances tecnológicos del mundo en lo que se refiere a la construcción naval de buques de alto bordo.

El Perú, que está en el origen de estas nuevas concepciones marítimas, que se abren paso no solamente en Latinoamérica, consciente de su destino, sino también en los países del Tercer Mundo y algunas naciones desarrolladas, exige un lugar al lado del mar y que las potencias marítimas entiendan que en el acontecer histórico está señalado que esta aspiración es automáticamente justa y necesaria.

Creo firmemente que en el magno acontecer de Caracas las diversas situaciones conflictivas pueden ser reconciliables pero cualquier acuerdo a que se llegue para que éste sea viable debe reconocer los intereses primordiales de las naciones marítimas del Tercer Mundo, sin afectar los intereses básicos de nadie. El Perú como Primera Potencia mundial en la extracción pesquera muy pronto de la industrialización de la materia prima para consumo humano, así como por el impulso decidido que le ha dado a la industria de la construcción naval de alto y bajo bordo, y al engrandecimiento de su marina mercante, ha propuesto soluciones justas que tratan de armonizar los intereses nacionales con los de la Comunidad Internacional.

Considero que necesariamente las potencias marítimas industrializadas deben contribuir con soluciones que sean razonables si es que se quiere llegar a una solución viable para todos. El éxito de la Conferencia de Caracas y de las que se realicen posteriormente, dependerá en gran parte en, si los participantes desean sinceramente llegar a una solución o simplemente hacer prevalecer sus derechos en base a la fuerza y poder económico. Cualquiera de estos dos casos podemos comprender que ésta es una oportunidad que se nos presenta para establecer un régimen equitativo para los océanos y para asegurar el uso continuo y ordenado de los recursos del mar para toda la humanidad.



LA M/N. "RIMAC" BATE RECORD DE EFICIENCIA OPERATIVA COMERCIAL



LA motonave "Rímac" de 13,500 toneladas de desplazamiento construida en los astilleros de SIMA-PERU, la cual fue entregada en junio de 1973 a la Compañía Peruana de Vapores, está dando grandes satisfacciones tanto a sus constructores como a sus armadores.

Esta nave, que fue la primera de su tipo construida para una entidad que no era la Armada Peruana, culminó en julio último uno de sus viajes comerciales habiendo batido el record de transporte de carga en los anales de la marina mercante nacional.

En sólo cuatro viajes, esta motonave transportó 65,500 toneladas métricas de carga entre puertos nacionales y de la costa atlántica de los Estados Unidos de Norteamérica.

El "Rímac" en su viaje por esta última zona y los puertos del Golfo obtuvo durante el primer semestre de este año el ingreso bruto de 1'010,005 dólares por concepto de fletes, superior a lo obtenido anteriormente por las naves "Colombia Maru", "Palma" e "Inca Yahuar Huaca", el primero fletado por la CPV y los dos últimos de su propiedad, construidos en astilleros europeos.

Los nuevos sistemas operativos de la Compañía Peruana de Vapores, en consecuencia, están permitiendo mayores ingresos por concepto de divisas para beneficio del erario nacional.

En el caso de la motonave "Rímac", se han logrado mayores beneficios económicos en el fletamiento para la importación y exportación.

Al año de ser entregado por SIMA-PERU, este carguero logró superar el tonelaje de carga transportado en el mismo lapso por otras naves pertenecientes a la CPV, según estadísticas dadas a conocer por esta empresa naviera del Estado.

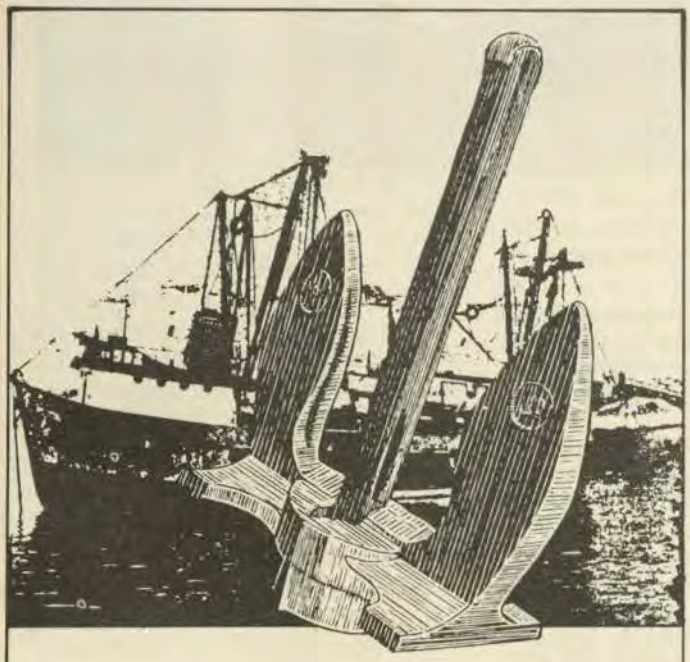
Los simistas, expresan su felicitación a los Directivos de la CPV por la acertada conducción de las operaciones comerciales y muestran a la vez su profunda satisfacción y orgullo porque esta primera nave que se construyó para la marina mercante nacional, se halle logrando significativos éxitos, lo cual traduce fehacientemente el esfuerzo, la técnica y la calidad con que fue construido en los astilleros de SIMA-PERU.

CAPSA



24º. Aniversario del Sima

AV. REPUBLICA DE PANAMA 1491
TELFS. 236-151 - 327-099



ANCLAS ACERO FUNDIDO ELECTRICAMENTE

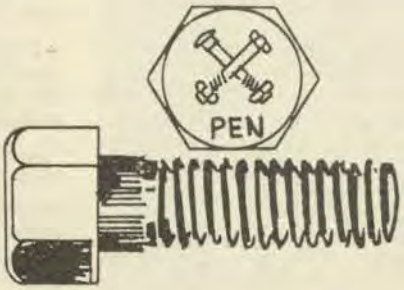
Trabajo óptimo — Acabado Superior
Existencias permanentes en tipos 30, 60, 90, 120, 150, 180, 250, 380, 500 y 1.000 lbs.
Tamaños más pesados hasta 5 tons. fabricados a solicitud.

Sujetas a aprobacion de American Bureau of Shipping

FUNDICION CALLAO S.A.
Av. Argentina 3719 CALLAO
Telefono 299339 Cables FUNCAL

PERNOS NACIONALES S.A.

SALUDA AL SERVICIO
INDUSTRIAL DE LA MARINA
POR LA ENTREGA DEL
GRANERO "JOSE OLAYA"



- PERNOS DE ALTA RESISTENCIA
- ARADO PARA ORUGA DE TRACTOR
- ECLISE COCHE REMACHES
- PERNOS DE ACERO Y TUERCAS

AV. ARGENTINA 1630 CALLAO TELF. 299328, 291730

MUSEO NAVAL DEL PERU

entrevista al Dr. O. Velasco del INP

SIMA PERU ES CENTRO DE DESARROLLO TECNOLOGICO Y PIONERA DE CONSTRUCCION NAVAL

EL Dr. Otoniel Velasco, Director Técnico del Instituto Nacional de Planificación (INP) dijo que considera a los Servicios Industriales de la Marina como un verdadero centro de desarrollo tecnológico e industrial y de capacitación de cuadros técnicos que están contribuyendo en forma significativa a los esfuerzos nacionales orientados a la superación del subdesarrollo y la dependencia. Así mismo expresó que la labor pionera de SIMA-PERU ha facilitado la consolidación del Perú como una de las potencias hispanoamericanas en la construcción naval.

Estas y otras importantes opiniones fueron vertidas por este prestigioso funcionario del I.N.P. en una entrevista que concedió exclusivamente a la revista SIMA. A continuación reproducimos la versión textual de sus declaraciones:

—¿Qué importancia otorga el Instituto Nacional de Planificación al rubro de las construcciones navales de alto bordo en el país?

La construcción naval de alto bordo es una industria de carácter estratégico por cuanto su desarrollo y consolidación contribuye decisivamente a reducir la dependencia externa del país en cuanto a la disponibilidad de naves para el transporte transoceánico de nuestros principales productos de la exportación y para la ocupación efectiva de las 200 millas de nuestro mar territorial. Asimismo, porque permite la formación de cuadros gerenciales y técnicos que no sólo contribuyen al desarrollo de la industria naval sino en general al desarrollo industrial del Perú.

—¿Qué representa la construcción naval de alto bordo dentro de la planificación del desarrollo industrial del país?

Además de estratégica, la industria de construcción de naves de alto bordo reúne las características de las denominadas "industrias motrices", vale decir, aquellas que facilitan el desarrollo de otras industrias. Así, para la construcción de naves de alto bordo requerimos acero de temple especial, lo que permite el desarrollo y perfeccionamiento de la industria siderúrgica, por otra parte la gran cantidad de componentes y partes cuya fabricación se realiza en forma creciente en el país, constituye una demanda sostenida para el desarrollo de diversas ramas de la industria metal mecánica. En conclusión, alrededor de la construcción naval de alto bordo es posible, y así se está haciendo, diseñar un complejo industrial de gran significado en el desarrollo del país.

—¿Cuál es la meta que asigna el Instituto Nacional de Planificación al rubro de la construcción naval en el Perú?

La meta que debemos alcanzar es el transporte de todos nuestros productos de exportación e importación en naves construidas en el país y la constitución de una flota de pesca de altura.

Actualmente, el volumen total de importaciones y exportaciones anuales asciende aproximadamente a 18 millones de toneladas, las que exigen una capacidad de bodega de 3 millones de toneladas métricas. Sólo tenemos una capacidad propia de 500,000 T.M. debiendo en consecuencia pagar, a armadores extranjeros, por concepto de fletes marítimos cerca de 150 millones de dólares.

El volumen del comercio exterior se incrementará notablemente cuando se concluya el Oleoducto Nor-Peruano e inicien su producción los proyectos mineros en actual desarrollo (Cuajone, Cerro Verde, Michiquillay, Antamina) pudiendo estimarse que para 1980 el volumen total de carga alcanzará alrededor de 35 millones de T.M. Para transportar esta carga en barcos construidos en el país, necesitamos una capacidad de bodega no menor de 5 millones TPB, a lo que debemos agregar la reposición de naves ya obsoletas y las destinadas a pesca de altura y la defensa de nuestra jurisdicción marítima. En consecuencia la meta propuesta sólo será posible alcanzarla a mediados de la década del 80, si continuamos vigorosamente los esfuerzos en la ampliación de la capacidad de construcción del SIMA.



Dr. Otoniel Velasco del INP, declara para la revista SIMA.

—¿Cuál es en su opinión la obra de los Servicios Industriales de la Marina?

Considero que el SIMA es un verdadero centro de desarrollo tecnológico e industrial y de capacitación de cuadros técnicos que están contribuyendo en forma muy significativa a los esfuerzos nacionales orientados a la superación del subdesarrollo y la dependencia. Asimismo, la labor pionera del SIMA ha facilitado la consolidación del Perú como una de las principales potencias sudamericanas en construcción naval. Por otra parte, la extensión del SIMA a Iquitos es una medida de gran trascendencia que no sólo contribuirá al desarrollo de la construcción de embarcaciones para el transporte fluvial, sino a un mejor conocimiento de los ríos de la Amazonía y a su utilización intensiva como vías de comunicación.

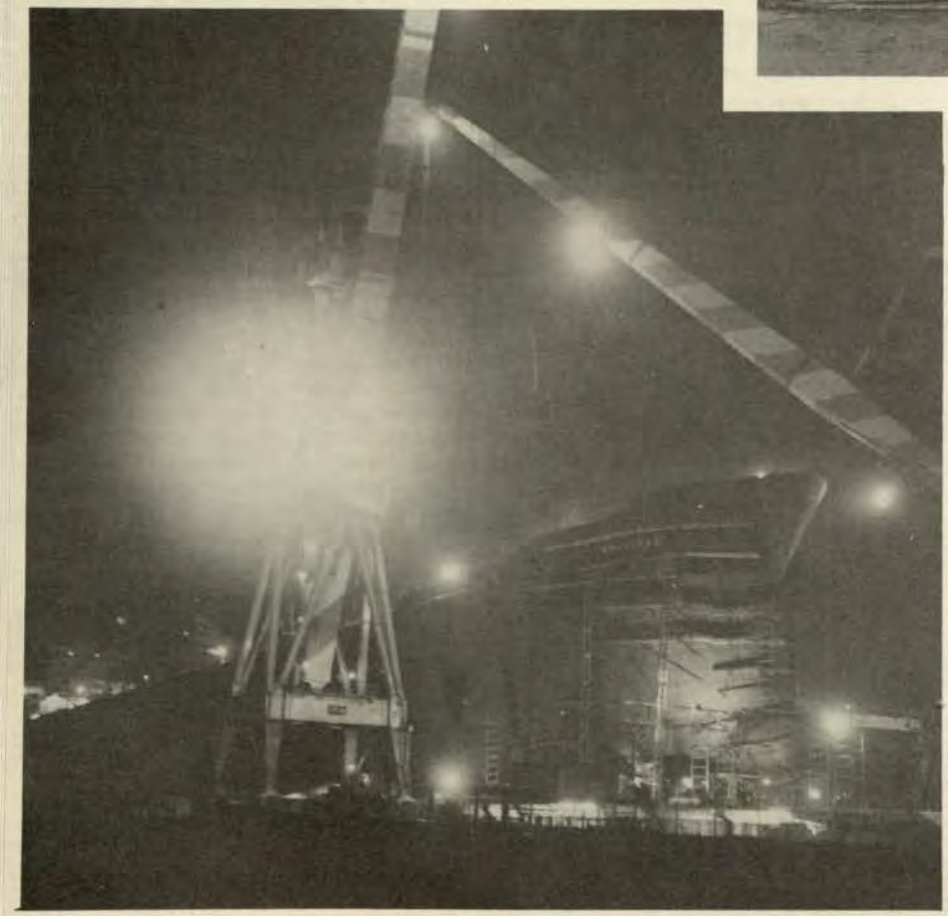
—¿Cuál sería el mensaje que se serviría enviar al personal del SIMA?

La Revolución es un proceso largo y difícil, más aún cuando se trata de una revolución como la nuestra, inspirada en nuestra historia y en nuestra propia realidad. Este proceso requiere del aporte constructivo de todos los peruanos y en particular de aquellos que pertenecen a instituciones como el SIMA que han tenido el acierto de establecer una de las industrias que está contribuyendo decisivamente a afianzar la soberanía nacional. Que esa voluntad y ese talento se sigan desarrollando y permitan que en un futuro previsible el Perú se constituya en una potencia mundial en la construcción naval.

EL SIMA EN MARCHA

En el lapso que comprende la edición de la presente publicación, las instalaciones del Servicio Industrial de la Marina-Callao han sido notablemente incrementadas con lo cual se han escalado importantes y numerosos peldaños de su dinámico progreso. En estas vistas, apreciamos una síntesis de este aspecto, por ejemplo, a la derecha, vemos la ampliación del taller de reparaciones.





EN LAS INSTALACIONES DEL SIMAC se trabaja las 24 horas del día en diversos turnos de labor. La producción se ha visto notablemente incrementada por los numerosos trabajos encomendados y por la necesidad de prestar un mejor servicio a nuestros clientes. Por ello, se ha continuado extendiendo la iluminación a todas las secciones del SIMAC. apreciándose en esta fotografía la iluminación de la zona en donde operan las grúas semipórticos.



LA INSTALACION DEL EQUIPO DE PINTURA AUTOMATICA ha venido a llenar una creciente necesidad debido al incremento de los trabajos que se hallan ejecutándose en el Servicio Industrial de la Marina-Callao.





LA INAUGURACION DE LA NUEVA OFICINA DE CLIENTES PARTICULARES del Servicio Industrial de la Marina-Callao dio motivo a una fraterna reunión en sus flamantes instalaciones. Dotada de moderno mobiliario y confort, en ella serán atendidos nuestros clientes con las comodidades y facilidades del caso. Fueron padrinos de este local, nuestros compañeros de labores, Livia Tejada de Falla (RR.II.) y Rigoberto Salgado (Reparaciones), quienes aparecen en la fotografía inferior.







EL ADIESTRAMIENTO en un complejo industrial como es el SIMAC es una importante faceta en el progreso tecnológico de su personal. En nuestro Servicio, se le ha dado la debida importancia, por lo cual se ha construido un moderno local cuya fachada la apreciamos en la presente vista.

así ingresó el granelero "amaz



EN ESTA INTERESANTE SECUENCIA fotográfica, apreci zonas", el tercer granelero de 25,200 toneladas constru sando lentamente al mar en medio del júbilo de los mi mañana del 25 de julio en las instalaciones de la Base "José Olaya" y del "Hermanos Cárcamo", está

EL NOMBRE "AMAZONAS" TIENE UN LARGO HISTO

En el panorama marítimo nacional, el nombre "Amazonas" tiene una trayectoria de gloria.

Los buques que han sido bautizados con el nombre del río más caudaloso del mundo, han prestado importantes servicios tanto a la Marina de Guerra en un caso como a la Compañía Peruana de Vapores en el otro.

Como "Amazonas" fue bautizada la fragata a vapor que pertenecía a la Marina de Guerra del Perú, la misma que al mando del Capitán de Navío José Boterín inició la vuelta al mundo en 1856.



LA FRAGATA "AMAZONAS" de la Armada sale del Callao iniciando su viaje alrededor del mundo...

La Fragata "Amazonas" había sido construida en Inglaterra; era de vapor y vela. Desplazaba 1,500 toneladas, estaba armada de 33 cañones (26 de 32, 6 de 64 y 1 de 120) y tenía 300 caballos de fuerza con una sola chimenea.

El 26 de octubre de 1856 (según la información de "El Comercio") salió la Amazonas al mando de José Boterín, marino chalaco (nacido en Bellavista) con un grupo de guardiamarinas. Se dirigió primero a Hong Kong, puerto en el que no pudo ingresar por la guerra entre China y Gran Bretaña. Luego pasó por el estrecho de Singapure a Calcuta. Allí permaneció cuatro meses en reparaciones. De Calcuta, bajó por la costa oriental y meridional de Africa, dobló el Cabo de Buena Esperanza y arribó a la isla de Santa Elena, con rumbo hacia el norte, pasando cerca de las Azores, llegó a Europa y ancló en Londres. En esta ciudad Boterín fue relevado del mando por suponérsele dispuesto a adherirse a la revolución de Vivanco. De Londres zarpó la Amazonas para América del Sur, dirigiéndose a Río de Janeiro. De allí salió para doblar el estrecho de Magallanes. Se

nazonas" al mar...



ica, apreciamos la forma como la motonave "Ama-as construido en los astilleros del SIMAC, va ingre-d los miles de peruanos que se dieron cita en la de la Base Naval del Callao. Esta nave, gemela del o", está siendo construida para la C. P. V.

STORIAL EN EL ESCENARIO MARITIMO NACIONAL

detuvo en Talcahuano, de donde siguió sin escalas a Arica. Entró al Callao el 29 de mayo de 1858, mandada por el Capitán de corbeta Francisco Sanz, llevando enarbolada la insignia del Comandante General de la Escuadra, Capitán de Navío Ignacio Mariátegui incorporado al barco en Londres.

La "Amazonas" había navegado más de 42,000 millas en 308 días de mar permaneciendo alrededor de 272 días en puerto. "Llegó al Callao (según información de "El Comercio" de la época) perfectamente recompuesta y provista de los útiles y repuestos navales necesarios, de las municiones y armas correspondientes y conduce también mil vestuarios de marinos".

Había sido el primer barco-escuela americano que dio la vuelta al globo. En Calcuta falleció, víctima del cólera, el cirujano de la "Amazonas" Antonio Esquivel, quien se había dado a conocer por su gran afición a las ciencias naturales.

Por otro lado, el primer "Amazonas" de la CPV fue un paquebote de fabricación alemana dedicado a carga y pasajeros, el cual sirvió entre 1926 y 1928. El segundo "Amazonas" de esta misma empresa estatal fue un buque de tipo Victory de 10,000 toneladas de desplazamiento adquirido en 1947 a los Estados Unidos. Después de una fructífera existencia al servicio del transporte marítimo fue dado de baja en 1968.

Ahora, el nuevo granelero "Amazonas" construido por SIMA-PERU viene a constituirse en una nueva generación de buques que llevan el citado nombre, y estamos seguros que hará gala de la honrosa denominación que lleva.



LAS MAS VARIADAS PERIPECIAS experimentó la dotación de la fragata "Amazonas" durante su travesía por los océanos y mares del mundo al dar la vuelta al globo terráqueo.



UN TRABAJADOR DEL SIMAI labora en la construcción de una barcaza teniendo como fondo el maravilloso paisaje y el tropical clima de nuestra selva...

el simai responde al reto

LA industria de la construcción naval en el oriente peruano ha ingresado a una etapa de consolidación en su reciente impulso en aquella promisoria región.

No hay duda que el expectante hallazgo del petróleo en la selva está generando ya su importante influencia en el desarrollo en la citada zona.

Por lo tanto, las actividades de la industria naval y la de metal-mecánica se verán notablemente incrementadas, con lo cual se empleará una numerosa mano de obra disponible en la región y se dará un aporte directo y eficaz a los vastos planes de desarrollo emprendidos en nuestra selva después de haberse descubierto ingentes reservas de petróleo, tal como fue destacado últimamente por el Ministro de Marina.

La reestructuración del SIMA dispuesta por el Decreto Supremo Nº 011-72-MA, fechado el 21 de Agosto de 1972, dio respuesta histórica a la nueva posibilidad económico-social que presentaba el oriente peruano. El descubrimiento por parte de PETROPERU de un petróleo de óptima calidad en cantidades exportables planteó inmediatamente el problema de su transportación a los países que, eventualmente quisieran comprarlo. Obviamente, surgía en primer término, como solución, el adecuado aprovechamiento de los ríos que conforman la intrincada red fluvial de nuestra amazonía. El río se convertía en la principal vía de acceso a las zonas tan difíciles e inhóspitas en las que PETROPERU hizo sus afortunadas y exactas perforaciones.

La reestructuración del SIMA al dar nacimiento al SIMAI (Servicio Industrial de la Marina-Iquitos) rompió con toda una política económica centralista, proyectándose a nivel nacional y dando respuesta concreta al problema de la exportación de nuestro petróleo y de la integración comercial del oriente peruano a través de la construcción y reparación de los necesarios transportes fluviales, especialmente buques y barcazas.

El año pasado fue firmado en Lima un contrato entre SIMA PERU y PETROPERU, por el cual el SIMAI asumiría la responsabilidad de construir y reparar los transportes necesarios a la prontitud posible. De esta forma se remediaría en buena parte el agudo problema del transporte fluvial en los ríos de nuestra amazonía.

El SIMAI se enfrenta, pues, al reto de posibilitar a corto plazo la exportación a otros países del petróleo amazónico y para ello está trabajando en forma intensa, eficiente y se encuentra produciendo el SIMAI desde diciembre hasta la fecha:

4 Barcazas de 10,000 barriles c/u.; 8 Moto-Chatas de 80 Toneladas c/u.; 2 Barcazas de 5,000 barriles c/u.; 2 Empujadores de 55 H.P. c/u.; 1 Empujador de 1,000 H.P. y 2 Barcazas de 700 toneladas c/u.

Para la realización de estos Proyectos el SIMAI está recibiendo el apoyo del SIMAC (Servicio Industrial de la Marina-Callao) en lo que se refiere a ayuda técnica y científica: Ingenieros, Técnicos y Operarios.

Pero también hay frutos visibles de la labor realizada por el SIMAI hasta Setiembre de 1973 en el campo de las construcciones y reparaciones marinas. Así, por ejemplo, se concluyó la construcción de una plataforma flotante para PETROPERU (feliz resultado del contrato anteriormente mencionado); igualmente se terminó de construir la plataforma de un flotador para el Muelle Fiscal de Iquitos y también una barcaza de 10,000 barriles de capacidad para la Fuerza Fluvial del Amazonas. Finalmente, se reparó un flotador para apoyo del puente basculante y del Terminal Fluvial de Iquitos.

Es así como el SIMAI está respondiendo con hechos al reto planteado por nuestra sorprendente, rica y vasta amazonía. Una nueva era de progreso se inicia en el Oriente Peruano y el Servicio Industrial de la Marina-Iquitos es, sin lugar a dudas, uno de sus principalísimos gestores.

1. ASI NACIO EL SIMAI

Mediante Decreto Supremo No. 008-72-MA, se creó el SIMAI el 1º de Agosto 1972.

El Decreto en su parte considerativa dice: Que el Servicio Industrial de Iquitos, organismo de apoyo de la Fuerza Fluvial del Amazonas ha sido creado para que dentro de su capacidad material y técnica pueda atender también a las solicitudes de trabajo de la Marina Mercante Fluvial, y entidades públicas o privadas que operan en el Oriente Peruano.

Que, las posibilidades de desarrollo de la selva peruana se han visto incrementadas con la prospección y hallazgo reciente de reservas petrolíferas, por lo que se requiere contar con un eficiente complejo técnico-industrial del Estado en el campo de las industrias de reparaciones y construcción naval y metal-mecánica;

Que, con tal finalidad es conveniente integrar la actividad del Servicio Industrial de Iquitos, con la que cumple el Servicio Industrial de la Marina, para el mejor aprovechamiento de la experiencia y recursos tecnológicos con que cuenta este último y a continuación, decreta:

ARTICULO 1º Dispónese la integración del Servicio Industrial de Iquitos al Servicio Industrial de la Marina. Para efectos de identificar las actividades de dicho Servicio se utilizará la denominación de Servicio Industrial de la Marina-Iquitos (SIMAI).

ARTICULO 2º El Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas ejercerá sobre el Servicio Industrial de la Marina-Iquitos (SIMAI), Comando Militar y Control de Coordinación en asuntos de seguridad interna, precauciones contra incendio, disciplina, defensa y coordinación para el apoyo logístico directo a la Fuerza Fluvial del Amazonas.

ARTICULO 3º El Servicio Industrial de la Marina-Iquitos (SIMAI) dependerá funcional y operacionalmente del Servicio Industrial de la Marina, siendo el Jefe del primer Servicio citado, responsable de la dirección interna del mismo ante el Jefe del Servicio Industrial de la Marina.

ARTICULO 4º El Servicio Industrial de Iquitos (SIDI) transferirá al Servicio Industrial de la Marina-Iquitos (SIMAI) todas sus operaciones contables, contratos y objeciones, así como, los locales, talleres, equipos, muebles y materiales, previo inventario valorizado.

ARTICULO 5º La Dirección General del Personal de la Marina dispondrá lo conveniente para que el personal militar y civil que presta servicio en el Servicio Industrial de Iquitos (SIDI), dentro de la dotación de la Fuerza Fluvial del Amazonas, sea trasladado a la dotación del Servicio Industrial de la Marina-Iquitos (SIMAI).

ARTICULO 6º El Jefe del Servicio Industrial de la Marina con un plazo no mayor de noventa (90) días formulará el proyecto de Reglamento Interno correspondiente a las actividades que debe cumplir el Servicio Industrial de la Marina-Iquitos (SIMAI).

2. EL PERSONAL DEL SIMAI

El personal del SIMAI está compuesto por:

a) Personal Militar designado por el Ministerio de Marina de la Plana Mayor y Menor (150).
b) Personal Civil compuesto de: Obreros, Empleados, Técnicos e Ingenieros.

Actualmente hay más de 95 servidores civiles en el SIMAI. De ellos: 18 Empleados y 77 Trabajadores.

En el SIMAI se ha resuelto el problema de la falta de mano de obra especializada, en el ramo de la Construcción Naval, mediante ciclos de capacitación que se imparten al personal.

A fin de estar al día en el avance y progreso de la industria naval, personal del SIMAI viajan al SIMAC, donde la indus-

(Pasa a la pág. siguiente)



UNA BARCAZA para transporte de petróleo es lanzada al río desde las gradas de construcción del SIMAI en Iquitos...





EN ESTAS VISTAS, se aprecia el ensamblaje de las partes de una motochata que previamente será construida en los talleres del SIMAI.

el simai responde al reto

(Viene de la pág. anterior)

tria está ampliamente desarrollada, a seguir cursos de capacitación.

3. EL SIMAI Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL ORIENTE

El Servicio Industrial de la Marina-Iquitos, posee equipos e instalaciones para reparar, mantener y construir embarcaciones fluviales.

Se han efectuado las siguientes obras:

No. Proyecto	OBRA
001	Ampliación del Muelle Fiscal de Iquitos.
002	Construcción de un pontón - Muelle Fiscal de Iquitos.
003	Construcción de una plataforma flotante para la Refinería "LUIS F. DIAZ)) (PEROPERU).
004	Construcción de una Barcaza de 1,500 Ton. para la F.F.A.
005	Construcción de una Cisterna de 90 Ton. para la F.F.A.
006	Construcción de casco Cisterna 90 Ton. para la F.F.A.
012	Construcción casco Cisterna 90 Ton. para la F.F.A.
013	Construcción casco Cisterna 90 Ton. para la F.F.A.
014	Construcción casco Cisterna 90 Ton. para la F.F.A.
018	Construcción de una Barcaza de 700 Ton. para la F.F.A.

PROYECTOS EN CONSTRUCCION

007	Barcaza 1000 Ton. para PETROPERU.
015	Casco Cisterna 90 Ton. para la F.F.A.
016	Casco Cisterna 90 Ton. para la F.F.A.
017	Casco Cisterna 90 Ton. para la F.F.A.
024	Casco Cisterna 90 Ton. para la F.F.A.
025	Casco Cisterna 90 Ton. para la F.F.A.
019	Barcaza de 700 Ton. para la F.F.A.
008	Barcaza de 1200 Ton. para PETROPERU.
009	Barcaza de 1200 Ton. para PETROPERU.
010	Barcaza de 1200 Ton. para PETROPERU.

PROYECTOS EN LA ETAPA DE DISEÑO.

011	Empujador 900 HP para la F.F.A.
020	Empujador 500 HP para la F.F.A.
021	Empujador 500 HP para la F.F.A.
022	Empujador 500 HP para la F.F.A.
023	Empujador 500 HP para la F.F.A.

En 1973, el SIMAI efectuó trabajos de reparación por un valor que representó aproximadamente el 60% de su facturación, cubriendo la reparación en dique flotante de 76 embarcaciones fluviales.

4. MODERNIZACION, DESARROLLO Y EQUIPAMIENTO

Se está dando máximo apoyo para el desarrollo del Servicio Industrial de la Marina-Iquitos, habiéndose programado una partida de 40 Millones de soles para ser utilizada en el próximo bienio con el objeto de invertirlos en la adquisición de equipos y maquinarias necesarias para la construcción y reparación de naves.

Se ha transferido una partida de 3 Millones de soles para capital de trabajo, así como, una partida de 7 Millones para el desarrollo del SIMAI, con la cual se adquirirá el acero a utilizarse en las futuras construcciones. Asimismo, se han dado 1.5 Millones de soles para la adquisición de herramientas y equipos.

5. CARACTERISTICAS DE OPERATIVIDAD

El esquema de construcción consiste en la pre-fabricación de casco y tuberías, material que se traslada a gradas por su ensamblamiento, mediante grúas con capacidad de 13 toneladas.





LA BARCAZA 002 construida en el SIMAI aparece lista para operar, mientras que en la vista de la derecha se aprecia la construcción del Proyecto 012 del SIMAI en las gradas.

En lo relativo a control de calidad, el SIMAI cuenta con el apoyo del SIMAC mediante un laboratorio de ensayo de materiales, equipos de rayos "X" y "Ultrasónic".

El Control de calidad está descentralizado, siendo cada jefe de Departamento responsable de la calidad del trabajo ejecutado.

La capacidad actual de producción del SIMAI está entre las 120 a 150 toneladas de acero por mes, o sea, entre 1,440 y 1,800 toneladas al año.

Esta capacidad de producción será elevada a través de un programa de modificaciones que está en concordancia con la iniciación de la construcción de embarcaciones para entidades que no tengan vinculación con la Armada. Con estas modificaciones, el SIMAI estará en capacidad de producir 300 toneladas por mes.

el simai responde al reto



EL DIQUE FLOTANTE DEL SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA-Iquitos, sirve para las reparaciones y carenas de las embarcaciones de la FFA y de armadores privados de la región selvática.





APRECIAMOS en estas fotografías a la cisterna 001 y al proyecto 005 del SIMAI con el fondo de las instalaciones de este servicio, ubicado en la Base Fluvial de Nanay.

6. PROYECTO NUEVO ASTILLERO

En la actualidad se está trabajando en el anteproyecto del nuevo astillero con capacidad para construir y reparar todo tipo de embarcación, hasta 2,000 toneladas de peso, proyecto que será ejecutado el presente año.

7. CARACTERISTICAS DE GRADA

En la actualidad se posee 4 gradas para erigir las embarcaciones con una cantidad máxima de 1,440 toneladas de material trabajado al año.

Estas gradas están servidas mediante una grúa de 13 toneladas. Además existen dos grúas móviles que colaboran en el traslado del material y una grúa tipo torre con capacidad de 10 ton. (brazo 36 m. y altura 45 m.) para ser instalada en el nuevo astillero.

8. DIQUE FLOTANTE

En el SIMAI existe un dique flotante de 172 pies de eslora y 41 pies de manga útil, con un poder de elevación de hasta 600 toneladas.

Puede recibir buques de 130' de eslora, 32' de manga y 12' de calado.

9. PROCESO DE FABRICACION

Podemos decir que el proceso de fabricación de nuestras embarcaciones fluviales, se lleva a cabo en las siguientes etapas:

1º Diseño
2º Habilitación del material
3º Prefabricado (cuadernas, mamparos, secciones, etc)
4º Erección
5º Botadura
6º Equipamiento
7º Acabado general
8º Pruebas de navegación.

10. COMO FUE CONSTRUIDA LA CISTERNA 001

La inquietud de construir la Cistena 001 fue orientada a facilitar el transporte fluvial en lo que se refiere al transporte de derivados de petróleo, así como, de llevar carga en cubierta en provecho de los campamentos de las compañías que buscan petróleo en nuestra Amazonía.

Después de varios estudios realizados al respecto, se decidió por la construcción de una embarcación ad-hoc para la navegación en ríos cuya principal dificultad se encontraba en el poco calado que deberían tener las embarcaciones en la época de vaciante del rio, así como, que su eslora estaba limitada a 100 pies.

Los planos originales fueron preparados en el Servicio Industrial de la Marina-Callao y el proceso de construcción fue encomendado al Servicio Industrial de la Marina-Iquitos (SIMAI), la erección y montaje de la embarcación se efectuó en el astillero del SIMAI, situado en la Base Fluvial de Nanay.

En este trabajo intervinieron 14 trabajadores del SIMAC y 200 loretanos que el 21 de Octubre 1973, lanzaron la cisterna 001 al río Nanay.

El 2 de Marzo 1974, entró en servicio para prestar su importante función; la de transportar 90 toneladas de derivados de petróleo o su equivalente de carga en cubierta.

La Fuerza Fluvial del Amazonas, logró el financiamiento de este importante proyecto, depositando en el SIMAI la confianza de ocuparse de su construcción.

Así por primera vez el SIMAI comprobó la alta capacidad de sus trabajadores.

11. ANTEPROYECTO, DISEÑO NUEVO ASTILLERO

El anteproyecto de construcción del nuevo Astillero se ha dividido en dos etapas:

PRIMERA ETAPA

Varadero y muelle, casa de fuerza y taller de construcciones navales consistente en un gran galpón techado para la prefabricación.

SEGUNDA ETAPA

Otros talleres de reparaciones y edificio administrativo.

ADQUISICION DE TERRENOS

Con el fin de asegurar la expansión del SIMAI, se ha adquirido los siguientes terrenos:

a) Fundo "Santa Clotilde" de 110 hectáreas de extensión en la zona que este fundo colinda con la Base Fluvial de Nanay, se construirá el nuevo astiliero.
b) Fundo "Santa Clotilde" de 7 hectáreas de extensión y que se entregará como aporte de capital a la Empresa de Metal-Oriente.
c) Fundo "Momón Viejo" o "La Española" de 100 hectáreas, este fundo se encuentra colindante con la Base Fluvial de Nanay.

JOY PERU

ATENCION SEÑORES INDUSTRIALES,

No lo decimos nosotros,lo dicen nuestros clientes

No sólo es el hecho,es la idea.

Un nuevo concepto en compresores de Aire Comprimido.

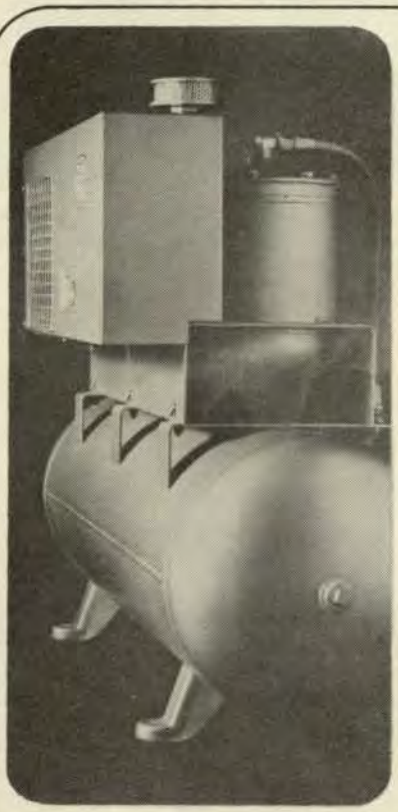
MAS CALIDAD
MAS AIRE

MENOS PRECIOS
MENOS FRICCIONES

MENOS DESGASTE
MENOS
MANTENIMIENTO

MEJOR
Y
MAS
DURABLE

FACIL INSTALACION
SIN VIBRACIONES
NI RUIDOS MOLESTOS

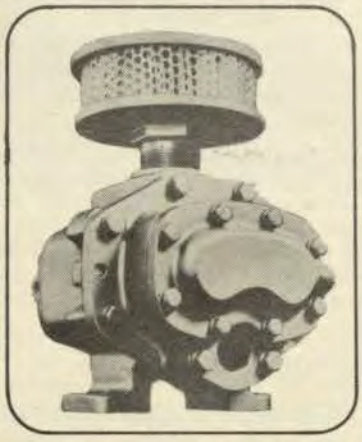


COMPRESOR

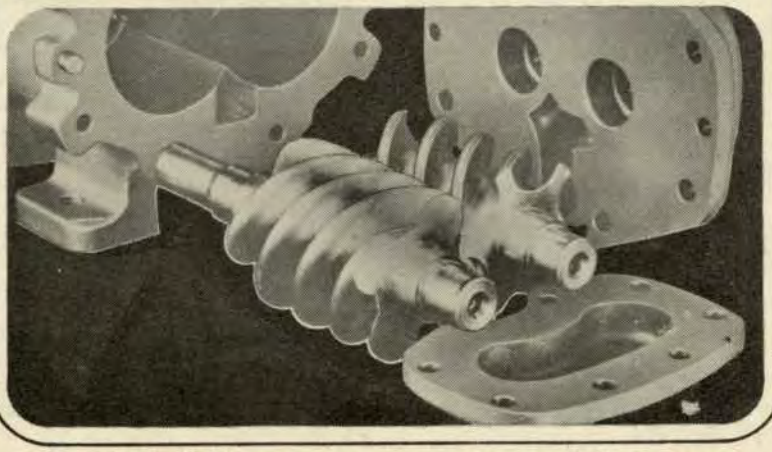
JOY

de diseño moderno
TIPO ROTATIVO DE TORNILLO
Con Stock de Repuestos y Servicio Permanente.

ENTREGA INMEDIATA







DESDE

30 Pies^3 / minuto
Caballaje 7 - 1/2 H.P.

HASTA

1,500 Pies^3 /minuto
Caballaje 300 H.P.

JOY MANUFACTURING Co. (PERU) S.A. Jirón Minerales 351 - Telef. 32-7535

despedida a dos jefes de sima-perú



C. de N. Jorge Du Bois Gervassi



C. de N. Alvaro Rotalde de Romaña

La Revista SIMA, vocero de todos los trabajadores de los Servicios Industriales de la Marina, expresa su más cordial despedida a tan distinguidos Jefes que por orden de la Superioridad Naval han pasado a desempeñar los siguientes cargos:

C. de N. Jorge Du Bois G. como Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas.

C. de N. Alvaro Rotalde de R. como Sub-Director de Ingeniería Naval

Estos Jefes se llevan nuestro profundo aprecio, por sus dotes personales y como reconocimiento al éxito de la gestión desplegada.

Nuestra revista, al rendirles este sencillo homenaje de despedida, les desea los mismos éxitos en sus nuevos cargos.

arte y labor de un trabajador del simac

DEMOSTRANDO que en el SIMAC (Servicio Industrial de la Marina-Callao) el arte no es incompatible con el trabajo, Isaac Luyo, trabajador nuestro, ha tallado en caoba una hermosa efigie de San Martín de Porras que adorna el santuario de un lejano y devoto pueblo de Venezuela denominado Carupanu.

La escultura fue bendecida en una misa solemne que se ofició el 7 de noviembre del año pasado, en la Basiljca de Santo Domingo, por el Reverendo Padre Jorge Cuadros, Director de las Hermandades Martinianas. A este acto asistieron los miembros de la delegación venezolana que estuvo presidida por el R. P. Gerardo Higuita, quien encargó a nuestro común compañero de trabajo la realización de tan difícil y artística tarea.

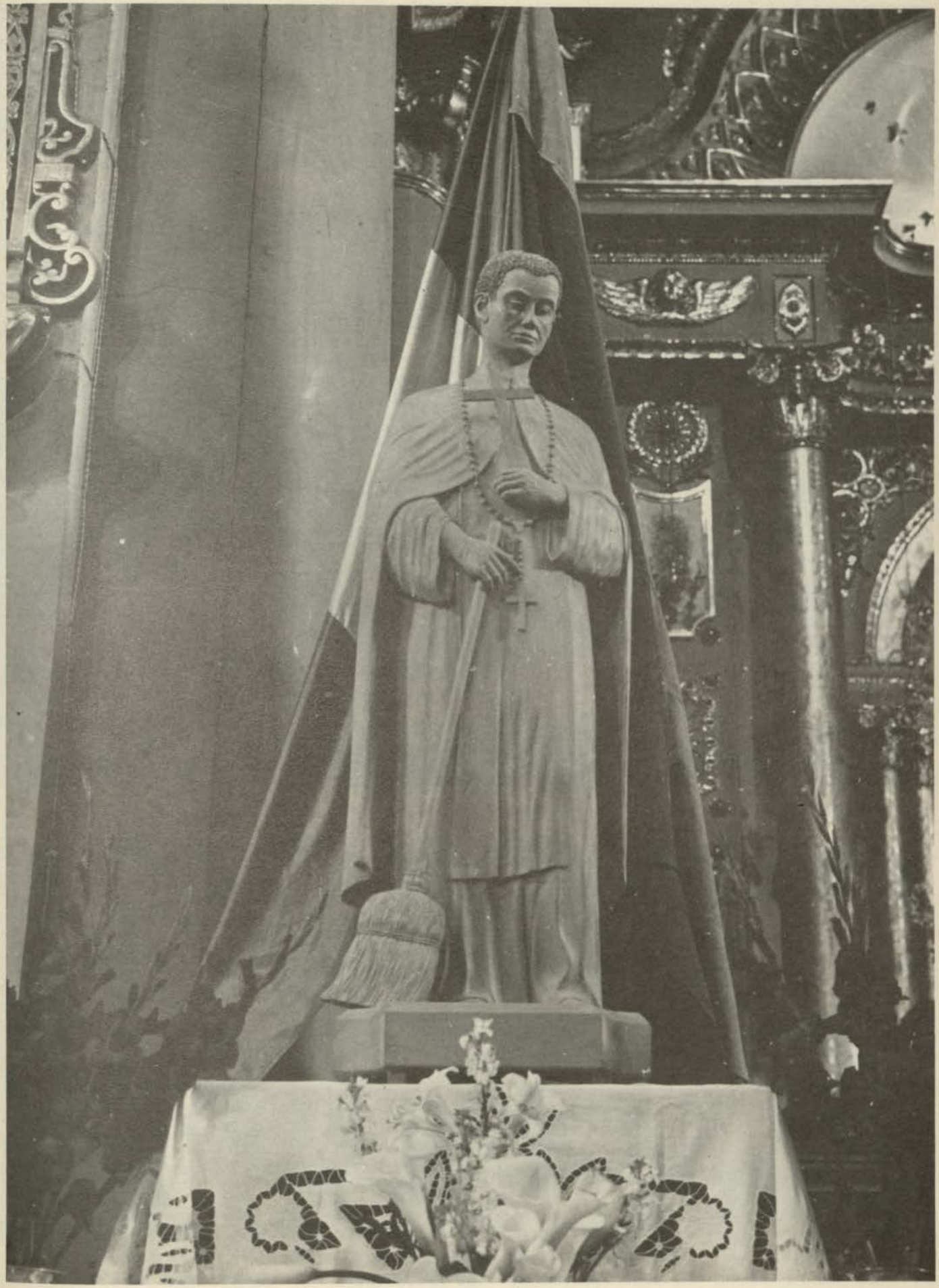
Pero el arte de Luyo trascendió todas las dificultades del caso y logró que la efigie de 1.60 mts. refleje fielmente las cualidades de humildad y elevación espiritual que caracterizaron la abnegada vida de nuestro santo. Por eso su obra no sólo se sitúa en la dimensión artística sino también y en mayor profundidad en la dimensión religiosa.

Los simistas nos sentimos orgullosos porque esa obra de arte lleva en su madera bastante del espíritu indoblegable y la capacidad creadora que caracteriza al trabajador del SIMA. Nuestro compañero Isaac Luyo ha logrado en el terreno del arte lo que todos sus compañeros de trabajo vienen logrando en el terreno de la industria.

Por estas razones, la jefatura del SIMAC felicita a Isaac Luyo y lo alienta para que continúe haciendo obras que expresen con tanta fuerza y autenticidad la dedicación al trabajo y la responsabilidad creadora del nuevo hombre peruano.



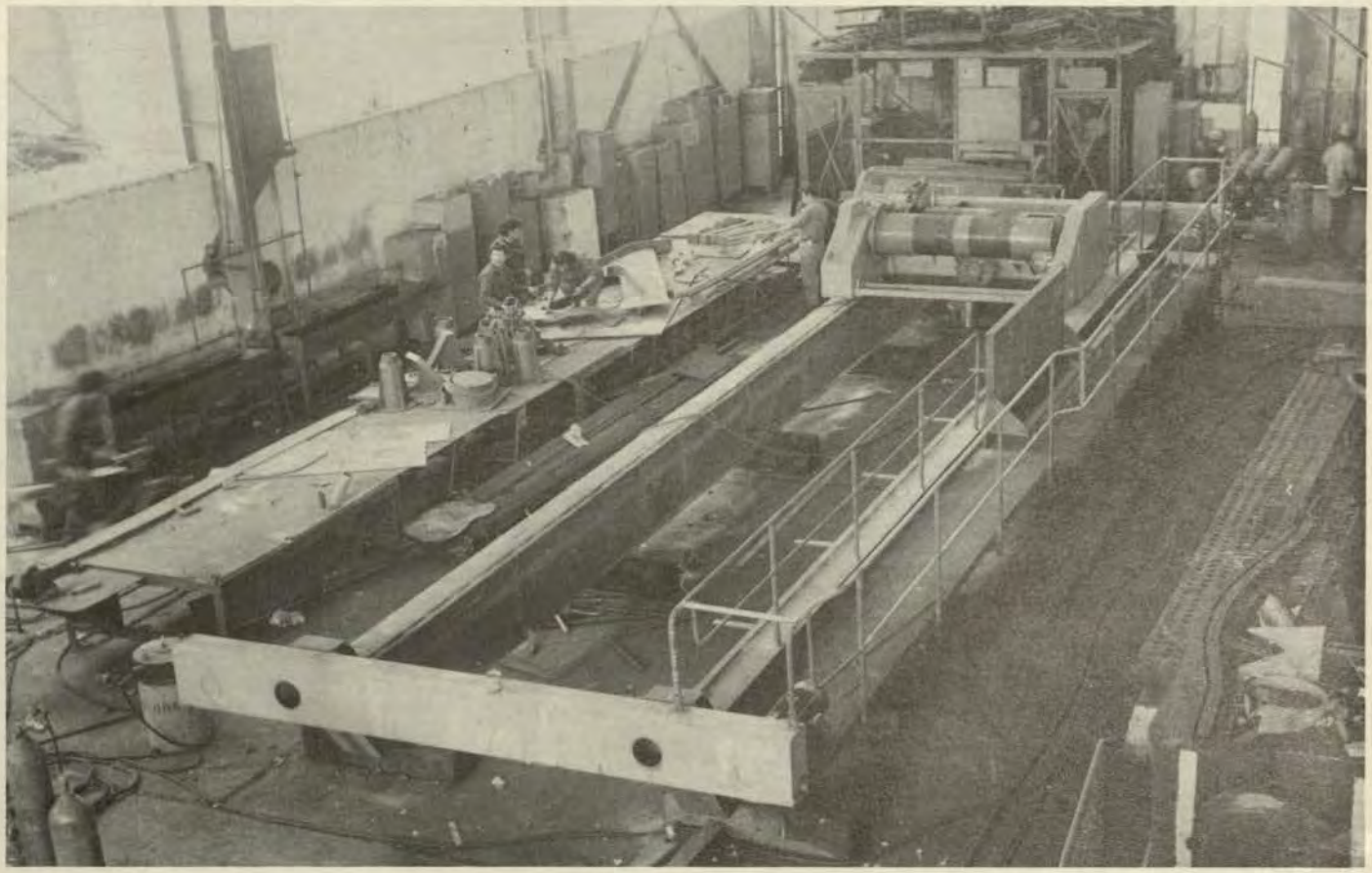
LA TALLA DE MADERA DE SAN MARTIN DE PORRAS recibe los toques finales del artista, nuestro compañero de trabajo Oscar Luyo.



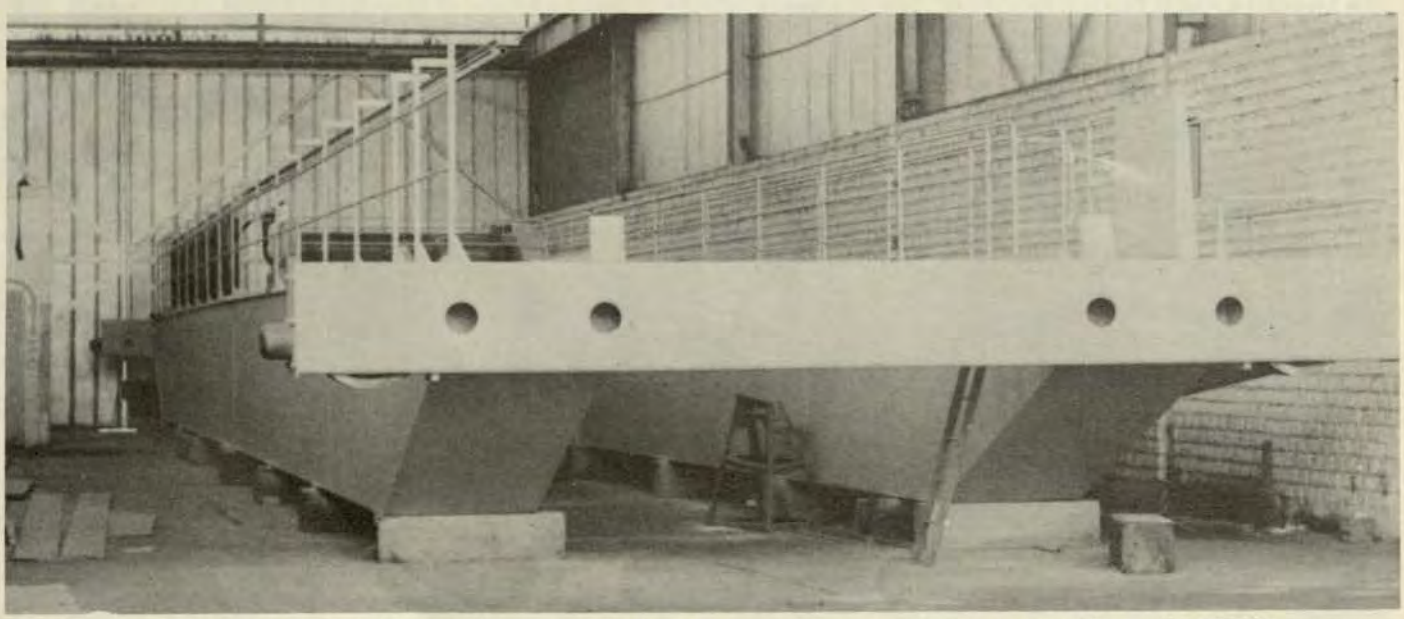
Efigie de San Martín de Porras.

el simac diversifica su producción

AHORA TAMBIEN CONSTRUIMOS GRUAS PUENTES Y GRUAS PORTICOS



UNA DE LAS GRUAS-PUENTES que se construye en los talleres del SIMAC para los astilleros PICSA de Chimbote.



UNA GRUA-PUENTE PARA MINERO PERU con capacidad de 25 tons. aparece terminada en los talleres del SIMAC para ser trasladada a Ilo.

Una de las nuevas facetas de la diversificación de la producción del Servicio Industrial de la Marina-Callao, consiste en la fabricación de grúas-puentes y grúas-pórticos, campo en el cual últimamente estamos incursionando con notable éxito.

Hasta agosto de este año hemos construido y entregado cinco grúas-puentes a PICSA ASTILLEROS S.A. de Chimbote, una grúa puente de 2 x 1 ton. x 12.46 metros de luz para INDUSTRIAL PAPELERA ATLAS de Ñaña y otra de 25/20 toneladas x 31 metros de luz para la Planta de Anodos de la Refinería de Cobre de Ilo, perteneciente a MINERO PERU.

Las grúas-puentes entregadas a PICSA tienen 10 ton. x 14 metros de luz (dos), 2 Ton. x 12 metros (dos) y 10 ton x 12 metros (una).

Estos implementos se están construyendo con licencia de la DEMAG Foerdertechnik A.G. de la República Federal Alemana y llevan la denominación "SIMAPERU-Sistema DEMAG".

En el momento de escribir esta nota, se estaban construyendo en los talleres del SIMAC dos grúas-puentes para las empresas OTIS ELEVATOR de Lima y PROLANSA, así como una grúa-pórtico para la planta de tubos de ALAMBRESA, en Chimbote.

Por otra parte, seis nuevas grúas-puentes se encuentran programadas para SIDERPERU, ARMCO PERUANA S.A. y el Ministerio de Marina. En proceso de confirmación de pedidos se encuentran diez grúas-puentes y cuatro grúas giratorias, las cuales han sido solicitadas por prestigiosas empresas nacionales.

Con la fabricación de estos indispensables elementos, el SIMAC está contribuyendo decididamente al progreso de la tecnología nacional, al ahorro de divisas y a la oportuna provisión de los diversos centros industriales del país.

Ampliando la importancia de todas las anteriores consideraciones, podemos afirmar con orgullo que nos satisface la confianza que ha depositado la DEMAG en la capacidad técnica de nuestro personal y en el prestigio internacional que posee los Servicios Industriales de la Marina, con lo cual podemos afrontar el reto que significa abastecer también de estos implementos a los demás países hermanos signatarios del Pacto Andino.

el simac reconoce la lealtad y esfuerzo de sus trabajadores

El Servicio Industrial de la Marina-Callao a través de la presente nota desea rendir su sincero homenaje a un selecto grupo de sus trabajadores que este año cumplieron 25 y 30 años de servicios en sus instalaciones.

Las instituciones progresan si cuentan con la dedicación, el esfuerzo y amplia colaboración de todos sus miembros a través de los años que les corresponde prestar sus servicios. Por ello, el SIMAC en esta ocasión valora en toda su magnitud la tarea leal y fructífera de los trabajadores que han cumplido casi toda una existencia en sus filas.

Este merecido reconocimiento adquiere mayor significación si constatamos que durante las largas jornadas que les correspondió desempeñar en nuestros talleres, lo hicieron con el verdadero cariño simista, demostrando una ejemplar conducta y una admirable contracción al trabajo.

Ellos iniciaron sus tareas cuando nuestra labor era muy modesta. A través de los años, estos trabajadores vieron surgir y progresar al SIMAC hasta estos días, en donde ya ocupa un preferente sitial entre las organizaciones que se hallan aportando su contribución efectiva al desarrollo social y económico del país.

Y en ese desarrollo, es justo reconocer que se halla el esfuerzo de ellos y de todos los simistas, que cada día, aportamos nuestra colaboración en equipo a que el SIMAC siga escalando los peldaños de su constante progreso para servir mejor a nuestra patria.

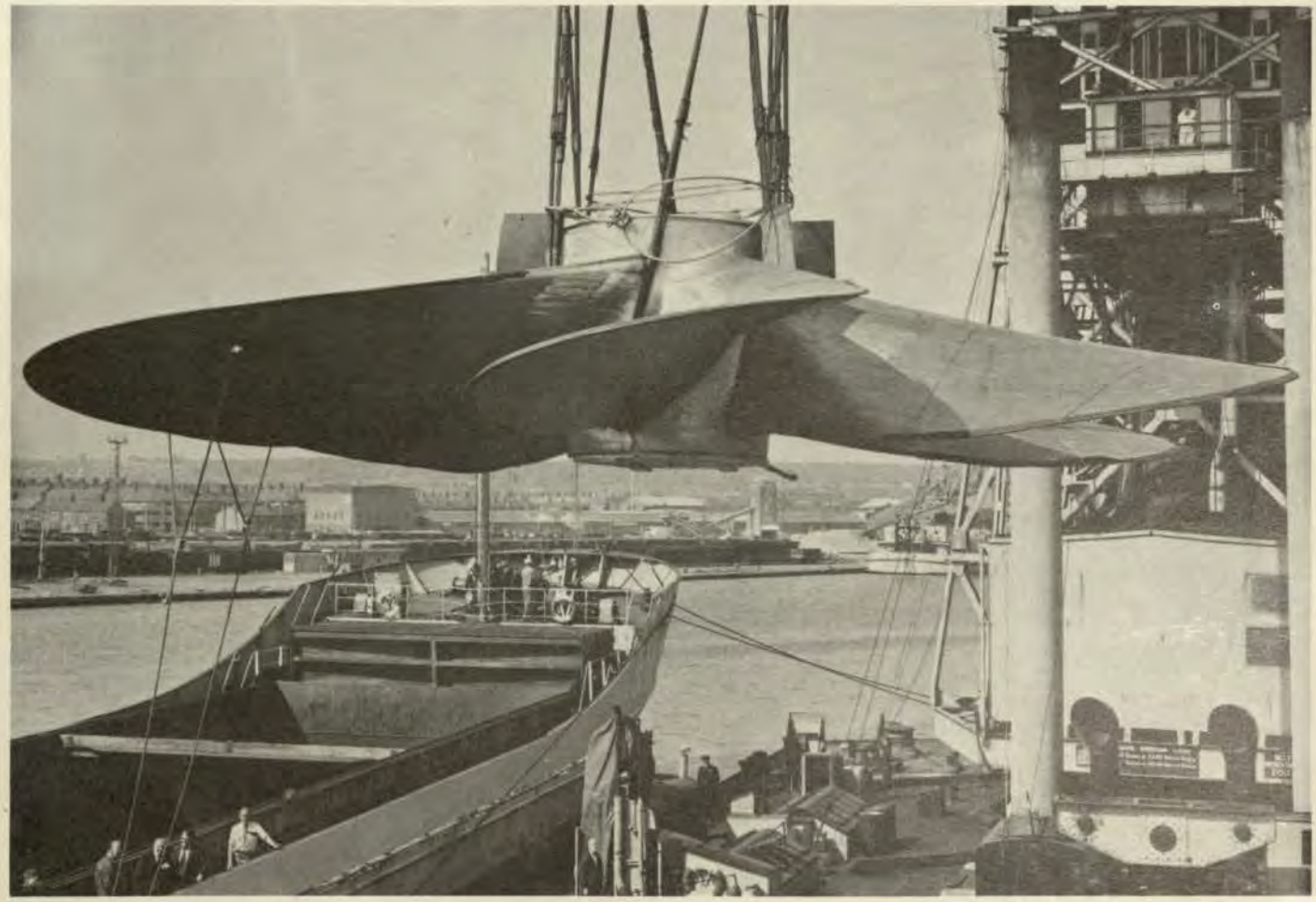
Con este motivo, el SIMAC organizó un programa especial en donde sus Jefes y Oficiales entregaron botones de oro y diplomas a los trabajadores que cumplieron 25 años de servicios y se otorgaron placas recordatorias de plata y una excelente gratificación a quienes cumplieron 30 años de servicios.

Los trabajadores que cumplieron 30 años de servicios son: Gerardo Sarcar N. (Diseños), Alejandro Prado B. (Ingeniería Eléctrica), José Menéndez C. (Jefe del Grupo X 37), César Saldaña Q. (Depto. Planta Acot.), José Boggio S. (Carpintero Ebanista del Taller X 68), Rolando Aranibar V. (Amoldador del Taller X81), Carlos Torres V. (Gruero del Taller X99) y Julio Dueñas U. (Carpintero Ebanista del Taller X68).

Cumplieron 25 años de servicios este año los siguientes trabajadores: Mauricio Ochoa M. (Jefe del Grupo X81), Luis Sánchez V. (Jefe del Grupo X61), Aurelio Rengifo C. (Mecánico Tornero del Taller X31), Néstor Tapia R. (Cepillador del Taller X32), José Gallegos L. (Mecánico de Banco del Taller X32), Felipe Díaz L. (Tubero X28), Luis Alburquerque S. (Rep. Baterías X35), Alberto Calderón M. (Mecánico Motorista X39), Marcelino Rojas Z. (Bobinador X51), Eduardo Carrillo R. (Jefe de Grupo de Ing. Civil) y Guillermo Enríquez R. (Jefe del Grupo X42).

A todos ellos, el SIMAC les formula su mayor reconocimiento por la lealtad y esfuerzo demostrado durante sus años de servicios y les desea muchas otras satisfacciones en su vida personal y profesional.

miscelánea



LA MAYOR HELICE para buque que se ha construido en una factoría de la Gran Bretaña es transportada a un astillero para ser colocada en un nuevo super-tanque...

● LA MAYOR HELICE CONSTRUIDA EN EL REINO UNIDO

En los talleres de la Stone Manganese Marine, de Birkenhead, noroeste de Inglaterra, se ha fabricado la mayor hélice del Reino Unido con destino a los astilleros de Bremen, de la Aktien-Gesellschaft "Weser", de la Alemania Federal.

Se trata de una hélice de seis palas que pesa 72 toneladas y mide 9,4 m. de diámetro. Es la primera de diez hélices que se suministran a la A.G. Weser para su montaje en los petroleros de clase 'Europa', de 380.000 toneladas (peso muerto), que se construyen actualmente en Bremen. La fabricación de las hélices tiene lugar en los talleres de Birkenhead, según el diseño SMM Meridian, empleando una aleación a la que se ha dado el nombre 'Nikalium', preparada especialmente por la compañía.

Esta hélice forma parte de una remesa de más de 200 toneladas de hélices con destino a los países escandinavos y a otros europeos.

● NUEVA FABRICA PARA DESARROLLO DE MODERNAS AYUDAS MARITIMAS

En la nueva ciudad galesa de Cwmbran, Monmouthstire, se ha construido una fábrica de la Redifon Telecomunications entre cuyos productos figurará un equipo terminal marino con el que los barcos transoceánicos podrán hacer llamadas directamente, vía satélite, a sus oficinas de base, y que promete revolucionar las comunicaciones de barco a tierra cuando se inaugure, a principios del próximo año, el servicio marítimo por satélite "Marsat".

Las ayudas de navegación por satélite harán posible el que los barcos y plataformas de explotaciones submarinas indiquen su posición en cualquier parte del mundo con una exactitud de 4 a 5 m.

En la nueva fábrica se ha instalado también un laboratorio a fin de perfeccionar los productos existentes y de diseñar otros nuevos.

● LA MAYOR ESTRUCTURA MARINA QUE SE HAYA INSTALADO DESDE UNA BARCAZA.

El Ocean Engineering Department del Lloyd's Register ha concluido recientemente un estudio sobre análisis estructural, cálculos de fatiga y análisis de pilotos y de botadura para la plataforma "A" de perforación y explotación encargada por la Occidental of Britain Inc. con destino al yacimiento pertolífero 'Piper' del mar del Norte.

Además, la sección de Servicios Industriales del Lloyd's Register se ha encargado de inspeccionar las estructuras de acero para la plataforma durante su construcción en Japón, Alemania Federal y Francia, así como la fabricación y montaje en los dos principales emplazamientos de Escocia y Francia.

La camisa de la plataforma es de construcción en celosía de acero tubular con cuatro patas principales. Mide 152 m. de altura y la base 18 m2. La plataforma será transportada en una barcaza sin quilla, y la mayor de este tipo que se haya instalado en el mar siguiendo tal procedimiento.

La plataforma es una obra verdaderamente internacional.

La parte principal del montaje se efectuará en la planta de Ardersier, Escocia, de la McDermott (Scotland), encargada de fabricar y erigir la sección inferior de 67 m. de la plataforma, con inclusión de partes despachadas desde el Japón. Esta firma completará también la sección superior de 85 m. procedente de Francia, y cargará la camisa completa (12.500 toneladas) de la plataforma para su instalación en aguas de 144 m. de profundidad.

• CONSTRUCCION EN GALES DE MODULOS PARA PLATAFORMAS DE EXPLOTACION PETROLIFERA SUBMARINA

Por primera vez se construirán en la costa occidental de Gran Bretaña módulos de plataformas para explotaciones petrolíferas submarinas. La Phillips Petroleum anuncia la construcción de dos módulos en el Pembroke Dock, de Gales, convertido ya en principal base de suministro para cuatro empresas petroleras que operan en el mar Céltico y varias firmas relacionadas con la explotación petrolífera.

Los dos módulos en cuestión están destinados al yacimiento "West Ekofisk", del Mar del Norte. Se instalarán en las plataformas de compresión del gasoducto de la Phillips, que va de Ekofisk a Amberes.

Uno de los módulos de cuatro pisos será construido por la Intep (UK) y proporcionará alojamiento para 40 hombres. Estará coronado por una cubierta para helicópteros. El otro será de acero, para el control de los trabajos.

No se sabe todavía el valor de este contrato. Una vez terminada la construcción, se procederá a remolcar los módulos a su emplazamiento, a unos 1.300 km. de distancia.

• EQUIPO MARINO PARA EL MERCADO MUNDIAL

La industria británica de equipo marino data de mediados del siglo XIX. Por aquel entonces contaba con un mercado interior "semi-cautivo" integrado por las mayores flotas de guerra y mercante del mundo. Pronto empezó a suministrar equipo fiable y de buena calidad para toda clase de necesidades en cualquier tipo de barco, no importa donde fuera construido.

Los pedidos de exportación continúan siendo de suma importancia para esta industria, ya que las factorías navales británicas no absorben actualmente toda la producción.

La industria está integrada por compañías de proporciones y organización muy diversas.

Algunas son pequeñas y especialistas que dependen del sector de construcción naval para la salida de sus productos; otras, en cambio, son grandes empresas cuyos intereses marinos forman una parte relativamente pequeña, pero importante, de sus ventas anuales. En general, en cuanto a los fabricantes principales, los pedidos de exportación representan por lo menos, el 50% de la producción; ciertas firmas exportan hasta un 90% y hay algunas que sólo envían al exterior el 10%.

Es difícil valorar lo que la industria de equipo marino representa para los fabricantes británicos, pero se calcula que el total excede £350.000.000 al año, sin contar el valor de los barcos construidos en astilleros del Reino Unido para clientes del exterior.

Riguroso control de calidad

El equipo para uso a bordo de los barcos debe ajustarse, claro está, a las rigurosas normas para el control de calidad establecidas por los institutos del ramo y los departamentos gubernamentales. Las normas exigen la inspección de los componentes durante y después de la fabricación y debido a ésto no es posible fabricar en serie el equipo marino. La mayoría de los principales productos se fabrican contra pedido en firme, siendo inspeccionados por personal del instituto correspondiente de clasificación en el curso de la manufactura. Esto ocurre especialmente con los grandes motores diesel y turbinas de vapor de propulsión en que las piezas fundidas y forjadas han de ser aprobadas antes de empezar el maquinado; luego, una vez la máquina ha sido montada y sometida a prueba, es preciso obtener el certificado correspondiente con anterioridad al despacho para su instalación en el barco.

En cuanto a los pedidos de exportación, es preciso, en algunos casos, fabricar el equipo marino con arreglo a normas dictadas por organismos reguladores del extranjero. Ahora bien, esto no crea ningún problema para los fabricantes británicos, pues la mayoría de las disposiciones extranjeras coinciden con las de "Lloyd's Register of Shipping (1), que es la sociedad de clasificación más antigua del mundo.

Desde hace mucho tiempo, los países marítimos de la América Latina han venido usando barcos de guerra y equipo marino de construcción británica. En la actualidad, la Roll-Royce (2) —principal fabricante del mundo de turbinas de gas para la propulsión de buques de guerra— suministra equipo a las marinas de Argentina, Brasil y Chile; en la esfera mercante vemos que en los astilleros de la Companhia Comercio e Negacão-Estaleiro Maua (CCN), de Río de Janeiro, se construyen barcos de carga del tipo SD 14, de diseño británico, para navieras brasileñas y de otros países. El SD 14, de la constructora británica Austin and Pickersgill (3), es el barco mercante de mayor aceptación mundial que ha venido a reemplazar la clase Liberty.

Los SD 14 brasileños se construyen en dichos astilleros, así como los motores principales (o por compañías asociadas), pero algunos de los equipos marinos de mayor complejidad y de técnica más avanzada se importan de la Gran Bretaña.

En el arsenal brasileño se construyen también fragatas Mk 10, de 3.000 toneladas de desplazamiento, cuyo diseño se debe a la Vosper Thornycroft, de Gran Bretaña. Esta compañía se ha encargado de suministrar materiales, equipo marino y servicios técnicos de acuerdo con un contrato por valor de £100.000.000 que comprende seis unidades: cuatro construidas en Gran Bretaña y dos en el Brasil.

Recientemente, la A and P Appledore International (4) ha negociado un contrato, en nombre de más de 100 fabricantes británicos de equipo marino, con el Gobierno argentino. Esta operación, cuyo valor se eleva a £26.000.000, comprende la construcción de nueve barcos de carga SD 14, tres de los cuales se construirán en Gran Bretaña y los seis restantes en Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE), de Río Santiago. Los barcos son para la Empresa Líneas Marítimas Argentinas SA (ELMA). Estarán propulsados por motores diesel marinos Doxford 76J4 (5), de 10.000 CV (7.500 kilovatios); el acero para la construcción será importado de la Britsh Steel Corporation (6); y más de 100 fabricantes británicos suministrarán diversas clases de equipo, desde forjas de acero y equipo de gobierno y control hasta maquinaria eléctrica, así como asesoramiento técnico.

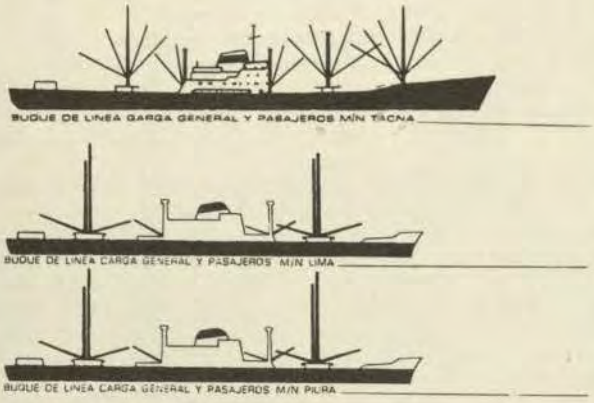
Tareas de investigación

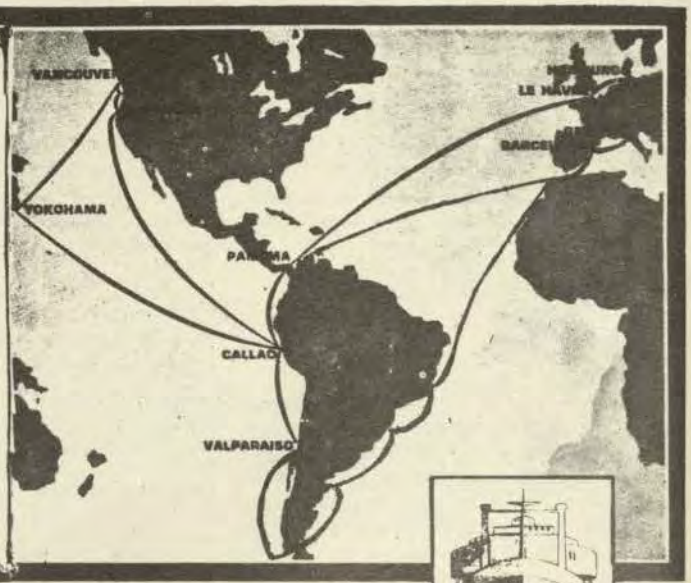
Actualmente, los fabricantes británicos de equipo marino realizan diversas tareas de investigación y desarrollo con objeto de poder satisfacer la prevista demanda de barcos modernos, especialmente de grandes petroleros y transportes de gas licuado. La cartera de pedidos mundial comprende ahora unos 220.000.000 de toneladas (peso muerto), de cuyo tonelaje una gran proporción será diseñada para operar con el mínimo costo posible y tripulaciones menores. Es, pues, natural que sea de suma importancia la fiabilidad del equipo usado en estos barcos. Por ejemplo, será preciso fabricar motores marinos para funcionar durante períodos de hasta 24 horas sin ninguna vigilancia, para lo cual se necesitará equipo de control y observación electrónico de alta tecnología.

Hoy día, la creciente congestión de las rutas marítimas y el uso de gigantescos petroleros aumentan inevitablemente el peligro de choques y contaminación, incendios y pérdidas de vidas, siendo, por lo tanto, de especial importancia el disponer de ayudas navegacionales fiables. En Gran Bretaña se fabrican brújulas ecosondas y equipos de radar altamente perfeccionados, así como instalaciones auxiliares de navegación y sistemas para evitar colisiones, siendo todos ellos objeto de demanda por parte de navieras y constructoras navales de todo el mundo.

CONSORCIO NAVIERO PERUANO S. A.

ARMADORES - FLETADORES - AGENTES MARITIMOS





SERVICIOS REGULARES: desde puertos de la costa Oeste de América del Sur:

- a puertos Europeos,
- a puertos de la costa Oeste de México, USA y Canadá,
- del Perú hasta Japón, y,
- "Servicio Combinado" de Carga y Pasajeros con la TRANSAT, desde la costa Oeste de América del Sur a puertos Europeos.

Una flota moderna que responde a las necesidades del mercado de Sudamérica.



PASEO DE LA REPUBLICA 3587 EDIFICIO "EL SOL" PISO 6o. SAN ISIDRO, LIMA TELEF: 40-1250 (12 LINEAS) - CABLES: INCALINES - LIMA TELEX: AA 3540074 - CABASA WC 3369 - INCALINES

VIKING-S.A.

Representantes Generales en el Perù de

BURMEISTER & WAIN

DINAMARCA

SALUDA A LA ARMADA PERUANA

BURMEISTER & WAIN B&W

Chota 1170 LIMA Teléfono 32-7330 Casilla 2840

tradiciones navales peruanas

más allá de su deber

Por el Capitán de Navío José Valdizán Gamio

De tez morena, perfil aguileño, frente ancha y pobladas cejas, el Capitán de Navío D. Juan Noel Lastra, poseía un semblante grave y adusto. Era un marino de la vieja escuela, de aquellos que no reparan en pormenores sino que siempre van al grano, sin detenerse en fruslerías ni en patatines, como esos que para ahorrar sílabas dicen ¡ca! en vez de caramba sin redoblar la interjección para no pasar por desacomedidos o groseros.

Con un semblante grave y adusto, hecho más serio si se quiere debido al negro bigote y a las espesas y acicaladas barbas que se dejaba crecer, tenía no solamente apariencia sosegada sino también enérgica, corroborada ampliamente por el inocultable prognatismo de su recio mentón. Hijo de D. Agustín de Noel y de doña María Lastra, justamente por no reparar en "de" demás o en "de" de menos, no firmaba ni escribió jamás su nombre usando tan aristocrático lazo entre el de pila y el apellido, sino simplemente Noel, a secas, como acomodaba mejor a su recio carácter y a su laconismo casi espartano.

Nacido en el puerto norteño de Paita, en el año de 1813, llevaba en sus venas sangre de rancias familias españolas y de caciques notables de Colán. Quizás por ello se retrataban a un tiempo, en su personalidad, la audacia y el orgullo del peninsular dándose de la mano con la sencillez, estoicismo y valentía característicos del indígena.

De niño había recibido esmerada educación en España, en el Colegio de Nobles de Vergara, tal como correspondía a su ancestro genealógico en el que los Velasco, de la Vega, Luna y Leiva, figuraban emparentados con la familia de Noel. De joven y una vez terminados sus estudios, volvió a la patria en donde le fue fácil abrirse campo y forjarse un porvenir en la Marina Mercante. Contaba tan sólo veintitrés años cuando fue nombrado capitán de la goleta "Caupolicán", que se dedicaba al comercio de cabotaje, allá por el año de 1838.

La escuela del mar contribuyó mucho a templar el carácter de Noel. Recién terminaban los días en que las tripulaciones, formadas en cubierta y acodados sus hombres, entonaban cristianamente el acostumbrado canto matutino, como implorando al Altísimo protección para su barco:

Bendita sea la luz
y la Santa Vera-Cruz
y el Señor de la Verdad
y la Santa Trinidad
Bendita sea el alba
y el Señor que nos lo manda;
¡Bendito sea el día
y el Señor que nos lo envía!

En ese ambiente tradicional y recio se forjó Noel, cuando aún se utilizaba el látigo para castigar determinadas faltas graves de la gente de mar; cuando el cepo o el trepar jarcias, para permanecer arrestados a horcaja-

(Pasa a la pág. siguiente)

(Viene de la pág. anterior)

das sobre las vergas, era pan de cada día en la navegación, sin que importara el azote frío del viento ni las velocidades intemperantes del oleaje sino la disciplina, el trabajo eficiente y el estricto cumplimiento de las órdenes a bordo.

Un lustro después, en 1841, aquel capitán de goleta resolvió ingresar en la Marina de Guerra, y previos exámenes de singular lucimiento, obtuvo el grado de Alférez de Fragata de la Armada Nacional.

A partir de ese momento podría decirse que la carrera de Noel se tornó meteórica: en casi trece años logró ostentar los galones de Capitán de Navío, no obstante haber estado sirviendo la mitad de ellos en la Selva, cumpliendo diferentes comisiones que le fueron confiadas. Durante su estada en la Amazonía, su superior directo, el Capitán de Navío Juan José Panizo, había hecho sobre nuestro protagonista la siguiente apreciación: "Como jefe de una columna, en Chanchamayo, he reconocido en el Comandante Noel integridad y constancia".

Seis años permaneció aquel joven oficial en aquella región; de su propio peculio hizo los gastos necesarios para construir el puerto y fortaleza de San Ramón, dedicándose durante ese lapso a penosas tareas destinadas a contener las irrupciones de los indígenas.

Una referencia por demás interesante sobre tan valiente marino, demuestra la envergadura de su carácter y sus rápidas decisiones. Examinémosla, lector: Se relata que encontrándose al mando de la corbeta de guerra "Libertad" y en ejercicio de un bloqueo sobre el puerto de Huanchaco, el navío de la Armada Británica "Cormorán" intentó romper el asedio. Dada la notable superioridad del buque inglés, soñar con presentarle combate habría sido poco menos que una locura. Astutamente, Noel se aproximó con su fragata al barco aquél, y al ser intimado —con cierta prepotencia— para que dejase libre el paso y suspendiera el bloqueo, respondió al comandante extranjero con una frase digna de pasar a la historia:

—"¡En nuestra santabárbara hay pólvora suficiente para volar juntos!"

En los últimos días del mes de abril de 1853, la fragata de guerra "Mercedes" a la sazón comandada por Noel, arribó al puerto de Casma para embarcar un contingente de reclutas. Designado el buque para prácticas de los guardiamarinas, llevaba en dicha ocasión a bordo al General D José Allende.

Como quiera que embarcados los hombres destinados al servicio militar, aquel jefe no veía la razón para permanecer más tiempo en el puerto, una vez que hubo llegado el vapor "Rímac" que remolcaría a la fragata hasta el Callao, como jefe de la expedición aquel General dispuso que zarparan ambos buques, aunque fuera a media noche, pese a que la prudencia aconsejaba no hacerlo.

El Comandante Noel, consciente de su responsabilidad y del peligro existente, se permitió exponer al General algunas valederas razones de índole profesional, sugiriéndole postergar el zarpe hasta el día siguiente. No fue escuchado y se dio la orden definitiva: saldrían de todas maneras, según lo ya dispuesto.

A las 23.30 horas del día 1º de mayo, sin casi haber contado con tiempo para envergar las velas y tenerlas listas para cualquier emergencia, se pasó el remolque al "Rímac", saliendo ambos buques con viento fresco de la rada de Casma.

Había ya franqueado el convoy la boca del puerto, cuando la fuerte corriente del paraje y las estrepadas inevitables en ese tipo de faenas rompieron el remolque. Con el velamen aún en bodegas y sin una lona envergada, la única maniobra aconsejable en aquel momento era intentar pasar una nueva espía al "Rímac", cosa que se efectuó pero con tan mala suerte, que cuando ya estaba hecha firme, volvió a romperse ante un nuevo estrechonazo.

Despiertos los pasajeros, incluyendo algunas mujeres y niños que autorizadamente figuraban en el rol, pronto se armó la de Dios es Cristo, se alborotó el cotarro y comenzaron los gritos, llantos y soponcios, que mezclados con las órdenes a viva voz, las carreras y los atrenzos para maniobrar de emergencia, hicieron de la cubierta un pandemonium; una especie de Juicio Final en el que cada alma, en vez de buscar su correspondiente cuerpo como diz que ha de suceder, trataba de abotonarse el cuero lo más posible para no perderlo o mojárselo, procurando evitar presentarse ante el Supremo Hacedor antes de tiempo, con la cabeza rota, despernancada o empapada de pellejo, descuidos que, dentro del protocolo celeste, deben caer gordos a Nuestro Señor.

La lobreguez de la noche contribuyó, sin duda, a agravar la situación, impidiendo una más eficaz labor de los marinos para envergar las velas y procurar que el buque gobernara, desde que con obscuridad tal cundió el pánico entre los pasajeros, quienes sin saber de cierto lo que sucedía pero intuyendo el peligro, aumentaban con sus gritos el desorden promovido por los más timoratos y sembraban de impedimentos el trabajo de la tripulación. Trasladándose de una banda a otra presos del temor, desorbitados los ojos y con desesperados movimientos de violencia, no se detenían ante los cuerpos de quienes resbalaban sino que pisándoles sin contemplaciones, pasaban por sobre ellos en su egoista intento de buscar, antes que nada, su propia salvación.

Los Oficiales trataban mientras tanto, de imponer serenidad y poder controlar la situación del buque, el que, sin medios para contrarrestar el efecto del mar, se abatía más y más sobre los peligrosos arrecifes costeños, muy cercano a la temible Roca Negra. Los esfuerzos de Noel y su gente fueron vanos: empujada la "Mercedes" por la corriente del paraje, sin remolque, velas ni gobierno, la fragata fue a estrellarse contra la saliente rocosa plena de filosas puntas, que a manera de traicioneros puñales de piedra, abrieron las entrañas de su casco y la hicieron zozobrar.

El Comandante Noel, por el hecho de que autorizado por la Superioridad Naval había embarcado en la "Mercedes" a su propia esposa, se vio precisado a librar —por instantes que debieron parecerle siglos—, una tremenda lucha entre sus más caros sentimientos y su deber de marino. Dados su carácter e integridad tuvo que predominar el último. De inmediato dio orden para organizar el salvamento, arriar los botes y embarcar de primera intención a las mujeres y a los niños. Haciendo bajar a su cónyuge en una de esas embarcaciones, permaneció insensible a sus ruegos y súplicas para que abandonase el buque antes que se fuera a pique. Sordo a los requerimientos de quienes le urgían a dejar la nave y ponerse a salvo, continuó serenamente impartiendo otras disposiciones para salvar el mayor número posible de vidas, mientras que la "Mercedes" inundada casi por completo y crujiendo en forma amenazadora, se hundía irremediablemente en el agitado mar de Casma.

El salvamento fue obra, sin duda, de sus postreros esfuerzos para no ahondar más la tragedia. De ochocientas personas, entre hombres, mujeres y niños, la rapidez del hundimiento sólo permitió que fueran cien los sobrevivientes.

Y mientras que la desesperación acicateaba a los náufragos, haciendo que sus gritos llenaran el espacio, de súbito el borboteo del buque al hundirse hizo a más de uno de aquellos desgraciados volver el rostro, obligándoles a yuxtaponer un gesto de admiración sobre su mueca de tragedia.

El Comandante Noel, de pie, serenamente sobre la cubierta de su buque, comenzaba ya a perderse dentro de la inmensidad del mar Cercano a la regala de babor, oía impasible las voces que le pedían a gritos que se salvara; entre ellas predominaba la de su esclavo mimado, quien con lágrimas en los ojos le suplicaba que así lo hiciese.

Noble y sereno, con la faz inmutable y seguro de haber hecho todo lo que pudo para economizar vidas, ante la insistencia de quienes se lo pedían respondió con una frase homérica que trasponía los límites de su deber:

—"El comandante de un buque de guerra no debe sobrevivir a su pérdida....., ¡su deber es hundirse con su barco!".

Y las olas del mar de Casma se cerraron sobre él, sepultándolo para siempre en su seno.

El 10 de mayo de 1853, el Gobierno expidió un Decreto Supremo honrando la memoria de Noel; disponiendo que el vapor "Rímac" llevara su nombre y que su retrato, adquirido por el Estado, se colocara en las cámaras de oficiales de nuestros buques de guerra.

Pero como al diablo le da —en ocasiones— por hacer olvidadizas a las personas, Carrampempe ha logrado que con el tiempo nos vayamos descuidando de las disposiciones acertadas del Ejecutivo, recordando a Noel muy de vez en cuando, casi solamente cuando hablamos de historia o cuando escuchamos cantar su himno a los cadetes de nuestra Escuela Naval:

Como el noble Noel prefiramos
a salvarnos, a otros salvar...

¿Hay derecho, lector amigo? Al terminar estas líneas —que se escriben en 1964—, admiro su sacrificio y su ejemplo; pienso en la justicia que animó a nuestro Gobierno de entonces para tratar de perpetuar su memoria...

Pero, ¿y de su nombre en un buque; de su retrato en las cámaras de oficiales, qué?

¡Las del humo!

SIMA
SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA

revista de SIMA-PERU que llega a los siguientes sectores:

—Entidades Gubernamentales y Empresas del Sector Público.
—Empresas industriales nacionales y extranjeras.
—Armadores y Astilleros del país y del exterior.
—Medios diplomáticos acreditados en el país y en el exterior.

Al anunciar en sus páginas, se llega a los directivos y ejecutivos de todos estos sectores, obteniendo resultados positivos



¿...Y SUS FRENOS COMO ESTAN...?

REVISELOS A TIEMPO

LA CASA DEL FRENO

Av. 28 de Julio 160

Jesús María

Tel. 31-3312 - 23-9464

OXIGENO
ACETILENO
SOLDADURAS
EQUIPOS

Todo para soldar

... en todo el Perú

SOIL

Sociedad QUIMICO INDUSTRIAL Lima Ltda.

AV. GMO. DANSEY 846 LIMA, 1 - TELF. 322005 - CAS. 1974

AL SERVICIO DE LA INDUSTRIA

ELECTRODOS OERLIKON

MAQUINAS DE SOLDAR HOBART

SMITH'S EQUIPOS DE SOLDADURA AUTOGENA

EXPLOSIVOS EXSA

FAMESA FULMINANTES GUIA EQUIPOS DE SOLDADURA AUTOGENA

TUBERIA DE ACERO PARA AGUA O GAS GALVANIZADOS O NEGROS "FERRUM"

SACOS METALEROS CARBURO DE CALCIO

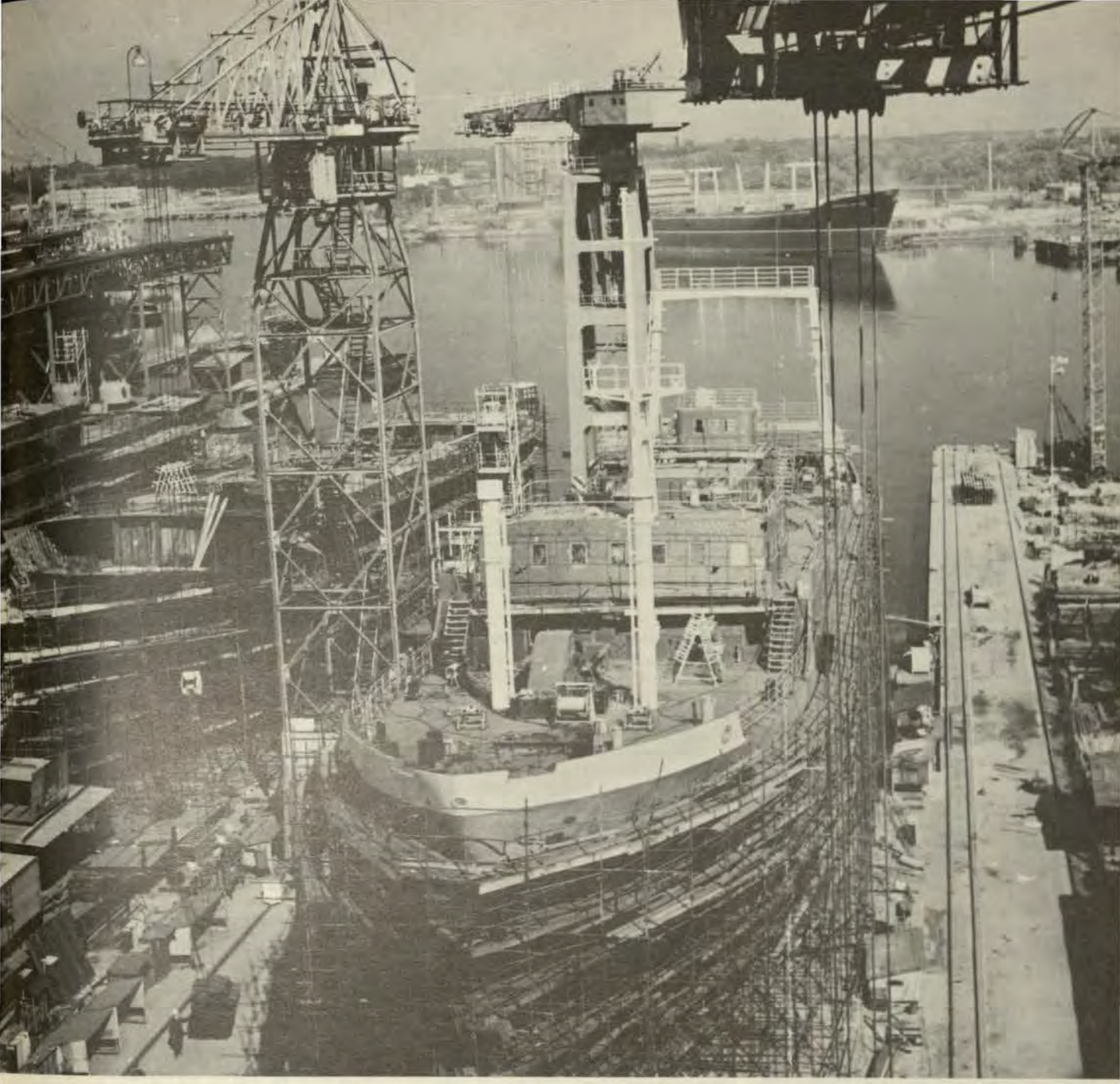
TECLES ELECTRICOS DEMAG

TECLES MECANICOS JET Elephant

TECLES RATCHET

UNION METALURGICA S.A.

JIRON MIRO QUESADA 260 OF 407 APARTADO 1952 TELF 28-3120



expansión de las exportaciones de la industria naval polaca

De las muchas ramas que forman la industria pesada polaca una de las más dinámicas es la naval. Su participación en la producción global polaca para la exportación asciende al 6%, ya que el 70% de los barcos construidos en Polonia es vendido a armadores extranjeros. Los mayores compradores de barcos polacos son la Unión Soviética, Francia y Noruega.

En 1965 los astilleros polacos construyeron barcos con un total de 350 TPM. En 1972 esta cifra ascendió a 701 mil TPM, lo cual significa que en el transcurso de 7 años la producción de los astilleros polacos se ha duplicado.

Los grandes pedidos de la Unión Soviética y Francia permitieron a la industria naval polaca especializarse, en plazo relativamente breve, en la construcción

(Pasa a la pág. siguiente)

expansión de las exportaciones de la industria naval polaca

(Viene de la pág. anterior)

de pesqueros. Hoy día los pesqueros constituyen el 34% del total de la producción de los astilleros polacos y Polonia ocupa el 2º puesto en la tabla mundial de exportación siendo aventajada solamente por el Japón. En 1972 la industria naval polaca ocupó el 5º lugar en la tabla mundial en la producción de barcos destinados al transporte de cargas secas a granel. Ese mismo año fue entregado a un armador sueco el primer barco granelero de 55 mil TPM construido en los astilleros polacos.

La construcción de barcos de altura se lleva a cabo en Polonia en 4 astilleros. Dos de ellos, los astilleros "Lenin" y el astillero "Septentrional", están en Gdansk; otro más, el astillero "Comuna de París" se encuentra en Gdynia, y, finalmente, el astillero "Adolf Warski" está ubicado en Szczecin. Los dos primeros se especializan en la producción de pesqueros y de barcos factoría muy modernos que prestan sus servicios a flotillas enteras. Además los astileros "Lenin" fabrican barcos para el transporte de madera y carga de mercancías diversas y los astilleros "Septentrional" se dedican a la construcción de remolcadores, barcos para la navegación de cabotaje y otras unidades pequeñas. Los astilleros "Comuna de París" se están preparando para la construcción del primer barco polaco de 100 mil TPM que será propulsado por motores de fabricación polaca de 23 mil CV, producidos por la empresa H. Cegielski de Poznan. Los astilleros de Gdynia, por su parte, construirán prontamente un nuevo dique seco de 300 mts. de largo, 70 de ancho y 15 de profundidad con la finalidad de poner en producción una nueva cadena tecnológica.

Todos los barcos construidos en Polonia están basados en proyectos y tecnologías polacas. El sistema de establecimiento del orden de las operaciones "Gantt" ha sido sustituido por un nuevo sistema, más moderno, llamado "Pert" que ha aportado grandes economías.

El 85% de los equipos y aparatos que son instalados en los barcos de fabricación polaca también son producidos en Polonia. Estos equipos y aparatos son fabricados, por lo regular, con licencia de las más famosas empresas mundiales: Sulzer, Burmeister & Wains, Fiat, Vickers, Baader, Laval, etc. Independientemente de los suministros efectuados para la industria nacional, todos estos aparatos y equipos también son directamente exportados.

Los logros y el nivel alcanzados por la industria naval polaca son confirmados por los resultados de las exportaciones de barcos. Según los datos publicados este año por Lloyd's Register of Shipping, Polonia logró avanzar del décimo lugar ocupado el año pasado en la tabla mundial de exportación de barcos al sexto puesto este año. Esta es una prueba convincente del desarrollo de la producción naval polaca.

Otro dato que confirma la gran importancia de Polonia en el sector de exportación de barcos es que de su producción anual exportó en 1972 el 86%, mientras que Italia exportó sólo el 13%, Inglaterra el 30%, Dinamarca el 35%, España el 41%, Francia el 57%, Japón el 58% y la República Federal Alemana el 62%.

Para comparar los resultados obtenidos por la industria naval polaca y la de otros países, es necesario tener en cuenta que la producción de los astilleros polacos es muy complicada, ya que en su mayoría se compone de barcos para la carga de mercancías diversas, barcos para la investigación oceanográfica y cargueros para el transporte de mercancías a granel. Se trata, pues, de barcos que requieren un serio insumo de trabajo lo que aumenta, en proporción, la importancia de la industria polaca.

Desafortunadamente las estadísticas de Lloyd's Register no ofrecen información sobre la estructura de la producción desarrollada por las industrias navales de otros países. Ahora bien, no es un secreto que en la producción y exportación de las potencias navales prevalecen los buques-tanques que son mucho más sencillos.

El año 1973 ha traído consigo ya, numerosos pedidos soviéticos, así como encargos de Noruega para la construcción de toda una serie de barcos para el transporte de gases líquidos. Suecia y la República Federal Alemana han elevado también su cartera de pedidos.

Esto significa que también en el futuro la producción de los astilleros polacos será exportada en un considerable porcentaje.

POLONIA: PRODUCTORA Y EXPORTADORA DE BARCOS

Desde hace muchos años la industria naval polaca se especializa en la producción de pesqueros. Ocupa el 11 puesto en la tabla mundial en la producción naval y el tercero en lo que concierne a la fabricación y exportación de esta clase de barcos.

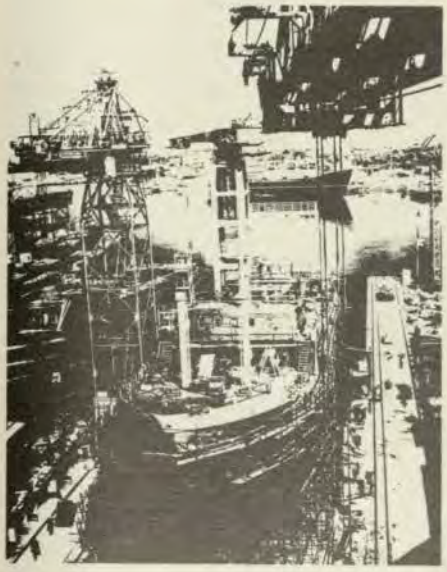
Gran parte de la producción es exportada. Entre los clientes principales están la Unión Soviética, que adquiere grandes barcos-factoría, Francia, Noruega, Rumania, Inglaterra e Islandia. En lo que concierne a América Latina, Polonia ha vendido hasta el momento pesqueros a Cuba y Brasil, mientras que Méjico y Colombia han adquirido cargueros de diferentes tipos.

El año pasado los astilleros polacos botaron 23 barcos para la pesca de altura todos de más de 100 toneladas. El tonelaje total de estas unidades ascendió a 71 mil toneladas de peso bruto. Además fueron construidos muchos cúters de menos de 100 toneladas que en gran número fueron exportados a Islandia, Irlanda, Kuwait y Libia para la pesca en zonas costeras. Otros cúters mayores, de 160 toneladas y adaptados para la pesca en el Mar del Norte fueron vendidos a Holanda.



No es casualidad que los astilleros de Gdansk, Gdynia y Szczecin especializados en la producción de barcos pesqueros reciban pedidos incluso de países donde hay una industria naval ampliamente desarrollada. Sencillamente: los barcos polacos son muy modernos y muy eficaces. Es un hecho comprobado que, por ejemplo, en Francia —que desde hace tiempo adquiere bastantes pesqueros en Polonia— casi todos los premios por la eficacia son conseguidos por los barcos pesqueros de producción polaca. Lo mismo ocurre en Inglaterra. El año pasado batió el record de pesca un arrastrero de la empresa Boyd Line Ltd. con sede en Hull, en el litoral oriental inglés. El arrastrero en cuestión fue comprado a Polonia. El propietario del arrastrero consiguió 30 mil libras esterlinas de beneficio en una sola travesía del arrastrero. Y no se trata de un gran barco sino de un arrastrero-frigorífico adaptado para la pesca con arrastre de fondo y en las zonas pelágicas. Tiene un desplazamiento de 120 toneladas. Los barcos de este tipo son empleados en la pesca en el Mar del Norte y en el Atlántico Septentrional. Pueden permanecer en alta mar durante 75 días sin interrupción.

Los barcos que pescan con arrastre de costado o lateral y que conservan el pescado con ayuda de hielo y de sal, son cosa del pasado. En los grandes bancos oceánicos, lejanos por lo regular de los puertos, actúan barcos con arrastre de popa y dotados con los equipos más mo-



dernos. Estos barcos suelen ser de 800 toneladas de desplazamiento y están equipados con las instalaciones necesarias para transformar el pescado conseguido inmediatamente en filetes, en harina de pescado, etc. Además, tienen frigoríficos propios, de grandes capacidades.

Además de los arrastreros-factoría los astilleros polacos producen otros arrastreros-frigorífico menores (uno asi fue el que consiguió el record antes citado) y otros aún más pequeños de sólo 400 toneladas de desplazamiento para la pesca con arrastre de popa. Estos barcos son adquiridos por los armadores islandeses que pescan a cortas distancias de la costa.

Los astilleros polacos producen también grandes barcos pesqueros de 10-12 toneladas de peso muerto. Se trata de barcos-base que atienden a flotillas enteras. Son verdaderas fábricas flotantes que transforman el pescado obtenido por las flotillas y lo convierten en conservas enlatadas. Además estos grandes barcos-base suministran a los arrastreros de sus flotillas todo cuanto éstos pueden necesitar durante el trabajo de largos meses en los lejanos bancos oceánicos y crean condiciones a las tripulaciones de los pesqueros para el recreo cultural y el descanso. Los barcos-base tienen salas de cine, de lectura, clubs y un amplio hospital.

Las bases tienen grandes frigoríficos de túnel de distinto tipo adaptados para las diversas especies de pescado obtenido. Estos frigoríficos están equipados con motores diesel y eléctricos. Además, las salas de máquinas están automatizadas en un grado muy considerable y lo mismo se puede decir de los aparatos de navegación y de las instalaciones para la transformación del pescado. Todos están dotados de aire acondicionado. Los astilleros de Gdansk fueron los primeros del mundo en emprender la producción en serie de los barcos-base. Los proyectos de estos barcos fueron elaborados por los especialistas polacos. Actualmente barcos del mismo tipo son producidos sólo en los astileros japoneses y germano-occidentales.

Otro gran logro de los constructores polacos son los arrastreros-factoría construidos en diferentes versiones: desde las 800 toneladas de peso muerto hasta las 2.400. Están altamente automatizados y totalmente electrificados. Los especialistas en la materia los consideran como un logro técnico de elevadísima calidad.

Los arrastreros-frigorífico, algo más pequeños que los anteriores, constituyen un tipo de pesquero muy cotizado por los armadores. En ellos el pescado es enfriado en cámaras de túnel especiales hasta una temperatura de 25 grados bajo cero. Estos arrastreros tienen muchas instalaciones automáticas y electrónicas. Si los armadores lo desean pueden ser especialmente dotados de un sistema central de registro de datos que permite supervisar automáticamente el funcionamiento de los motores y de las instalaciones frigoríficas y auxiliares. Este sistema permite también registrar las maniobras realizadas.

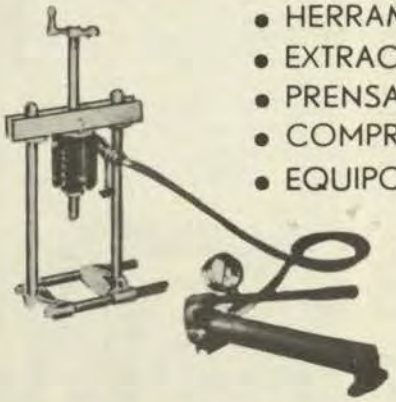
El año pasado, como en los anteriores, la industria naval polaca amplió la gama de barcos producidos. Entre los nuevos barcos hay un tipo para la pescacaza, con motores de combustión y eléctricos y dotado de instalaciones de transformación especiales. Este barco fue adquirido por una empresa pesquera de la Unión Soviética. Asimismo fueron introducidos diversos nuevos equipos entre ellos, máquinas cortadoras de las cabezas de los peces, con mando electrónico. Hay que mencionar también factorías para la producción de aceite de hígado, frigoríficos de placa, etc.

En lo que concierne a la exportación a los países capitalistas, la industria naval polaca ocupa el primer lugar entre todas las ramas de la economía nacional. Ello se debe a la altísima calidad de los barcos producto del gran talento de los constructores polacos y de las modernísimas tecnologías empleadas. Los astilleros polacos fueron unos de los primeros que emplearon el método de botar mitades que permite aprovechar mucho mejor la capacidad de producción de las gradas y de los diques secos. Ahora son botados también barcos con el método de bloque, con parte del casco prefabricado. Los proyectos de los futuros barcos son elaborados en el Centro de Técnica Naval sobre la base de investigaciones futurológicas y del marketing. Los modelos se prueban en lugares especiales dotados de todos los equipos precisos. La proyección de los barcos se realiza sobre la base del sistema polaco ZAPOS (Algoritmo Cohesionado de Proyección y Oferta de los Barcos).

Las experiencias de los astilleros polacos en la producción de barcos pesqueros así como la gran gama de este tipo de unidades que se adaptan a todas las condiciones, atrae a los armadores de todos los continentes y latitudes lo que garantiza que también los armadores peruanos encontrarán lo que necesitan en la oferta polaca.



Soltec-Herramientas S.A.



- HERRAMIENTAS ESPECIALES
- EXTRACTORES
- PRENSAS HASTA 150 TONELADAS
- COMPROBADORES HIDRAULICOS
- EQUIPOS HIDRAULICOS

SIMBOLO DE CALIDAD
EN HERRAMIENTAS

Starrett

HERRAMIENTAS DE
MEDICION Y PRECISION

- CUCHILLAS PARA TORNO
- HOJAS DE SIERRA

TRITON

MARIO VALDIVIA 190 [cdra. 31 Av. LA MARINA] **AV. LA MARINA 2555** SAN MIGUEL
TELEFONOS: 618936 511053 515612

OERLIKON



LA LINEA MAS COMPLETA DE SOLDADURA

ELECTRODOS OERLIKON

DIVISION DE
EXPLOSIVOS S. A.

CAMANA 631 - OFICINA 6TO. PISO
- CASILLA 4244 - LIMA - PERU

TELEFONO 27-6740 - CABLES
EXPLOSA TELEX: EXSA PX 5556



técnica:

AUTOMATIZACION DE LA SOLDADURA EN LA CONSTRUCCION NAVAL

por el ing. césar romero

primera parte

INTRODUCCION

En estos momentos en que la tendencia de la construcción naval en el mundo está orientada a la construcción de mayor cantidad de buques y de preferencia a la construcción de buques gigantes, puedo reafirmar personalmente que Japón ha alcanzado un desarrollo tal, que lo coloca en primer lugar en el mundo.

Después de observar los diferentes astilleros que visité desde Setiembre 1973 a Mayo 1974, de los cuales los más importantes son los de MITSUBISHI, en las ciudades de KOBE, HIROSHIMA, SHIMONOSEKI y NAGASAKI; los astilleros de KAWASAKI en la ciudad de KOBE, los de NIPON KOKAN en TSU, así como también los astilleros de I.H.I. en las ciudades de CHITA y YOKOHAMA, pienso que esto se debe principalmente a los siguientes factores:

1) La alta técnica desarrollada en todos sus aspectos
2) La planificación en sumo grado
3) La responsabilidad del personal que responde a un espíritu de trabajo y profesionalismo admirable
4) El apoyo del gobierno a través del Ministerio de Transportes para la investigación
5) La gran importancia que se le da a la seguridad personal del trabajador
6) La racionalización y distribución de servicios auxiliares y energía
7) El apoyo de industrias satélites en el suministro de insumos, todos provenientes de la industria japonesa la cual ha desarrollado paralelamente y en igual forma que la industria de la construcción naval
8) El desarrollo y automatización de la soldadura.

Siendo la industria de la construcción naval típicamente de ensamble de una serie de componentes tales como planchas, tuberías y máquinas en general, pienso que uno de los renglones más importantes dentro de esta técnica es la soldadura, cuyo desarrollo en Japón he podido evaluar y que a través de este artículo vertiré mis experiencias, tratando de que éstas generan su cometido; cual es el de proporcionar una serie de datos técnicos a todas las personas que de una u otra forma estén relacionadas con la industria naval, siendo el mayor de mis anhelos que esta pequeña contribución oriente al desarrollo de la industria naval de mi patria en lo que a automatización de soldadura se refiere.

La soldadura es una técnica muy importante, pues dentro del proceso de producción se invierte gran porcentaje hombres-hora y como tal, el constructor naval estudia el modo de facilitar la soldadura de tal suerte que desde el proyecto y desarrollo de la nueva construcción se preparan componentes que sean fáciles de soldar en el área de prefabricado, subensamble, ensamble o montaje, ya sea en grada o en dique.

En este aspecto Japón invierte grandes sumas en la investigación la que se desarrolla en cada uno de los astilleros y está ligada con el sistema de construcción a emplearse y con el tipo de buques a construirse, por lo que en el intercambio de metodología que realizan no siempre un sistema desarrollado en un astillero tiene aplicación en otro similar, porque en él se tiene en cuenta el tipo de despiece de los buques o secciones, así como los medios de trabajo, condiciones ambientales, andamiajes, sistemas de transporte y elevación, y si a esto agregamos la falta creciente de mano de obra debido a que ésta orienta a industrias menos duras y cómodas como son la automotriz, textil y electrónica; lo que hace que el gobierno japonés a través del Ministerio de Transportes oriente sus proyectos al astillero automatizado.

Otra razón para que la soldadura esté forzada tecnológicamente a avanzar, es el acortamiento paulatino de los plazos de construcción por lo que hay que desarrollar procesos y tender a la automatización, dado a la alta demanda de órdenes de construcción; pero es necesario tener presente que para lograr esta meta hay que tener en cuenta la precisión en las dimensiones, por cuanto éstas juegan un papel muy importante dentro de la etapa final de erección de secciones en grada o dique, ya que la falta de precisión en éstas obliga a rehacer las preparaciones de los bordes para la soldadura y por consiguiente elevar costos y alargar los tiempos de preparación. En los astilleros japoneses se ha dado máxima importancia a la precisión de dimensiones, para lo cual utilizan el oxicorte por control numérico (N.C.) en cuyo proceso se logra $\pm$ 0.5 mm. de precisión, lo que facilita el armado y teniendo en cuenta que para emplear soldadura automática por arco sumergido con triple cabezal en dos caras se permite como máximo una separación de bordes de 0.7 mm., así como al emplear un solo cabezal la tolerancia permisible es de 1.0 mm. en paneles de 20 x 20 mts., de lo que se deduce fácilmente que los errores relativos permisibles son muy pequeños.

DECIDIDO APOYO DE SIMA PERU AL BIENESTAR SOCIAL DE SUS TRABAJADORES



SIMA-PERU se encuentra realizando una proficua labor destinada a incrementar el bienestar de sus trabajadores, especialmente en las áreas habitacionales y deportivas, cuyas principales actividades reseñamos a continuación:

MARANGA

Durante el presente año, se ha dado inicio a la construcción de las 28 casas faltantes con las que se completará las 320 casas de la "Urbanización Residencial SIMA" ubicada en Maranga. El Banco Central Hipotecario ha otorgado un préstamo de 9 millones de soles y SIMA-PERU ha adelantado 2 millones de soles a sus trabajadores a fin de comenzar las obras de inmediato, mientras se regulariza el préstamo con el BCH.

Por otra parte, gracias a las gestiones de la jefatura de SIMA-PERU, se ha conseguido instalar un teléfono público, el mismo que ya se encuentra prestando servicio a los residentes de la Urbanización.

Próximamente se dará inicio a la construcción de la Biblioteca-Auditorium, la que a un costo de S/. 600,000.00 será construida con fondos de SIMA-PERU, aprobado por el Directorio, contribuyendo a levantar el nivel cultural de los familiares de su personal. SIMA-PERU también ha hecho una donación de S/. 194,000.00 para la adquisición de materiales de construcción, bancas, sembrio de grass y arborización de su parque "Carlos del Risco" y contribuirá con una cortadora de grass para el mantenimiento de sus jardines. Además SIMA-PERU está proporcionando asesoramiento técnico y control de las obras por intermedio de la Oficina de Ingeniería Civil del SIMAC.

FUNDO TABOADITA

Por el esfuerzo realizado por los ejecutivos de SIMA-PERU y la colaboración del Ministerio de Vivienda y del Banco Central Hipotecario se ha hecho efectivo el préstamo de 183 millones de soles para la cooperativa SIMA-LTDA. 161, lo cual permitirá dar inicio a la construcción de 546 casas en la Urbanización "Stella Maris", en donde se ubicaba el fundo "LA TABOADITA".

Los directivos de SIMA-PERU, imbuidos en el calor social que hoy emana del Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, desean ayudar a sus trabajadores que con tesón, sacrificio y gran esfuerzo quieran contar con vivienda propia, por lo que dentro de los objetivos a corto plazo se encuentra coordinando con la dinámica Directiva de la Cooperativa en el proyecto de conseguir un terreno para destinarlo a construir casas de interés social del tipo multifamiliar, que estén al alcance de la gran mayoría de su personal. Esto motivará que se efectúe un estudio de factibilidad de capacidad de pago de cada uno de los trabajadores individualmente, ya que la idea de brindar ayuda de la vivienda propia debe estar acorde a la real capacidad adquisitiva de cada uno.

CLUB DEPORTIVO SIMA

SIMA-PERU ha contribuido en el presente año, hasta el mes de Agosto, con S/. 750,000.00 para el desarrollo de las siguientes actividades deportivas amateurs: vóleibol femenino, ciclismo, fútbol y al fomento del box, atletismo, ajedrez, judo y karate. Su aporte costea gran parte de los gastos que ocasiona la adquisición de útiles deportivos, alquiler de canchas para entrenamiento, sostenimiento del personal administrativo y pago de entrenadores, así como la adquisición de premios para las competencias deportivas.

La directiva del Club Deportivo SIMA, en el apoyo de la jefatura de SIMA-PERU, ha iniciado las gestiones ante el Ministerio de Vivienda a fin de conseguir el terreno que haga pronto la realidad tan esperada por todos los trabajadores del SIMA-PERU, cual es contar con un completo complejo deportivo.

humor naval



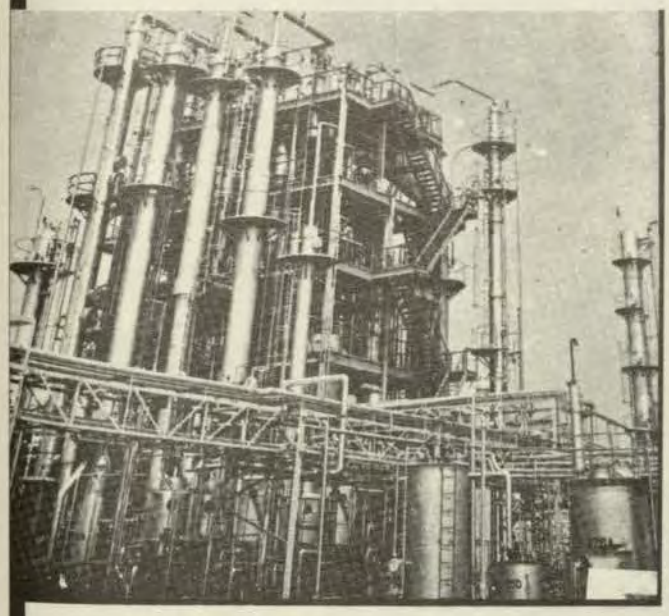
1



2

SIN PALABRAS

C. ITOH & CO., LTD.



TOKYO, OSAKA JAPON
IMPORTADORES, EXPORTADORES
Y DESARROLLO EN GENERAL

DESARROLLA FINANCIACIONES, CONSTRUCCIONES NAVALES, CAMBIOS TECNOLOGICOS, INVERSIONES, EMPRESAS MIXTAS, PLANTAS SIDERURGICAS, PLANTAS PETROQUIMICAS, INDUSTRIAS BASICAS Y MINERIA.

C. ITOC & CO., LTD.
SUCURSAL DEL PERU
Jr. Camaná Nº 780
LIMA - PERU

TELF. 27-5870 - TELEX Px 5243
APARTADO 5033

ACEROS

DE RENOMBRE MUNDIAL

BALFOUR

AISI	T-1	AISI	01	AISI	8620
"	M2	"	S5	"	W-1
"	H13	"	1035	"	1035
"	D3	"	4140	"	1045
					1060
					1065

AISI	304	AISI B 1112
"	316L	ACERO PLATA
"	420	CUCHILLAS PARA TORNOS
"	430	TUBOS MECANICOS
"	431	ETC.

CATALOGO GRATIS A SOLÍCITUD STOCK PERMANENTE CONSULTENOS PARA TRATAMIENTO TECNICO

GRAMILL COMERCIAL S. A.

CARABAYA 831 308 311 TEL. 28-3470

---

repsa REFRACTARIOS PERUANOS S. A.



LADRILLOS
- o silicosos
- o silico - aluminosos
- o aluminosos
- o básicos

APISIONABLES
- o silicosos
- o básicos

CASTABLES
- o silicosos
- o silico - aluminosos
- o básicos



MORTEROS
- o un mortero para cada tipo de refractario



PLASTICOS
- o silico - aluminosos
- o aluminosos



Distribuidores Exclusivos:

PERUVIAN TRADING

PERUVIAN TRADING Av. Alfonso Ugarte 899 Tel. 28-8240

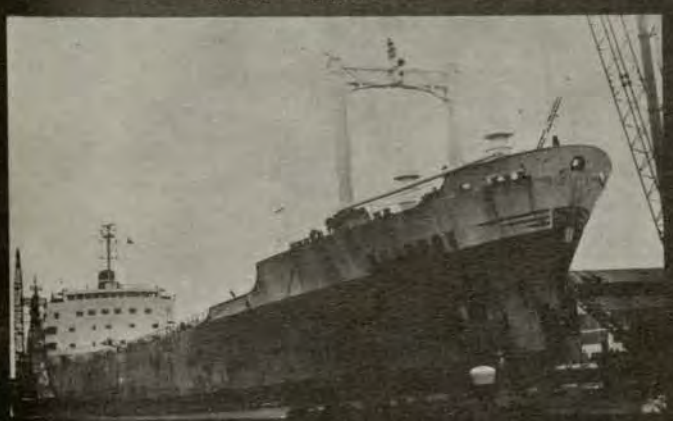
fueron reparados en el simac

Buque	Registro	Nacionalidad	Armador o Rep.
B/P ROBERTO B	300.39 TRB	Panameña	Ag. Marítima César Ugarte
B/P FERNANDO B	300.39 „	Panameña	Ag. Marítima César Ugarte
B/P WHITE STAR	870. „	EE.UU.	Peruana de Pesca S.A.
B/F CRATER	948.49 „	Polaca	EPSEP RYBEX S.A.
B/F CENTAURUS	948.49 „	Polaca	EPSEP RYBEX S.A.
M/N RIO DE LA PLATA	3,114.96 „	Argentina	Técnica Naviera y Portuaria
M/N GARCILASO	5,480.92 „	Peruana	C.P.V.
B/P WHITE STAR	870. „	EE.UU.	Peruana de Pesca S.A.
M/N RIMAC	6000. „	Peruana	C.P.V.
M/N INCA PACHACUTEC	5,766. „	Peruana	C.P.V.
B/P FUKU MARU 11	212.06 „	Japonesa	Serv. Marítimos El Pacífico S.A.
M/N MORELIA II	639. „	Mexicana	Línea Mexicana del Pacífico
B/A MARIA	200. „	Ecuatoriana	G.E. NEWTON S.A.
D/V GLOMAR CHALLENGER	10,000. „	Panameña	Empresa Naviera Santa
B/T 9 DE OCTUBRE	7,490. „	Peruana	C.P.V.
B/P FUKU MARU 11	212.06 „	Japonesa	Serv. Marítimos El Pacífico S.A.
M/N RIO DE LA PLATA	3,114.96 „	Argentina	Técnica Naviera y Portuaria S.A.
M/N SALTILLO	1,247. „	Mexicana	Línea Mexicana del Pacífico
DRAGA LA PERLA	365. „	Peruana	T.M.C.

(Pasa a la pág. siguiente)



M/N. "GARCILASO"



M/N. "HUANDOY"



M/N. "RIO DE LA PLATA"

(Viene de la pág. anterior)

Buque	Registro	Nacionalidad	Armador o Rep.
M/N ZARUMILLA	768. „	Peruana	FERTIPERU
R/LA PUNTA	137. „	Peruana	T.M.C.
M/N SALTILLO	1,247. „	Mexicana	Línea Mexicana del Pacífico
T/C KILLA	300. „	Peruana	Segundo Lobato Araujo
B/F OCEANO ANTARTICO	1,385. „	Cubana	Convenio Pesquero Peruano-Cubano
B/P RIO PREVISTO	928. „	Peruana	FERTIPERU
B/P GARRIDO I	316.96 „	Española	Servicios Andinos.
DRAGA MARINERO RIVAS	813. „	Peruana	ENAPU
B/P GARRIDO I	316.96 „	Española	Servicios Andinos
"MOCHICA"	2,218.00 „	Peruana	Cadena Envasadora "San Fernando"
DRAGA OFICIAL "MAR LANDA"	613.00 „	Peruana	T.M.C.
VICTORIA I	146.48 „	Panameña	Ballenera Kinkai
VICTORIA VII	190.04 „	Panameña	" "
VICTORIA VIII	189.94 „	Panameña	" "
"SANTA MAR"	3,401.00 „	Peruana	Emp. Naviera Santa
"MAR OCEANO"	1,292.11 „	Cubana	Convenio Amistad Perú-Cuba
"IVANA"	652.00 „	Peruana	Trans Naviera del Perú
"HUANDOY"	7,425.91 „	Peruana	Naviera Humboldt



M/N. "SALTILLO"



Draga "MARINERO RIVAS"





M/N. "OCEANO ANTARTICO"



M/N. INCA PACHACUTEC



M/N. "MAR OCEANO"



D/V. "GLOMAR"



T/C. "KILLA"



"MOCHICA"





SHERWIN-WILLIAMS PERUANA S.A.

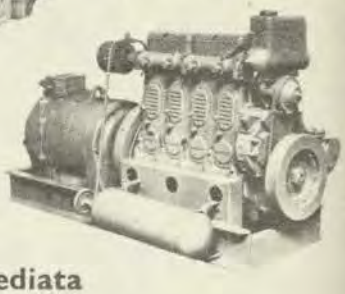
Felicita al Servicio Industrial de la Marina del Callao. Por su actividad al servicio del país y hace votos por su constante progreso en beneficio del Desarrollo del Perú

SHERWIN-WILLIAMS...
la pintura de los maestros!

BAUDOUIN



Motores Marinos e Industriales



Grupos Electrógenos

en stock para entrega inmediata

BRAILLARD S. A.

Ventas - Servicio - Repuestos
Av. República de Panamá Nº 2267
Tel. 315152 - Balconcillo - Lima

REPARACIONES Y SERVICIOS MARINOS S.A.

MUELLE DE SERVICIOS
VARADERO GRUA

TALLERES MAESTRANZA - REPARACIONES
CONSTRUCCION NAVAL – DIQUE
ASESORIA TECNICA – DISEÑOS
REPRESENTACIONES

VARADERO MODERNO CON PLATAFORMA DE ASCENSOR. PARA LEVANTAR LANCHAS PESQUERAS. REMOLCADORES. CHATAS Y YATES CON LA MAYOR SEGURIDAD EFICIENCIA Y GARANTIA EN EL TRABAJO



OLEO CENTRO CALLAO

MUELLE OLEOCENTRO
TERMINAL PESQUERO
CALLAO – PERU
TELEFONO 29-3102
GERENCIA 24-4132

FACTORIA ROMERO S.A.

CONSTRUCCIONES MECANICAS

Proyectos - Instalaciones
y Reparaciones Navales
Trabajos de Torno y Fresa

ESPECIALIDAD EN TODO TIPO DE VALVULAS



Av. Argentina 530 Callao Telf: 296810

¡bienvenidos al simac!

En estas páginas, publicamos las fotografías de algunas visitas que tuvimos, las cuales las recibimos con gran satisfacción y cordialidad. Siempre las puertas del SIMAC están abiertas para todos quienes desean acompañarnos durante nuestras diarias labores.

PRESIDENTE DE PANAMA



EL JEFE DEL ESTADO PANAMEÑO inicia el recorrido de las instalaciones del **SIMAC.**



UN TRABAJADOR SIMISTA saluda al Presidente de Panamá.



EL GENERAL TORRIJOS recibe un presente recordatorio del **SIMAC.**

Interesante, honrosa y muy cordial fue la visita que el Presidente de la Nación Panameña, General Omar Torrijos Herrera, hiciera al Servicio Industrial de la Marina-Callao (SIMAC) el 21 de Enero del presente año a propósito de su estadía en nuestra patria. El General Torrijos, acompañado de su comitiva oficial, pudo apreciar en el terreno las modernas instalaciones de nuestro astillero, del cual dijo con admiración al término de su visita: "Funciona ya de acuerdo a una alta tecnología de construcción naval".

Posteriormente, el General Torrijos y su comitiva, conformada, entre otras personas, por el Ministro de Relaciones Exteriores de Panamá Juan Antonio Tack, el Ministro de Comercio e Industrias Fernando Manfredo y el Rector de la Universidad de Panamá Rómulo Escobar Betancourt, fueron invitados por los altos jefes de la Marina a visitar las diversas instalaciones del SIMAC.

MINISTRO DE DEFENSA DE CUBA





DURANTE LA VISITA OFICIAL QUE REALIZO AL PERU invitado por el Gobierno Revolucionario, el Ministro de Defensa de la República Popular de Cuba, Comandante Raúl Castro visitó las instalaciones del SIMAC, en donde fue recibido por su Director Ejecutivo, C. Alm. Arturo Calisto Morey y por el Jefe del SIMAC, C. de N. Daniel Masías Abadía.





INVITADA OFICIALMENTE POR NUESTRO GOBIERNO, permaneció entre nosotros en marzo de 1974, una delegación militar de China Popular. Entre el programa que se organizó con este motivo, ellos visitaron las instalaciones del Servicio Industrial de la Marina-Callao, en donde su Director Ejecutivo y el Jefe del SIMAC los acompañaron y atendieron cordialmente.



Visita del C. Alm. U.S. Navy Harry Gerhard (16-5-74).



Visita del General U.S. Army W. B. Ronson (21-2-74).



Visita de la Misión Militar de los EE. UU de N. A. (15-5-74).



Visita de la delegación de los Astilleros y Fabricantes Navales de Argentina (26-6-74).



Visita de la Misión Comercial Cubana (3 - 5 - 74).



Visita de los Participantes del CAEM (22 - 4 - 74).



Visita de los Aspirantes a Oficiales de Reserva Naval (16 - 2 - 74).



Visita de los alumnos de la U. de Lima (2 - 2 - 74).



Visita de los Aspirantes a Cadetes de la ESNA (15 - 3 - 74).



Visita del Personal de CENTROMIN (5 - 2 - 74).



Visita de los alumnos del Colegio R. Porras B. (26 - 6 - 74).



Visita de los alumnos del SENATI (23 - 4 - 74).



Visita de Oficiales Argentinos (29 - 11 - 73).



Visita de los cadetes Náuticos de la Escuela "M. Grau" (28 - 11 - 73).



Visita de la Misión Venezolana de Fomento (22 - 11 - 73).



Visita de Oficiales del Ejército Peruano (17 - 12 - 73).



Visita de alumnos del Colegio Peruano-Británico (21 - 11 - 73).



Visita de alumnos de la Escuela Técnica (24 - 12 - 73).

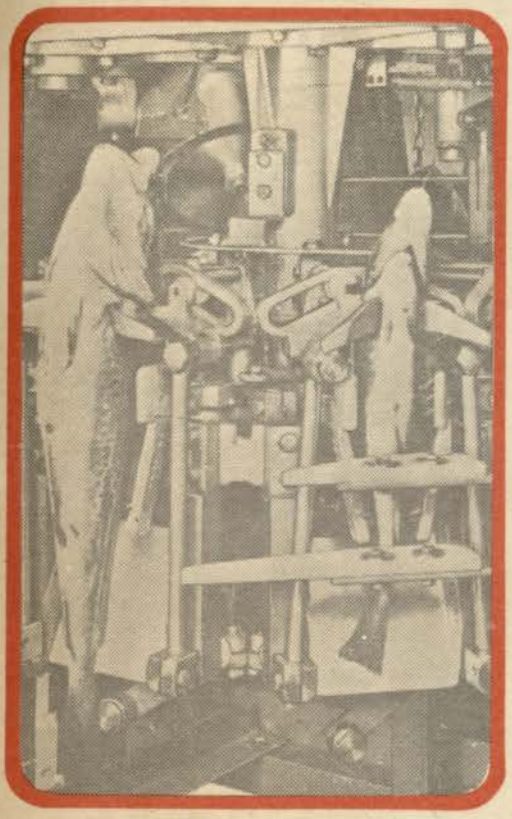


Alumnos del curso de mecánica del Instituto "José Pardo" (24 - 12 - 73).



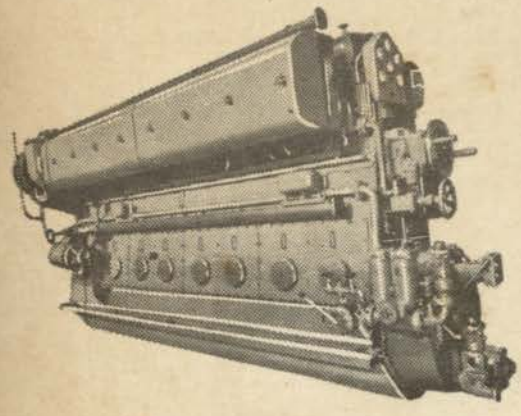
Alumnos del Colegio Santa María Reyna (19 - 11 - 73).

PROGRESO ECONOMICO CON FERROSTAAL



- Maquinaria para la Industria de procesamiento de pescado
- Maquinaria textil
- Maquinaria para la Construcción
- Motores Diesel
- Equipos de bombeo
- Maquinaria para la Industria en General





- **ASESORAMIENTO**
- **PLANIFICACION**
- **SUMINISTRO**
- **FINANCIACION**

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

CITECO

COMPAÑIA IMPORTADORA TECNICO COMERCIAL S. A.

Av. Argentina 2415-LIMA .Casilla 2469

Telf. 319010

SIMA PERU

SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA



SIMA

SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA

Nº 37 SET. 1974 — AGO. 1975

"En el preciso instante en que el casco de la motonave AMAZONAS tocó las aguas del Callao, quedó afianzada una vez más la capacidad y prestigio internacional de los astilleros del Servicio Industrial de la Marina como entidad lider de la construcción naval de alto bordo en Hispanoamérica".

SHERWIN WILLIAMS

saluda al SIMA por la puesta en servicio y entrega a la C. P. V. de la motonave AMAZONAS, y agradece la confianza depositada en nuestros productos para su pintado.

SHERWIN WILLIAMS

la pintura de los maestros





No. 37 SET. 1974 - AGO. 1975

Revista de los Servicios Industriales de la Marina SIMA-PERU

DIRECTOR:
Jaime Vidal de la Torre Ugarte
Jefe RR. PP.

REDACCION:
Base Naval del Callao,
Av. C. Alm. Mora No. 1102,
Callao - Perú.
Telex 25528PU SIMA-PERU
Casilla Postal 112

IMPRESION:
Santiago Valverde S.A. LIMA.

NUESTRA PORTADA:
Perfil de la proa del "Trompeteros", buque tanque de 25,000 TPB que se está construyendo para PETROPERU.

La Revista SIMA es editada por la Oficina de RR. PP. de SIMA-PERU. Su distribución es gratuita. Circula en el Perú y en el extranjero. Sus artículos pueden ser reproducidos total o parcialmente consignando su fuente.

INDICE

EDITORIAL	2
Vice-Almirante A.P. Jorge Parodi Galliani Ministro de Marina	4
Directorio de SIMA-PERU	5
Motonave "Amazonas" en Servicio	9
SIMA: 25 Años de Actividad Industrial	13
Entrevista al Gral. de Brigada E.P. Máximo León Velarde Ruiz Huidobro	17
SIMA-CHIMBOTE: Centro de Operaciones Nº 3	18
La Construcción de Buques avanza a Buen Ritmo	20
Evolución de la Marina Mercante Peruana	23
Pruebas en la Mar de la Motonave "Amazonas"	26
Automatización en la Soldadura de la Construcción Naval	29
Naymlap el Rey que llega por Mar en Barca Dorada	33
Adiestramiento en el SIMAC	36
Gente del SIMAC	38
Jefe Naval de Argentina nos visitó	40
Miscelánea	42
7,128 Personas visitaron Nuestras Instalaciones de Setiembre '74 a la fecha	44
Almirante Alemán visitó el SIMAC	45
El Servicio Social y la Empresa Moderna	47
Reparaciones en el SIMAC	48
Felicitaciones y Agradecimientos	51
Vocabulario Marítimo	53

MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
Julio J. Elías Murguía

EDITORIAL

EL 14 de febrero del pte. año el Servicio Industrial de la Marina cumplió veinticinco años de fructífera labor. Este cuarto de siglo ha servido para reafirmar los valores más esenciales de nuestra institución. Una ligera mirada retrospectiva deja observar como durante este lapso se consolida, desarrolla y progresa la industria naval de alto bordo en el Perú, lo que nos ha permitido obtener grandes triunfos y una riquísima experiencia.

El SIMA surgió por iniciativa de un grupo de Oficiales de la Armada Peruana quienes, contando con la comprensión de la Superioridad Naval, previeron las grandes posibilidades de la Industria Naval en el país. Ahora, después de cinco lustros, vemos los resultados tangibles de esa iniciativa: el SIMA es en estos momentos el primer astillero de Hispanoamérica y se convertirá en uno de los más modernos del orbe al concluirse los proyectos de ampliación por ejecutarse.

El esfuerzo, empeño, capacidad y ahínco de miles de peruanos que laboran en la industria naval está dando resultados, poseemos un ritmo de trabajo regular y esperamos alcanzar una elevada producción en calidad y cantidad.

Es indudable que el SIMA se ha logrado convertir en un complejo industrial poderoso y de sólida estructura, capaz de cumplir eficientemente con todos los trabajos que emprenda. Las complicadas labores que cumple un astillero, sus incontables problemas de diversa índole, las tareas de planificación, programación, desarrollo de planes y proyectos, etc., permiten comprender que la tarea es amplia y que para montar un complejo de este tipo se requiere dedicación, sacrificio, capacidad y una buena dosis de iniciativa y optimismo.

El Servicio Industrial de la Marina ha progresado mucho en los veinticinco años que tiene de fundado, el camino trazado es promisorio y altamente positivo, existe perfecta coordinación entre los intereses particulares y generales de toda la familia naval, de esta manera la comunidad de ideales permite un avance constante y progresivo. Poniendo en tensión nuestras energías será posible cumplir con los objetivos que son engrandecer la Marina y por ende el país.

La labor de desarrollar el SIMA la cumplió un grupo de oficiales que con optimismo, fe, tesón e innegable capacidad fue forjando lo que es hoy el primer astillero de América Hispana; esto demuestra el valor que tiene una decisión tomada en el momento adecuado y la firmeza puesta al servicio de una causa.

Actualmente nuestra sociedad se caracteriza por un intenso afán de progresar, de desarrollarse, de luchar por acortar la distancia que nos separa de las naciones industrializadas y tecnificadas. Identificando el desarrollo con la justicia social, el Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas se encuentra empeñado en transformar la sociedad para hacerla solidaria y humanista. Teniendo en cuenta que una Nueva Sociedad no se consigue sin desarrollo, sin industrialización; y que el desarrollo sin justicia social deviene en explotación, la Revolución está creando modelos nuevos y justos de relaciones entre los componentes del área de producción del país.

Considerando estas circunstancias llegamos a establecer que el SIMA aporta su contribución al desarrollo nacional. Con mentalidad laboral avanzada, con entusiasmo, vigor y capacidad para asimilar la tecnología más adelantada de los países líderes en la construcción naval, ha logrado una experiencia impresionante y alentadora para los pueblos en vías de desarrollo al constituir una gran empresa en base a sus propios medios y esfuerzos.

Muchas industrias se han establecido en el Perú últimamente, más aún, estimándose que se formarán una gran cantidad de Empresas de Propiedad Social se podrá contar con un índice elevado de organismos industriales. El SIMA, desde su perspectiva, tendrá muchos vínculos con las empresas nacientes, tanto en los aportes que pueda ofrecer en productos y técnica como en orientación y transmisión de experiencia.

En todo momento hay que tener en cuenta que el SIMA, económicamente, tiene una importancia fundamental, los nueve barcos construidos han movilizado un capital enorme: esto se tradujo en pago de mano de obra y compra de insumos nacionales y extranjeros.

Desde el punto de vista político tiene un valor extraordinario lucir el pabellón nacional por los mares del mundo en buques construidos en el Perú y tripulados por peruanos. Esto aparte de lo que significa tener una flota poderosa.

Por otra parte, es interesante acotar que, el factor prestigio, incide profundamente en todo lo que se refiere a construcción naval, flota mercante, número de buques operativos, etc.

Al cumplir el SIMA un cuarto de siglo de vida es necesario hacer un pequeño balance de la obra realizada, analizar nuestra trayectoria y continuar indesmayablemente por el sendero elegido.



Vice-Almirante A. P. Jorge Parodi Galliani, Ministro de Marina, Comandante General de la Marina y Miembro de la Junta Revolucionaria de la Fuerza Armada.

VICE-ALMIRANTE A.P. JORGE PARODI GALLIANI, MINISTRO DE MARINA

El Vice-Almirante A.P. Jorge Parodi Galliani ejerce desde el 30 de agosto de 1975 los cargos de Comandante General de la Marina, Ministro de Estado en el Despacho de Marina y Miembro de la Junta Revolucionaria de la Fuerza Armada.

Estos elevados cargos le fueron confiados cuando, el entonces Contralmirante A.P. Jorge Parodi Galliani, se desempeñaba como Jefe del Estado Mayor General de la Marina con retención de los cargos de Jefe de la Oficina Nacional de Integración (ONIT) y Presidente del Directorio de la Corporación Andina de Fomento (CAF).

El Vice-Almirante Jorge Parodi Galliani llega así a alcanzar la cúspide de su carrera naval iniciada en diciembre de 1943, con el grado de Alférez de Fragata.

EJERCICIO PROFESIONAL

Durante su ejercicio profesional, el Vice-Almirante A.P. Jorge Parodi Galliani ha ocupado importantes cargos en buques y dependencias de la Armada así como en la Administración Pública, entre los cuales figuran los de Director General de Economía de la Marina, y en adición a sus funciones Presidente de la Empresa Nacional de Comercialización de Insumos (ENCI), Director de Hidrografía y Navegación de la Marina, Jefe de la Oficina Naviera Comercial, Agregado Naval del Perú en Italia, Agregado Naval, Militar y Aéreo del Perú en España, Ayudante del Señor Ministro de Marina, Secretario-Ayudante del Comandante General de la Marina, Comandante de la Flotilla de Desembarco y Comandante del Buque Escuela BAP "Independencia".

Así mismo se aprecia en su foja de servicios los cargos de Comandante del Destructor de Línea BAP "Guise", integrante del Estado Mayor General de la Marina, Comandante de la Fragata BAP "Ferré", Segundo Comandante del Destructor de Escolta BAP "Aguirre", miembro del Estado Mayor de la Escuadra, Jefe de Operaciones del Crucero BAP "Bolognesi", Jefe del Departamento de Personal Civil de la Dirección General del Personal de la Marina y Agregado Naval Auxiliar en la Embajada del Perú en Londres.

Es graduado en la Escuela Superior de Guerra Naval y ha seguido el curso táctico para Comandantes y Segundos Comandantes.

Posee las siguientes condecoraciones en el grado de "Gran Oficial": Orden Gran Almirante Miguel Grau, Cruz Peruana al Mérito Naval, Cruz Peruana al Mérito Aeronáutico y Orden al Mérito de la Guardia Civil del Perú. Es así mismo "Comendador" de la Orden Militar de Ayacucho, de la Orden al Mérito Militar de la Guardia Civil y Republicana y de la Orden al Mérito de la República Italiana. Ostenta también en la "Primera Clase" la Orden al Mérito Naval Española, la Orden al Mérito Militar Española y la Orden al Mérito Aeronáutico Española, así como la Orden al Mérito Naval de Venezuela en su "Tercera Clase" y la Medalla Conmemorativa de la Operación Ayacucho.

El Vice-Almirante A.P. Jorge Parodi Galliani está casado con la señora Carmen Quesada Eguren de Parodi, con quien tiene dos hijos: Silvana y Jorge.



SE DESIGNA JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA MARINA, AL CONTRALMIRANTE A.P. GUILLERMO A. VILLA PAZOS

El Contralmirante A.P. Guillermo A. Villa Pazos ha sido designado para ejercer el cargo de Jefe del Estado Mayor General de la Marina.

Antes de ocupar su actual cargo, el Contralmirante A.P. Guillermo Villa Pazos integró el Estado Mayor del Comando Conjunto de la Fuerza Armada (CCFA).

Durante su carrera naval, ha desempeñado importantes cargos en buques y dependencias de la Armada, tales como los de Director de Hidrografía y Navegación de la Marina, Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas y de la 5ta. Zona Naval, Secretario del Despacho Ministerial de Marina, Agregado Naval, Militar y Aéreo a la Embajada del Perú en España y Jefe del Estado Mayor de la Base Naval del Callao.

Así mismo, ha sido Comandante de numerosos buques de la Escuadra, entre ellos del Crucero BAP "Bolognesi", de la Flotilla de Cañoneras Torpederas (cuyas unidades las recepcionó y las condujo desde Inglaterra al Perú), del Buque de Desembarco BAP "Chimbote", de la Fragata BAP "Palacios", del Buque de Rescate BAP "Ríos", del Remolcador de Alta Mar BAP "Selendón", del Caza-Submarino BAP "CS-5" y del Buque de Desembarco BAP "BT-3".

En igual forma, ha sido Segundo Comandante del Crucero BAP "Almirante Grau", del Destructor BAP "Rodríguez", del petrolero BAP "Pariñas" y del Remolcador de Alta Mar BAP "Selendón".

Entre otros cargos, integró la Comisión que viajó a los EE. UU. de N.A. para recibir y conducir al Perú un Dique Flotante, al mando del Remolcador de Flota; fue Jefe de la Casa Militar del Presidente de la República, Edecán del Presidente de la República, Oficial Instructor de la Escuela Superior de Guerra Naval y de la Escuela Naval del Perú y Oficial de Dotación de Cruceros y Destructores.

En la actividad académica, el Contralmirante A.P. Guillermo A. Villa Pazos es graduado en el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM), Academia de Guerra Aérea, Escuela Superior de Guerra Naval de los Estados Unidos de Norteamérica y en la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. Inició su carrera como Oficial de Marina después de haberse graduado de Alférez de Fragata en 1944 en la Escuela Naval del Perú.

Posee las siguientes condecoraciones: Gran Oficial de la Orden "Almirante Grau", Gran Oficial de la Orden "Cruz Peruana al Mérito Naval", Gran Oficial de la Orden "El Sol del Perú", Gran Oficial de la Orden "Cruz Peruana al Mérito Aeronáutico" y Gran Oficial de la Orden "Al Mérito por Servicios Distinguidos". Así mismo, es Comendador de la "Orden Militar de Ayacucho", Comendador de la Orden "Cruz al Mérito de Gobierno y Policía" y la condecoración "Jorge Chávez" de la FAP. Entre las condecoraciones extranjeras, ostenta los grados de Gran Oficial de la Orden "Cruz al Mérito Naval" de España, "Cruz al Mérito Aeronáutico" de España, "Cruz al Mérito Militar" de España y de la Orden al "Mérito Civil" de España.

El Contralmirante A.P. Guillermo A. Villa Pazos está casado con la señora Josefina Fort Larco de Villa Pazos, con quien tiene dos hijos, Guillermo Villa Fort (Ing. Mecánico) y Victoria Villa Fort.



Contralmirante A.P. José Montoya Carcelén

EL CONTRALMIRANTE A.P. JOSE MONTOYA CARCELEN HA SIDO NOMBRADO DIRECTOR GENERAL DE LOGISTICA DE LA MARINA.

El Contralmirante A.P. José Montoya Carcelén nació en Caraveli el 19 de marzo de 1923, ingresó a la Escuela Naval el 17 de marzo de 1942, egresando como Alférez de Fragata el 29 de diciembre de 1945.

Es calificado en Ingeniería, Diplomado de la Escuela Superior de Guerra Naval y Diplomado del Centro de Altos Estudios Militares.

A bordo ha desempeñado, últimamente los siguientes cargos: Comandante del B.A.P. "Ucayali", Comandante del B.A.P. "Sechura" y Jefe del Estado Mayor General de la Escuadra. En tierra se ha desempeñado como: Jefe del Departamento de Planes del SIMA; Jefe de Planes, Política y Estrategia del E.M.G.M.; Comandante del CITEN; Director del CITEN y Director de Ingeniería Naval.

El Contralmirante Montoya posee las siguientes condecoraciones: Caballero de la Orden Militar de Ayacucho, Oficial de la Orden Militar de Ayacucho, Oficial de la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval, Comendador de la Orden Almirante Padilla de Colombia, Gran Oficial Cruz Peruana al Mérito Naval y Gran Oficial Orden Gran Almirante Grau.

Es casado con la señora Sara Manrique con quien tiene cinco hijos.



Contralmirante A.P. Guillermo Runciman Navarrete.

CONTRALMIRANTE A.P. GUILLERMO RUNCIMAN NAVARRETE, SECRETARIO GENERAL DE LA MARINA.

El Contralmirante Runciman nació en el Callao el 29 de octubre de 1923, ingresó como cadete el 30 de diciembre de 1939, egresando como Alférez de Fragata el 23 de diciembre de 1944.

En tierra el Contralmirante Guillermo Runciman se ha desempeñado últimamente en la Jefatura de la 1ra. y 3ra. Sección del Estado Mayor General de la Marina, Jefe de Estudios de la Escuela Naval del Perú, Sub-Director de la Escuela Naval y Director de Instrucción de la Marina. A bordo ha desempeñado los cargos de: 2do. Comandante del B.A.P. "Gálvez", 2do. Comandante del B.A.P. "Pariñas", Comandante del B.A.P. "Ilo" y Comandante del B.A.P. "Crnl. Bolognesi".

Posee las siguientes Condecoraciones: "Medalla Sociedad" Fundadores de la Independencia: Caballero de la Orden Libertadores de Venezuela, Caballero de la Orden Militar de Ayacucho del Perú; Oficial de la Orden Militar de Ayacucho del Perú; Comendador de la Orden "Cruz Peruana al Mérito Naval"; Gran Oficial de la Orden "Cruz Peruana al Mérito Naval"; Gran Oficial de la Orden "Gran Almirante Grau" del Perú.

Es casado con la Sra. Teresa Saettone con quien tiene dos hijos.

CONTRALMIRANTE A.P. JUAN EGUSQUIZA BABILONIA, COMANDANTE GENERAL DE LA ESCUADRA.

El Contralmirante Egúsquiza nació en Iquitos el 25 de abril de 1924, ingresó a la Escuela Naval el 11 de febrero de 1943, egresando como Alférez de Fragata el 31 de octubre de 1946. Ha seguido los siguientes estudios, entre otros: Curso Escuela Submarinos New London USA, Curso de Comando y Estado Mayor en Newport, Perfeccionamiento Superior en la Academia Diplomática del Perú, Participante del CAEM, Calificado en la Escuela de Guerra Naval.

En tierra ha desempeñado, últimamente, los siguientes cargos: Secretario General del Ministro de Marina, Jefe de la 3ra. Sección del Estado Mayor General de Marina, Sub-Secretario General de Marina y Presidente del Directorio de la Compañia Peruana de Vapores. A bordo se ha desempeñado últimamente como 2do. Comandante del B.A.P. "Angamos", Comandante del B.A.P. "Abtao" y Comandante de la Comandancia de la Flotilla de Submarinos.

Tan distinguido Oficial General posee las siguientes condecoraciones: Oficial Orden "Cruz Peruana al Mérito Naval"; Caballero Orden Militar de Ayacucho; Insignia Naval de la War College de Newport; Comendador Orden "Cruz Peruana al Mérito Naval"; Gran Oficial "Cruz Peruana al Mérito Naval"; Gran Oficial "Orden Gran Almirante Grau".

Es casado con la Sra. Elsa Zevallos con la que tiene seis hijos.



Contralmirante A.P. Juan Egúsquiza Babilonia.

Miembros que continúan en el Directorio



Contralmirante A.P. Arturo Calisto Morey, Director Ejecutivo de SIMA-PERU

Contralmirante A.P. Edmundo Masías Scheelje, Director General de Economía de la Marina.



Secretario del Directorio



Capitán de Fragata A.P. (Admón.) Pedro Noya Carrillo.



Capitán de Navío A.P. Julio Zapata Martínez.

CAPITAN DE NAVIO A.P. JULIO ZAPATA MARTINEZ, JEFE DEL SERVICIO IND. DE LA MARINA-CALLAO.

El Capitán de Navío A.P. Julio Zapata, nació en Tacna el 1º de Junio de 1927, ingresó a la Escuela Naval el 26 de febrero de 1945, egresando como Alférez de Fragata el 24 de diciembre de 1949.

El Comandante Zapata ha realizado estudios de: Curso de Ingeniería en el Great Lakes Illinois EE.UU., Curso de Control de Averías en Filadelfia, Curso de Artillería Naval en Filadelfia y es Diplomado del Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval.

Nuestro Jefe ha desempeñado, últimamente, los siguientes cargos: Capitán de Puerto de Puno, Dirección de Material de la Marina, Jefe del Servicio Aeronaval, Ministerio de Industria y Comercio y Jefe del Servicio Industrial de la Marina Iquitos.

Posee las condecoraciones: Caballero de la Orden Militar de Ayacucho y Oficial de la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval. Es casado con la señora Norma Aste Baptista con quien tiene dos hijos.



Capitán de Navío A.P. Julio Pacheco Concha Hubner

EL CAPITAN DE NAVIO A.P. JULIO PACHECO CONCHA HUBNER HA SIDO NOMBRADO JEFE DEL SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA-IQUITOS.

El Capitán de Navío A.P. Julio Pacheco Concha Hubner nació en Mollendo el 17 de diciembre de 1929, ingresó a la Escuela Naval el 26 de febrero de 1946, egresando como Alférez de Fragata el 29 de diciembre de 1950. El Comandante Pacheco es calificado en Submarinos y Diplomado del Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval.

Ultimamente ha desempeñado los siguientes cargos: Capitán de Puerto de Ilo, Escuela Naval del Perú, Director de Armas Navales, Agregado Naval a la Embajada del Perú en Colombia, Director del CITEN.

Posee las siguientes Condecoraciones: Caballero de la Orden Militar de Ayacucho y Oficial de la Orden Cruz Peruana al Mérito Naval.

El Capitán de Navío Julio Pacheco es casado con la señora Matilde Gaige.



MOTONAVE "AMAZONAS" EN SERVICIO

EL 7 de mayo del pte. año, la Compañia Peruana de Vapores recibió de los Servicios Industriales de la Marina SIMA-PERU, la Motonave "Amazonas" en solemne ceremonia a la que asistieron el Ministro de Marina, Vicealmirante Guillermo Faura Gaig, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, General de Brigada E.P. Raúl Meneses Arata y autoridades civiles, eclesiásticas y militares. La ceremonia de entrega llevada a cabo a bordo de la nave, fue sencilla y emocionante, e hicieron uso de la palabra el Presidente del Directorio de SIMA-PERU, Contralmirante A. P. José Conterno Montani y el Presidente del Directorio de la CPV, Capitán de Navío (r) Juan Cabello Hurtado.

La ceremonia se inició con la entonación del Himno Nacional por todos los asistentes y, luego de los discursos, el oficial más joven de la tripulación izó la bandera nacional en el asta de popa. Posteriormente el Presidente de la CPV cedió el comando del buque al Capitán Federico Mazuelos Solari.

En las partes sustantivas de su discurso el Presidente del Directorio de SIMA-PERU expresó: "Con profunda emoción de peruano y marino, tengo el honor de dirigirles la palabra para expresarles nuestra más viva satisfacción de tenerlos a bordo de esta Motonave "Amazonas" construida en nuestros astilleros la cual lleva el nombre del rio más caudaloso del mundo y perenniza el nombre de dos naves mercantes que, antes de ahora, tuviera la Compañía Peruana de Vapores. Algo más, evoca también a la Fragata de nuestra Armada que en 1856 diera la vuelta al mundo luciendo orgullosa el bicolor nacional. Este acto de entrega y afirmado de la bandera nacional en la M/N "Amazonas", tercer granelero de 25,000 toneladas de desplazamiento que se ha construido en los astilleros de SIMA-PERU, constituye un motivo de profundo orgullo para todos los peruanos; estos momentos de júbilo alcanzados con acciones reales y objetivas como



Vista de la ceremonia de entrega del "Amazonas" a la CPV, el 7 de mayo del pte. año. Asistieron al acto Señores Ministros de Estado y distinguidas personalidades de la industria y el comercio.



La Motonave "Amazonas" en gradas, en pleno proceso de construcción. Se observan parte del bulbo de proa aún sin concluir y la parte interior de lo que será la proa.



El barco va tomando forma. Falta poco para que se terminen los trabajos del bulbo de proa. Se nota que algunas planchas faltan en la estructura.

esta obra, pone de relieve una vez más la eficiencia y alta capacidad de todos nuestros trabajadores, así como la adecuada tecnología utilizada en la ejecución de los trabajos de construcción. Dentro de este contexto, SIMA-PERU expresa su más profundo reconocimiento al Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada, que conduce el Señor Presidente de la República, General de División E.P. Juan Velasco Alvarado, al habernos apoyado plenamente en todas nuestras actividades referentes a la construcción de este granelero y a otras concernientes al progreso de la industria naval de alto bordo. Asimismo, esta obra representa la eficiencia de la coordinación, el esfuerzo y apoyo que ha existido en todo momento entre los sectores de Marina, Transportes y Comunicaciones, Economía y Finanzas, Industria y Turismo, Comercio y otras entidades como el Instituto Nacional de Planificación, Corporación Financiera de Desarrollo y el Banco de la Nación."

En otro momento de su importante disertación el Contralmirante Conterno dijo: "La confianza depositada por la empresa naviera del Estado en nuestra capacidad, compromete una vez más nuestro reconocimiento, constituyendo esta relación la mejor objetivización del sistema nacionalista que considera a la industria de construcción naval y a la actividad naviera como pilar básico de la política de desarrollo industrial que impulsa dinámicamente nuestro progreso socio-económico y que está haciendo cumplir la premisa de transportar la carga peruana en buques de bandera peruana, construidos en astilleros peruanos y comandados por peruanos, completando asi el ciclo de la utilización de nuestros recursos. El valor de este buque es del orden de los 550 millones de soles, que incluye más del 50 % de insumos nacionales lo que permite un ahorro muy importante en divisas, garantizando una permanente fuente de trabajo e incentivando a la industria nacional a la cual agradecemos su valiosa aportación".

Refiriéndose a la actividad de nuestro astillero actualmente, el Presidente del Directorio de SIMA-PERU señaló: "Con la finalización de los trabajos de esta nave, la construcción actual de un buque tanque de 25,000 toneladas de desplazamiento para PETROPERU (Proyecto 017) que se ejecuta en estos momentos en nuestra grada junto con otros proyectos y la ampliación de la infraestructura del SIMAC que incluye un dique de hasta 300,000 toneladas de capacidad con sus respectivos talleres de apoyo y una grada de construcción similar a la existente, el SIMAC se hace cada vez más capaz. El SIMA-Iquitos igualmente, con programa acelerado y adecuado a las necesidades de nuestro oriente peruano, se adecúa cada vez más a las exigentes necesidades de la zona. Finalmente se suma la reciente iniciación de las obras de instalación del Complejo Calderero Estructural en Chimbote dirigido principalmente a la complementación del ciclo de transformación de insumos siderúrgicos en el campo metalmecánico, contribuyendo a la descentralización de la actividad industrial de la Capital y en esta forma se va logrando el afianzamiento de los cimientos que permitirán asegurar el creciente desarrollo de la industria naval del Perú. Así se demuestra que poseemos las condiciones para cubrir cada vez más y mejor el mercado de buques, respaldando esta afirmación con las obras realizadas, con los planes de expansión y descentralización y con su participación en escala comercial y competitiva a nivel internacional, en cuyo panorama naval industrial poseemos ya un reconocido prestigio en este tipo de actividades. Al reseñar estas realizaciones SIMA-PERU hace público un motivo que nos enorgullece con justa razón: que, con respecto a los ocho buques de alto bordo que han salido de sus astilleros: los buques tanque "Zorritos", "Lobitos", "Pariñas" y "Pimentel", cargueros "Ilo" y "Rimac" y de los graneleros de 25,000 toneladas "Olaya" y "Hnos. Cárcamo", no hemos recibido una sola observación de su construcción. Estos buques se encuentran actualmente brindando eficientes servicios, incluyendo el primero: B.A.P. "Zorritos" que fue lanzado en el año 1958. Ellos lucen orgullosos nuestro bicolor por todos los mares del mundo, ratificando así nuestro alto grado de eficiencia y la gran capacidad del trabajador peruano. En la continuación de nuestras actividades debemos afirmar orgullosamente que luego de lanzar próximamente el Proyecto 017 para la Compañía PETROPERU, se iniciará la erección en gradas de un petrolero similar para la Oficina Naviera Comercial y luego seguirá la construcción de otro gemelo para PETROPERU, los cuales se encuentran en pleno proceso de fabricación en talleres".

Luego, en la parte final de su alocución indicó: "Al referirme a estas últimas realizaciones, SIMA-PERU está respondiendo al reto que significará la llegada del oleoducto a la Costa y la exportación y autoabastecimiento de petróleo del país. Creemos que todos los peruanos, con realizaciones propias de sus actividades, como es nuestro caso en la industria de la construcción naval, que



Simultáneamente a los trabajos en proa se construye la parte correspondiente a popa.



La Motonave ya lista para el lanzamiento. Meses de trabajo constante han dado resultado. El esfuerzo de cientos de peruanos servirá para el desarrollo del país.

reporta una amplia gama de beneficios para nuestro desarrollo económico y social, apoyamos y participamos en los esfuerzos que realiza el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada en demanda del logro de las profundas e irreversibles transformaciones en que está empeñado para alcanzar nuestra independencia económica y para convertir al Perú en un país en donde todos los peruanos constituyan una sociedad justa, humanista y solidaria".

Inmediatamente después dirigiéndose al flamante buque con voz emocionada por la trascendencia del momento dijo: "Motonave "Amazonas": surca el mar, tu medio ambiente; rompe con tu roda la superficie de todos los mares cuando vayas por ellos llevando y trayendo riqueza y progreso. Sé portadora de la enseña patria para que en alta mar o cuando estés surta en los puertos del mundo sepan todos que eres peruana, mensajera de esta Patria Nueva, como ahora lo eres en tu ya inminente inicio de actividades en la mar".

Luego hizo entrega oficial de la nave al Presidente del Directorio de la Compañía Peruana de Vapores con las siguientes palabras: "Me complace entregarle a nombre del Directorio de SIMA-PERU, la Motonave "Amazonas" y al mismo tiempo agradecerle a Ud. y en Ud. a la Compañía de su Presidencia por la confianza depositada en nosotros. La confianza no sólo confirma, también estimula: dos factores que no pueden dejar de tenerse en cuenta cuando hay conciencia plena del significado y de la trascendencia de la obra que se realiza".

A continuación, el Presidente del Directorio de la CPV, dio respuesta en un conceptuoso discurso del que extractamos los siguientes términos: "Los barcos de la Compañía Peruana de Vapores tocan todos los puertos del mundo, excluidos los del Africa que pronto tocaremos, esto nos convierte en la empresa naviera más grande de Sud América. La CPV tiene dieciséis motonaves de las cuales cuatro han sido construidas íntegramente en el SIMA; las naves peruanas que construyó el SIMA las recibimos con exacta puntualidad y con la más avanzada tecnología puesta al servicio del Hombre. Es por esto que la CPV ha culminado las gestiones para que esta prestigiosa institución formada por profesionales peruanos construya para nuestra empresa otros cuatro graneleros similares al "Amazonas" con lo cual nuestra flota de naves de este tipo se incrementará a siete. Con ellos podemos seguir transportando productos por todos los mares del mundo con la bandera peruana al tope del mástil".

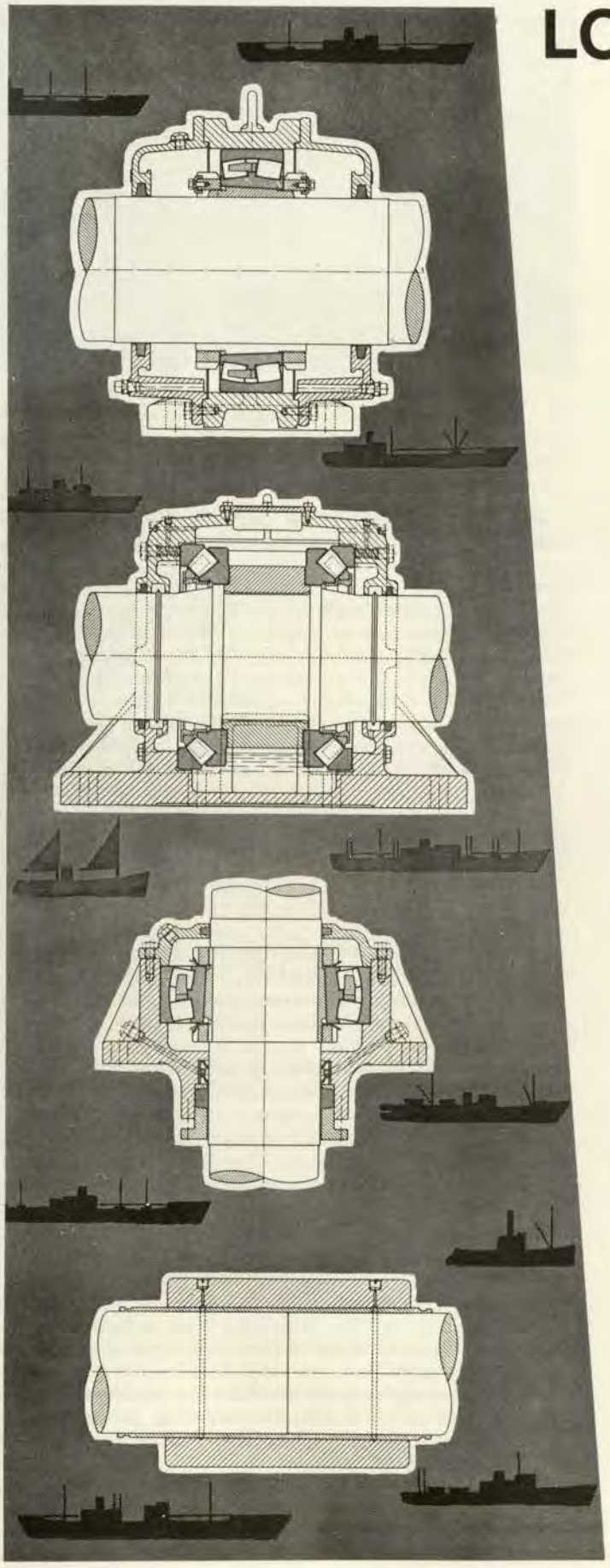
La Motonave "Amazonas", gemela del "Olaya" y el "Hnos. Cárcamo", tiene las siguientes características:

Eslora	180.30 mts.
Eslora entre perpendiculares	167.87 mts.
Manga moldeada	22.86 mts.
Puntal moldeado	13.72 mts.
Calado	10.21 mts.
Peso muerto	25,000 Ton.
Velocidad	16 nudos
Clasificación	L.R.S. + 100 A. I.
Máquina principal	Sulzer del tipo RND-76 con una potencia de 12,000 BHP a 122 r.p.m.
Máquinas auxiliares	Tipo RTG B-6-6,000 r.p.m.
Capacidad de bodegas	31,780 m^3 de granos
Tanques laterales	3,891 m^3 de granos

A continuación exponemos algunos datos interesantes sobre la construcción de la M/N "Amazonas":

- La construcción ha demandado un total de 234,794 hombres-día: en Gradas 76,796 h/d y en Montaje y acabado 157,998 h/d.
- Se empleó 120 toneladas de soldadura.
- En Gradas se ensambló un promedio de 713.48 t/mes o sea 27.44 t/día.
- En Talleres se ensambló un promedio de 583.76 t/mes o sea 22.45 t/día.
- El proceso de construcción duró:

  En Gradas 184 días.
  En Talleres 255 días.
- Total de meses empleados hasta el lanzamiento: 9.
- Total de meses empleados en la construcción: 18.
- En productos nacionales se invirtieron S/. 100 millones.
- La altura de la M/N "Amazonas" de la quilla a la cubierta magistral es de 25 mts. o sea igual a un edificio de diez pisos.
- En lo que a generación de corriente se refiere la nave tiene una potencia de 1,470 KW. que son suficientes para alumbrar cinco mil casas o sea un pueblo de las dimensiones de Chancay.
- El motor principal tiene 12,000 BHP lo que fácilmente serviría para impulsar 600 carros de 8 cilindros y 1,200 carros de los chicos.
- En cables se han utilizado 35 Km.

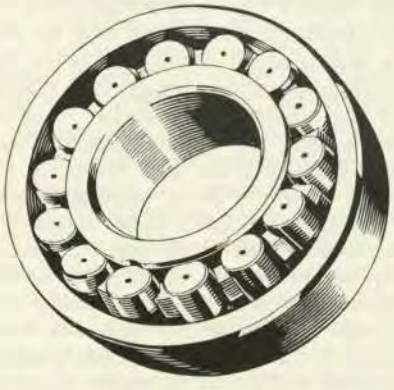


LOS RODAMIENTOS PARA BARCOS CON UNA DIFERENCIA

Durante los últimos veinte años, los países constructores de barcos saben, y han hecho buen uso, de las ventajas únicas de los rodamientos **SKF**. Cientos de vapores de diferentes tipos han sido equipados con rodamientos **SKF** para ejes de propulsión, chumaceras para ejes de las hélices, rodamientos para timones y acoplamientos de ejes OK. En los motores de los barcos y en la maquinaria en general, los rodamientos **SKF** han sido la respuesta a muchos de los problemas de los diseñadores.

Los rodamientos **SKF** ofrecen el más alto grado de confianza con menos fricción y una reducción sustancial en el costo de mantenimiento.

Los acoplamientos de ejes OK, especialmente diseñados para usarse con los rodamientos de ejes de propulsión **SKF**, son más fáciles para montar y desmontar que los antiguos tipos de acoplamientos.



SKF

SIMA: 25 años de actividad industrial







En las vistas se puede observar diversos momentos del proceso de construcción de un buque en talleres y en gradas. La tarea es ardua y sumamente tecnificada.

EL 14 de febrero próximo pasado el Servicio Industrial de la Marina cumplió veinticinco años de fundado. Cuando se conmemora un acontecimiento de esta trascendencia es inevitable lanzar una pequeña observación al pasado y efectuar, aunque sea mentalmente, un ligero balance.

Si comparamos el SIMA 1950 con el SIMA 1975, nos encontramos con que existen muchas diferencias en el aspecto humano y material y una gran similitud en lo que se refiere a mística, empuje y afán de progreso. Efectivamente, el personal del SIMA se ha incrementado cualitativa y cuantitativamente en forma notable; más de tres mil trabajadores, en su mayoría técnicos o especialistas laboran en este centro industrial. Y, en lo que se refiere al aspecto material, la diferencia es igualmente saltante, hoy existe en el SIMA gran cantidad de equipo altamente tecnificado y de alta eficiencia, además de máquinas y herramientas para toda clase de trabajos de metalmecánica.

El Servicio Industrial de la Marina ha diversificado ampliamente su área de acción y se ha constituído en un complejo industrial de primer orden en el ámbito nacional. Muchos son los éxitos logrados en el campo de la construcción naval, las reparaciones y la tarea ardua y silenciosa del mantenimiento de buques, tanto de la escuadra como estatales y particulares. Muestra palpable son los nueve barcos de alto bordo que construidos por manos peruanas, surcan todos los mares del mundo exportando e importando productos: el "Zorritos", el "Lobitos", el "Pariñas", el "Pimentel", el "Ilo" el "Rímac", el "José Olaya", el "Hnos. Cárcamo", y el "Amazonas" han vitalizado el transporte y, por ende, la economía.

En estos momentos SIMA-PERU se encuentra en una etapa clave de su vida, el cuarto de siglo de existencia ha definido la perspectiva y, los proyectos que se tienen conducirán a nuevos horizontes.



El B.A.P. "Zorritos", primer buque construido en nuestros astilleros. Se encuentra prestando servicios desde 1959.



El B.A.P. "Pariñas", primer buque tanque de 10,000 TPB que se construyera en el Perú.

INDUSTRIA NAVAL SIGNIFICA SOBERANIA Y DESARROLLO ECONOMICO

La Industria Naval es un complejo que abarca el transporte marítimo, el astillero donde se construyen los barcos, los diques donde se reparan y mantienen éstos y las industrias auxiliares que abastecen al astillero. Industria naval también significa soberanía y desarrollo económico. Todos los países que poseen una industria naval poderosa la incentivan por medio de subsidios, liberación de impuestos o precios especiales a los insumos que utiliza. Esto se debe a la trascendental importancia que tiene ésta desde el punto de vista estratégico, social, económico, industrial y político.

Países como el Perú cuyo comercio exterior es nutrido y que transporta más del 95% de su carga por mar necesita, en forma imprescindible, una flota mercante numerosa y eficiente, compuesta por buques construidos en el Perú y con tripulación nacional. De

esta manera se cierra el ciclo económico-industrial-comercial con amplia ventaja para el país, ya que al construir nuestros propios barcos ahorramos divisas y generamos puestos de trabajo para miles de peruanos y, al transportar productos en barcos nacionales, ahorramos flete y generamos divisas.

El Perú es una nación que mira al mar por tradición, ya los antiguos peruanos utilizaban el mar como fuente de productos alimenticios y como vía de comunicación. Posteriormente el mar ha ido creciendo en importancia y, actualmente para nosotros, representa la cuarta región del Perú.

Es indudable que para una efectiva utilización y explotación de las 200 millas de nuestro mar territorial necesitamos desarrollar ampliamente la industria naval, SIMA-PERU contribuye a ello.



Las secciones internas de los buques se pre-ensamblan en talleres y luego se trasladan a gradas para su ensamble.



El B.A.P. "Lobitos", segundo buque tanque, de 6,000 TPB, construido en el SIMA.

INDUSTRIA NAVAL ELEMENTO DE PROGRESO

En el mundo siempre ha existido una apreciable demanda de buques de todo tipo para satisfacer las crecientes necesidades de transporte, pesca, y demás quehaceres de tipo marino, hay que tener en cuenta que más del 80% del comercio mundial utiliza la vía marítima. No siempre los astilleros se encuentran en capacidad de cumplir con la demanda debido a múltiples motivos entre los que se cuentan:

- Los elevados costos de inversión que requieren los astilleros para ser ampliados y modernizados.
- La tecnología que es aplicable sólo después de un período de adaptación.
- La capacitación del personal que es uno de los fundamentos del proceso de construcción naval.
- Hay además otros factores de menor envergadura como son tiempos de entrega, abastecimiento de insumos, etc.

Observándose esta situación ¿que perspectivas tiene la industria naval en el Perú?

Es este un tema interesante y de gran importancia para el desarrollo de la industria y economía nacionales. El sector que más nos interesa actualmente es el de la construcción naval de alto bordo que en nuestro medio está ya consolidado y en proceso de expansión y modernización. SIMA-PERU ha elaborado un ambicioso proyecto, en estos momentos en fase de pre-ejecución, que permitirá construir barcos de hasta 300 mil TPB.

Si consideramos que en el mundo hay demanda de buques se deduce que la construcción naval en el Perú tiene grandes proyecciones y posibilidades. La exportación de barcos cobra, en estas circunstancias, una vigencia plena e impostergable. Es conocido que la exportación de cualquier producto se basa, fundamentalmente, en la buena calidad de éste y en que el precio sea competitivo a nivel internacional. En cuanto a calidad el SIMA ha construido nueve barcos, como se anotara anteriormente, y ninguno de ellos ha sido objeto de reclamos por defecto de construcción. La totalidad de naves que han salido de los astilleros del SIMA se encuentran en servicio, generando divisas para el país. En cuanto a precios se refiere siempre ha mantenido la política de trabajar con precios competitivos a nivel internacional, tanto en la reparación y mantenimiento de buques como en la construcción de los mismos. De lo expuesto se deduce la factibilidad de que SIMA-PERU se convierta en exportador de barcos de alto bordo lo que creará una nueva fuente de divisas para el país. Sobre este rubro hay que tener en cuenta que el Perú es el único, dentro del Grupo Andino, que posee astilleros para la construcción de buques de gran tonelaje.

Por otra parte, la industria naval necesita de una gran cantidad de insumos. Es por esto que la instalación de industrias conexas, complementarias y auxiliares es imprescindible para lograr crear bases sólidas en la industria naval nacional. Hay una enorme variedad y cantidad de productos que precisa la construcción de un barco de alto bordo. Estos requerimientos vigorizarán la industria peruana.

Los cinco lustros de vida que tiene el SIMA han sido, pues, notablemente beneficiosos y pródigos en realizaciones. Ahora, al afrontar el reto del desarrollo se confía en el éxito ya que está demostrado, con hechos, que tiene la capacidad suficiente para alcanzar las metas que se ha fijado.

Inversión y Esfuerzo

Solidario para el Desarrollo del Pais



En la creación y fortalecimiento de las Empresa de Propiedad Social, la Corporación Financiera de Desarrollo participa con fé en el trabajo creador del Hombre Peruano y su vocación por ayudar a forjar el futuro empresarial del Nuevo Perú.

COFIDE

CORPORACION FINANCIERA DE DESARROLLO

Suma de esfuerzos peruanos
para el Desarrollo Peruano.



General de Brigada E.P. Máximo León Velarde Ruiz Huidobro, Gerente General de PETROPERU.

Entrevista al Gral. de Brigada E.P.

Máximo León Velarde Ruiz Huidobro

¿Qué importancia tiene para PETROPERU la construcción naval de alto bordo en el país?

—Petróleos del Perú es usuario de buques-tanque, que se utilizan para transportar petróleo crudo y productos refinados tanto en el tráfico de cabotaje como en el internacional.

Como es lógico suponer, nuestra Empresa debe cubrir sus necesidades en forma adecuada y con la oportunidad exigida por sus planes y programas destinados a mantener óptimos niveles de abastecimiento de combustibles en el país.

Desde tal perspectiva, es evidente que la construcción naval de alto bordo tiene primordial importancia para nuestras operaciones. Al país en general y a PETROPERU en particular le interesan estimularla en lo posible, ya que significa eliminar una fuente de salida de divisas y, al mismo tiempo, fomentar la tecnología naval, con indudables beneficios para el desarrollo nacional. Con tecnología nacional se puede hablar en éste y en otros campos de verdadero desarrollo integral del país, vale decir en condiciones de interdependencia y no de dependencia del exterior.

Es importante subrayar que la expansión de la industria petrolera peruana ya está incentivando, y seguirá haciéndolo en el futuro, la construcción de embarcaciones para el transporte marítimo y fluvial.

—¿Qué porcentaje de la carga que PETROPERU produce se transporta en buques nacionales?

—En lo que se refiere al transporte de cabotaje por vía marítima, aproximadamente el 62 por ciento de la carga de PETROPERU es fletada en barcos de bandera nacional. Movilizamos alrededor de 80 mil barriles por día, de distintos productos.

—¿En qué forma se podría conseguir que toda la carga, incluyendo los futuros productos de exportación, se transporte en buques nacionales?

—Para lograr tan saludable objetivo es indispensable contar con una flota peruana suficiente. Alcanzada esta premisa, sólo queda dictar las disposiciones legales pertinentes en función de los prioritarios intereses nacionales.

—¿Cuántos buques y de qué tonelajes se estiman necesarios?

—Hasta el año 1980 serán necesarios 3 buques de 25,000 toneladas de porte cada uno, para el transporte de productos refinados.

Para el abastecimiento de petróleo crudo a la Refinería de La Pampilla en el año 1977, se estima que se requerirá un buque de 60,000 toneladas y otro de 35,000 toneladas, aproximadamente.

—¿Qué concepto le merece la obra de los Servicios Industriales de la Marina?

—El más alto de los conceptos. Su eficiencia es reconocida no sólo en el ámbito nacional sino también en el internacional. Barcos diseñados y construidos en los astilleros del SIMA hoy surcan victoriosos los mares del mundo como símbolos de lo que podemos hacer los peruanos cuando nos decidimos a poner a prueba nuestra capacidad y nuestro coraje.

—¿Está Ud. satisfecho con la construcción del buque-tanque que SIMA-CALLAO está erigiendo en sus gradas?

—Confiamos en la calidad de los trabajos.

—¿Qué mensaje se serviría Ud. enviar al personal de SIMA-PERU?

—Que sigan perseverando en sus esfuerzos por el desarrollo de su empresa y por el engrandecimiento y la prosperidad de la patria, especialmente ahora que tenemos la certeza de que nuestro trabajo posibilitará la construcción de una nueva sociedad peruana de participación plena y justicia social.



SIMA-CHIMBOTE: Centro de Operaciones No. 3

EL primero de marzo de 1975, un domingo lleno de sol, se inauguró el Complejo Calderero y Estructural de Chimbote.

En una ceremonia sencilla se procedió a la colocación de la Primera Columna, un símbolo de futuras actividades. Asistieron al acto los titulares del Ministerio de Industria y Turismo y del Instituto Nacional de Planificación. Presenciaban la escena, aparte de directivos del promotor del proyecto, SIMA-PERU, y de las autoridades locales, un pequeño grupo de ciudadanos chimbotanos quienes se dieron cuenta del hecho al pasar por el lugar, ya que el área todavía estaba como una pampa, sin cerco, a la vista de todo el mundo.

El quince de abril de 1975, esta misma área se encontró cercada. Pero no para hacerse un claustro, sino para posibilitar el desarrollo de una serie de actividades que son el inicio de un Complejo Industrial, que creará nuevas fuentes de trabajo y aportará, al lado de SIDERPERU, su parte en la conversión del Pueblo Chimbotano en un "Pueblo de Acero".

Treinta días después ya se encuentran instalados equipos de fabricación y el área está provista de energía eléctrica, gracias a la colaboración de ELECTRO-PERU. Hay además unos 150 hombres empeñados en fabricar Estructuras Metálicas para SIDERPERU, estructuras que hasta la fecha han sido importadas. Pero en este caso, la ingeniería es peruana, igual que la materia prima, las planchas de acero fabricadas por SIDERPERU y los electrodos para convertir planchas en columnas y vigas, por lo tanto esta fabricación tendrá una integración peruana de un 96 %. Cabe mencionar en este lugar, que esta primera obra de SIMA-Chimbote no es un galpón pequeño, sino una obra de 1,600 toneladas de acero.

Mirando hacia adelante y hacia atrás, mucho se ha hecho, pero mucho más queda por hacer.

Más de año y medio, SIMA-PERU está trabajando en la preparación de un Complejo Calderero y Estructural en Chimbote: Anteproyectos, Estudios de Factibilidad, Investigación de Suelos, Programas de Adiestramiento, gestiones de Financiación y Programas de Pre-operación, son las marcas de este camino.

Manos peruanas van construyendo un futuro promisorio. Con esfuerzo y sacrificio se trabaja para el porvenir, cimentando y desarrollando las industrias que darán una nueva fisonomía a nuestra patria.





El Director Ejecutivo de SIMA-PERU, Contralmirante A.P. Arturo Calisto Morey, dirigiendo la palabra durante la firma del Convenio sobre el desarrollo del Complejo Calderero-Estructural.

Colocación de la Primera Columna del Complejo Calderero-Estructural de SIMA-Chimbote, obra que significa un elemento vital de progreso para el puerto norteño. Asistió a la ceremonia el Ministro de Industria y Turismo Contralmirante A.P. Alberto Jiménez de Lucio.

Si surge ahora la pregunta ¿porqué SIMA-PERU va a realizar este Complejo? nada mejor podrá contestar que las palabras del Director Ejecutivo de SIMA-PERU, Contralmirante A.P. Arturo Calisto Morey, en su discurso durante la celebración del Convenio sobre el desarrollo de proyectos integrantes del Complejo Calderero y Estructural de Chimbote, el 13 de enero de 1975 entre el Ministerio de Industria y Turismo, COFIDE y SIMA-PERU:

"Si ustedes me preguntan sobre la razón de este Complejo y porqué SIMA-PERU lo va a realizar, les contestaré lo siguiente:

Primero, que la Planificación Nacional decidió que es indispensable la formación de un potente Complejo Metal-Mecánico para el desarrollo de nuestro país.

Segundo, que el Ministerio de Industria y Turismo, después de cautelosa investigación ofició a SIMA-PERU para que se encargue de la realización de este proyecto tan ambicioso.

Tercero, que SIMA-PERU aceptó esta difícil tarea, convencido que la podía llevar a cabo en base a su experiencia e instalaciones existentes, que son las más grandes del Perú y que siempre se han puesto al servicio de la Patria".

Ahora bien, otra inquietud podría ser, ¿de qué se va a ocupar este nuevo Complejo?

Como indica su nombre, se dedicará a construcciones pesadas de acero:

—ESTRUCTURAS INDUSTRIALES.
—PUENTES.
—GRUAS.
—TANQUES.
—TUBERIAS Y COMPUERTAS PARA HIDROELECTRICAS Y RIEGO.
—RECIPIENTES DE PRESION DE GRANDES DIMENSIONES Y ESPESORES.
—INTERCAMBIADORES DE CALOR
—CONDENSADORES.
—COLUMNAS DE DESTILACION.

Naturalmente no se puede enumerar toda la vasta gama de productos, pero es cierto que el nuevo Complejo dará además, un fuerte apoyo a nuestros astilleros en la fabricación de piezas especiales, como son:

—Codastes.
—Base de Máquinas.
—Timones.
—Calderas y otras piezas.

Aparte de la fabricación, SIMA-PERU se dedicará especialmente al desarrollo de la tecnología nacional, una tecnología que tenga sus bases en los recursos propios de materia prima del país. Vale la pena hacer nuevamente mención a las palabras del Director Ejecutivo de SIMA-PERU, quien se expresó en la celebración del Convenio mencionado, usando los términos siguientes:

"Sin embargo, nuestro propósito no es solamente la fabricación, sino paralelamente el desarrollo de un DISEÑO PROPIO, de una tecnología nacional. No aspiramos a inventos nuevos, sino humildemente queremos que se diseñe aquí en nuestro país lo que vamos a producir".

Para demostrar que estas palabras no se pronunciaron en vano, se informa que las estructuras para SIDERPERU, anteriormente mencionadas, han sido diseñadas por ingenieros peruanos, que el diseño de siete tipos de puentes para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de 40 a 100 metros de luz, también se diseñaron bajo la misma condición y su fabricación se va a comenzar en estos días en el Complejo Chimbotano.

SIMA-PERU mismo, comenzó el diseño de sus propios talleres de Chimbote y es un verdadero orgullo que este diseño se realice ya no en Lima, sino en el sitio del Complejo, en Chimbote mismo.

Para complementar la información sobre las actividades actuales del Complejo, hay que agregar que SIMA-PERU decidió dedicarse a la fabricación de grúas, grúas tipo puente, pórticos y otros, cuyo comienzo se inició hace un año en SIMA-Callao y cuenta hasta ahora con dieciséis grúas fabricadas para clientes como son ALAMBRESA, MINERO-PERU, ARMCO, SIDERPERU y otros, además hay por cumplir en este momento otros nueve (9) proyectos.

El programa de grúas de SIMA-PERU se trasladará cuanto antes a Chimbote y tiene como meta final una integración nacional del 100 %. Este programa de integración ya se comenzó y una gran parte del equipo electro-mecánico de ellos se está fabricando o ensamblando en el país.

Antes nos referimos a la materia prima. Un punto muy importante, como sabe todo el mundo. SIMA-PERU consciente de este factor, orientó sus diseños de tal manera que la importación se reduce a un mínimo. En primer lugar se decidió que la fabricación de las estructuras y recipientes debe efectuarse en base a productos de SIDERPERU. Cabe mencionar que los SIDERURGICOS PERUANOS respondieron a este reto dando a SIMA-PERU inmediatamente el arma requerida o sea, dos calidades de acero: uno de calidad estructural muy especial y otro, acero de alta resistencia, con los cuales podemos abastecer un sin número de proyectos.

Antes de que se canse el lector de este relato y se pregunte con inquietud sobre tamaño, costo, número de trabajadores del CENTRO DE OPERACIONES Nº 3 de CHIMBOTE le damos la respuesta en datos aproximados, porque naturalmente todavía queda mucho por hacer:

Producción Anual: 40,000 toneladas.
Trabajadores: 1,500 personas.
Inversión: 1,800 millones de soles.
Inicio: 15 de abril 1975.
En plena función: 1er. Trimestre de 1977.
Localización: Chimbote — intersección de las Avenidas José Pardo y Santiago Antúnez de Mayolo (frente a SIDERPERU).



Las Gradas del SIMAC no permanecen vacías

LA CONSTRUCCION DE BUQUES AVANZ



La industria de construcción de buques de alto bordo en el Perú se encuentra consolidada y en proceso de desarrollo. El trabajador simista tiene aptitudes para asimilar y aplicar la tecnología de los países que tienen mayor desarrollo naval.

ZA A BUEN RITMO

PROXIMAMENTE un nuevo buque construido en el SIMAC será recibido por las aguas de la bahía del Callao. Se trata del buque tanque "Trompeteros" que actualmente se construye a ritmo intenso para Petróleos del Perú.

Las características principales del buque son:

Eslora Total	170.688 mts.
Eslora entre perpendiculares	161.544 mts.
Manga moldeada	24.994 mts.
Puntal moldeado	12.563 mts.
Calado moldeado aprox.	9.529 mts.
Peso muerto	25,000 Ton.
Velocidad	15.5 nudos
Máquina principal	Sulser-Grand -76- 12,000 HP
Carga: 6 tanques centrales	12,424.04 m^3 (100 %)
16 tanques laterales	23,238.42 m^3 (100 %)
Total	35,662.46 m^3

Clasificación: American Burroughs Of Shipping AI Ⓔ Oil Carrier

RITMO DE CONSTRUCCION DEL PETROLERO "TROMPETEROS" A LA FECHA

• Utilización de hombres/día	151,151 con incremento de 4 % mensual.
• Consumo de materiales nacionales	S/. 53,560.000 con incremento de 3% mensual.
• Participación de la industria privada por conceptos diversos	S/. 6'700,000 con incremento de 0.10 mensual
• Consumo de insumos nacionales a la terminación de los trabajos	52 %
• Costo aproximado del buque	S/. 698'000,000
• Entrada en servicio	Marzo 1976

RITMO DE CONSTRUCCION DEL PROYECTO 018 (aún sin nombre)

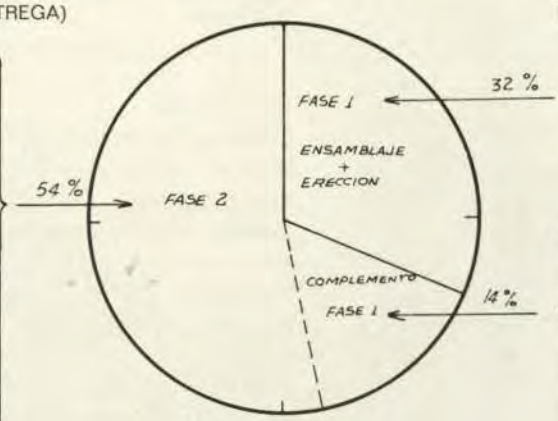
• Armador	Empresa Naviera Comercial.
• Tipo	Petrolero (gemelo del "Trompeteros").
• Avance de obra a la fecha (fase de construcción en Talleres)	6.5 %
• Utilización de hombres/día	7,162 con incremento de 7.3 % mensual.
• Consumo de materiales nacionales	S/. 2'180,000.00 con incremento de 12% mensual.
• Participación de la industria privada por diversos conceptos	S/. 827,000.00 con incremento de 3.5 % mensual.

SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA - CALLAO
DIVISION DE CONSTRUCCIONES NAVALES
OFIC. DE PROGRAMACION Y CONTROL

CARACTERISTICAS ACTUALES DE CONSTRUCCION DE LOS PROYECTOS EN SIMA-CALLAO

EN EL AGUA (HASTA LA ENTREGA)

1	MAQ' PRINCIPAL	EL	20 %
2	MAQ' AUXILIARES	EL	30 %
3	ALINEAMIENTOS	EL	90 %
4	SIST. DIRECCION	EL	45 %
5	SIST. ELECTRICOS	EL	86 %
6	SIST. ELECTRONICOS	EL	100 %
7	SIST. TUBERIAS	EL	90 %
8	INST. SANITARIAS	EL	100 %
9	ACOMODACION	EL	80 %
10	PINTURA GEN	EL	10 %
11	SOLDADURAS	EL	2 %
12	PRUEBAS	EL	100 %



EN GRADAS (HASTA LANZAMIENTO)

1	ACERO	AL	100 %
2	SOLDADURA	AL	98 %
3	PINTURA	AL	90 %

1	MAQ' PRINCIPAL	AL	80 %
2	MAQ AUXILIARES	AL	70 %
3	ALINEAMIENTO EJES	AL	10 %
4	SISTEMA TUBERIAS	AL	10 %
5	SISTEMA DIRECCION	AL	55 %
6	PREP. ELEMENT. ACOMODAC.	AL	30 %
7	SISTEMAS ELECTRICOS	AL	14 %



En las fotos se aprecia al "Trompeteros", en dos fases de su proceso de erección en gradas. Este buque que se está construyendo para PETROPERU, será lanzado próximamente. Su entrada en servicio está proyectada para los primeros meses de 1976.



- Consumo de insumos nacionales a la terminación de los trabajos — 55 %.
- Costo aproximado — S/. 700'000,000.
- Inicio de construcción en Gradas — Setiembre de 1975.
- Lanzamiento aproximado — Abril 1976.
- Entrada en servicio aproximado — Agosto 1976.

PROYECTO 019 CRONOLOGIA DE OBRA

- Armador — Petróleos del Perú.
- Tipo — Petrolero (gemelo de los anteriores).
- Avance de obra a la fecha — Preparación en Diseños.
- Inicio de construcción (en Talleres) aprox. — Enero de 1976.
- Lanzamiento aprox. — Noviembre de 1976.
- Entrada en servicio aprox. — Abril de 1977.

PROYECTOS 026, 027, 028 y 029 CRONOLOGIA DE OBRA

- Armador — Compañía Peruana de Vapores.
- Tipo — Graneleros (similares al "Amazonas").
- Avance a la fecha — Recientemente se ha firmado el contrato para la adquisición de los motores de estos buques.

Como se aprecia la labor de los astilleros de SIMAC es nutrida, si a esto se agrega que el personal, conforme adquiere experiencia y capacitación rinde más, se comprende que nuestra industria de construcción naval se encuentra en buen pie. Sobre este punto se han efectuado Rangos de Análisis que determinan que la mano de obra del SIMAC progresa notablemente, acortando la distancia en Rangos de Producción comparados con astilleros internacionales. Es decir que nuestros trabajadores rinden actualmente en una forma casi similar a los trabajadores de astilleros de Finlandia, Japón, España, etc.

EVOLUCION DE LA MARINA MERCANTE PERUANA

EL Dr. Aurelio González Climent autor del artículo EVOLUCION DE LA MARINA MERCANTE PERUANA, es Presidente del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI), Profesor de la Escuela de Guerra Naval y Director de la Liga Naval Argentina.

Egresado de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, con el título de Doctor en Ciencias Económicas, fue profesor de Economía de los Transportes y Energía de la mencionada Facultad.

Con una vasta versación en todos los aspectos de la actividad naviera, autor de numerosos trabajos, el Dr. González Climent se ubica como una verdadera autoridad en todo el complejo quehacer del transporte por agua.



EL Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI) acaba de terminar en Buenos Aires los cómputos del año 1974 de las marinas mercantes de nuestros países, que luego aparecen en sus Anuarios "La Marina Mercante Iberoamericana". El de 1975 comenzará a ser distribuido en abril del año en curso.

Aquí se desea anticipar algunos datos de interés.

Al concluir el año 1974, y para barcos de 1.000 TRB en adelante, las marinas mercantes iberoamericanas totalizan 784 barcos con 6.301.193 TRB. Once años atrás (al 1.1.64, que es cuando el IEMMI comenzó a sistematizar estos cómputos) había 710 barcos con 3.609.532 TRB. Por lo tanto, en ese lapso se ha producido un incremento de 2.691.661 TRB, equivalente al 74.6%.

Al propio tiempo, sobre el potencial existente al finalizar el año 1974, el 21.4% fue construido en astilleros iberoamericanos, mientras que al 1.1.64 apenas se había llegado al 2.6%.

Dentro de este contexto, la evolución de la marina mercante peruana ha sido muy favorable. Al 1.1.64 poseía 30 unidades con 143,644 TRB y una poco saludable edad promedio: 16,6 años. Once años más tarde, la marina mercante peruana ha pasado a contar 47 barcos con 367.467 TRB, lo que representa un aumento del 155.8%, muy por encima de la media iberoamericana. Pero además, el tonelaje en actividad al finalizar el año 1974 posee una excelente edad promedio (9,8 años) lo que compara muy favorablemente con la media iberoamericana (11,1 años), y sólo es superada en nuestros países por Brasil y México.

En la marina mercante peruana hay aún 46.656 TRB que por haber sido construidas desde 1955 para atrás, plantean la urgente necesidad de su reposición. Pues bien, al comenzar el año 1975 la marina mercante peruana tiene en construcción 56.850 TRB, lo que cubre con exceso aquella necesidad de reposición inmediata.

Y ésto lo viene logrando el Perú haciendo jugar un elemento de capital



El granelero "Hnos. Cárcamo" que fuera entregado a EPCHAP en noviembre de 1974, actualmente se encuentra en plena operatividad bajo administración de la CPV.



El "Rímac", carguero de 13,000 TPB. Desde mayo de 1972 se encuentra prestando servicios a la CPV.



Granelero "José Olaya", de 25,000 TPB, construido para la EPCHAP. Entregado en abril de 1974, se encuentra administrado por la CPV.



"Amazonas", granelero de 25,000 TPB, último buque entregado por el SIMAC a la CPV.

importancia al que siempre se le ha dado la trascendencia que realmente tiene: su construcción naval. Perú es, con Argentina y Brasil, los únicos países en Iberoamerica que han desarrollado esta actividad.

Los resultados están a la vista. Por un lado, en 1974 se da el hecho notable (aún no logrado en la Argentina) de que el SIMA entregue dos graneleros de 25.000 DWT cada uno.

Al comenzar el año en curso, la marina mercante peruana ocupa el 7º lugar.

El IEMMI tiene institucionalizado una especie de "Club de los Grandes", donde figuran los armadores iberoamericanos que poseen más de 100.00 TRB de unidades mayores en explotación. Hasta el momento revistan en este "Club" —por asi llamarlo— 17 empresas, aunque en 1975 posiblemente ingresarán no menos de dos navieras más.

Pues bien, en el 10º lugar está figurando la Compañía Peruana de Vapores, representando a su bandera.

Si existiera un Club semejante para los astilleros iberoamericanos, en función de su capacidad de construcción, el SIMA está llamado a ocupar el 2º lugar, una vez que entre a funcionar su dique seco de gran tamaño en el Callao. Allí podrán construirse barcos de hasta 300.000 DWT, lo que lo colocará detrás de Ishibras (400.000 DWT), pero muy por encima de Verolme Estaleiros Reunidos (150.000 DWT).

Otro indicio de la vitalidad de la industria naval peruana está dado por el hecho de que, por primera vez en su historia, los astilleros del país se colocan en el primer lugar, en el listado de los paises en los cuales se han construido los barcos que actualmente enarbolan el pabellón peruano.

Esto lo lograron los astilleros brasileños hace tres años, pero aún no lo han logrado —en relación a la marina mercante de su propio país— los astilleros argentinos, ubicados en segundo lugar.



PRUEBAS EN LA MAR DE LA MOTONAVE "AMAZONAS"

Durante los viajes de prueba el "Amazonas" respondió a entera satisfacción en cada una de las pruebas técnicas a que fue sometido. Ya se encuentra en servicio generando divisas para el país.

Por el: Ingº Augusto Elías L.

SE puede decir que las pruebas en la mar de un barco son el punto culminante del esfuerzo realizado durante su construcción, montaje y acabado: es la prueba de fuego. El resultado de éstas nos deberá confirmar —no queda otra alternativa— la bondad de la construcción, y las instalaciones y, por ende, la calidad y técnica de todo ese personal que anónimamente ha intervenido en las diversas etapas de construcción, desde que se introdujo la primera plancha de acero al taller de calderería hasta el instante en que se entregó la nave al armador. Estas pruebas determinan también las características del barco bajo condiciones de operación.

La Motonave "Amazonas" (Proyecto 016), construida para la Compañía Peruana de Vapores bajo la clasificación del Lloyd's Register of Shipping, entre otras de las características que se consignan aparte en esta Revista, tiene el casco acondicionado para navegación en hielo. Su capacidad de transporte de granos alcanza los 35,671 mts^3. aproximadamente, contando las bodegas y tanques laterales inferiores. La nave ha sido dotada con maquinarias e instrumentos de reconocidos fabricantes de prestigio mundial, a fin de garantizar la calidad de los productos.



Y, en cuanto a capacidad de levante, tiene tres grúas de cubierta, cada una de 10 ton. de poder. Otra de sus particularidades es que la operación de la máquina principal es realizada por control remoto, ya sea desde el puente de mando como desde el compartimiento de control de la Sala de Máquinas.

Las pruebas se llevaron a cabo, como es norma del astillero, en dos etapas. Esta vez fueron elegidos los dias 15 y 18 de abril de 1975. El Capitán de Fragata A.P. César Villarán Tapia, Jefe de la División de Construcciones Navales del SIMAC y Jefe de Pruebas, desempeñó el comando de la nave en ambas oportunidades, fue asistido en sus tareas por el Sub-Jefe de la División. La comisión de recepción de pruebas estaba encabezada por los señores Federico Mazuelos, Capitán de la nave al ser entregada ésta a la CPV y el señor Julio Miranda, Inspector de la CPV ante el SIMAC. En representación del Lloyd's Register of Shipping, se embarcó el señor Ronald Gregory.

Integraban el grupo de prueba del astillero los Jefes de los Departamentos de Planes y Producción de la División de Construcciones Navales, los Ingenieros Jefes de los Talleres, Supervisores del Departamento de Producción, así como personal técnico especializado en la operación de la nave, nos acompañaron, también, técnicos de garantía de la Compañía Sulzer, encargados de la máquina principal.

El buque desatracó a las 09.30 horas del Muelle de Montaje del SIMAC, con ayuda de remolcadores y al mando de un práctico, Oficial de la Marina de Guerra del Perú, quien entregó el mando al Jefe de Pruebas tan pronto la nave dejó la rada interior del Callao. Pasando el rompeolas que protege el puerto se procedió a la prueba de los cabrestantes, anclas y cadenas, finalizada ésta se enrumbó con destino a la Caleta de Ancón, distante 25 millas náuticas aproximadamente, al norte del Callao. A nuestro favor teníamos el mar que estaba calmo y la visibilidad que era excelente.

Durante la navegación se realizaron las pruebas de funcionamiento de la máquina principal, así como sus dispositivos de seguridad y sus sistemas de operación por control remoto. Paralelamente se verificaba el funcionamiento de la maquinaria auxiliar y se efectuaban los ajustes necesarios en los tableros de control. Mientras se realizaban estas operaciones en la sala de máquinas, en el puente de navegación se calibraban y ajustaban los equipos para ayuda de la navegación, tales como el compás magnético, ecosonda, corredera electromagnética, radares, radiogoniómetro, etc. Todos estos trabajos se realizaron durante el viaje de ida y vuelta al Callao, en donde se atracó a las 19.00 horas.

Con la seguridad de que las máquinas y equipos funcionaban a la perfección, se procedió el día 18 a salir nuevamente, a la misma hora y con igual rumbo que el día 15, con la dotación anterior de Jefes e Inspectores y con el personal necesario para las pruebas programadas. Ese día nuevamente la naturaleza nos favoreció, brindándonos condiciones óptimas como para realizar las pruebas a "nuestras anchas". Durante la navegación de ida se procedió a realizar las pruebas de maniobrabilidad del buque, iniciándose con las pruebas del sistema de gobierno. A renglón seguido se hizo evolucionar la nave en círculos a babor y estribor, así como en "ochos" con el buque a máxima velocidad. Finalmente se realizaron las pruebas de frenado y parada, consistentes en pasar desde máximas revoluciones adelante del motor principal, hasta máximas revoluciones atrás y desde máximas revoluciones adelante a la posición parada. En todas ellas se tomaron la situación y tiempos para cada posición, desde que se iniciaba la operación hasta que la nave se detenía.

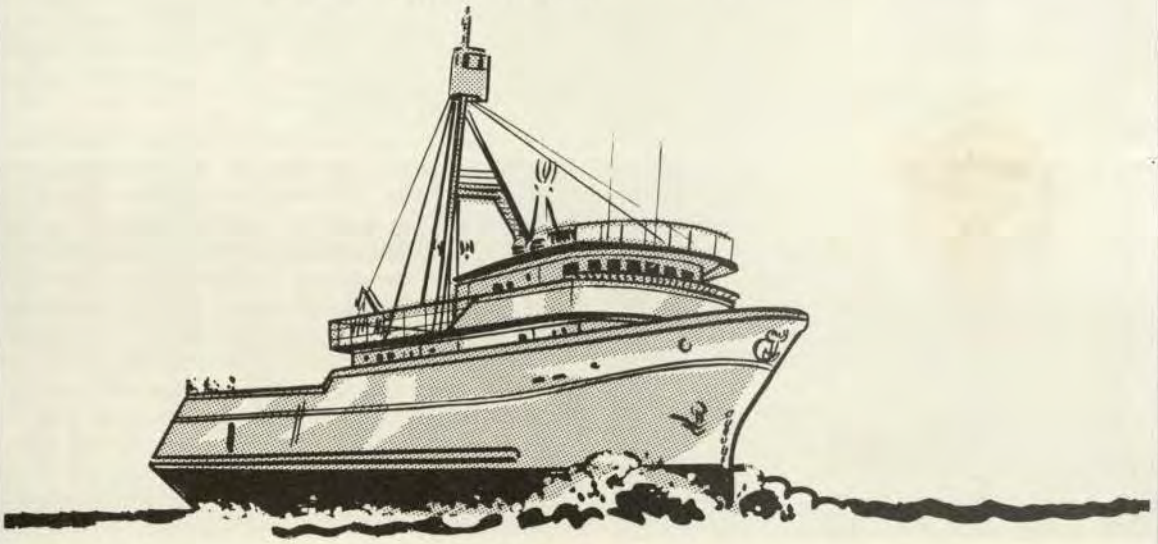
De regreso al Callao se corrió la prueba de velocidad, frente a la isla San Lorenzo, lugar preestablecido para realizar este ensayo, por cumplir con las condiciones necesarias como para que los resultados sean confiables. Esta consistió en realizar cuatro pasadas dobles frente a dos marcas prefijadas en la isla y a una distancia de 1 milla náutica entre ambas. Cada una de estas pasadas dobles se realizaron a un número determinado de revoluciones de la máquina principal y durante ellas (cada pasada) se tomaron posiciones de la nave y tiempos utilizados en pasar de una marca a otra, datos con los cuales se determinó la velocidad de la nave.

Cumplida la última prueba se retornó al muelle del SIMAC, con la satisfacción de saber que el esfuerzo desplegado no había sido vano y que podíamos entregar ya a la CPV una nave en la cual su tripulación puede confiar, mientras surquen los mares, para dejar bien sentado el nombre del Perú en puertos extranjeros.

ARMCO

PLANCHAS DE ACERO NAVALES ARMCO

Por su extraordinaria calidad, las Planchas de Acero de ARMCO son utilizadas en la construcción de embarcaciones de diverso tonelaje.
ARMCO, participa así en el desarrollo y progreso naval del país.



Para SOLDAR: LINCOLN ELECTRODOS

Y EQUIPOS VICTOR

¡Aseguran calidad y producción eficientes!

ARMCO PERUANA S.A.

ALTA TECNOLOGIA DE LA INDUSTRIA PERUANA

INFORMES Y PEDIDOS:
Carretera Central Km. 4.300
Telfs. 35-1059 35-1987
Apartado 374 - Lima



EL autor de este artículo nació en la ciudad de Trujillo, realizó sus estudios superiores en la Universidad Nacional de Ingeniería, en la especialidad de Mecánica-Electricidad con asignaturas complementarias en Ing. Industrial, egresando en 1962. Posteriormente ha estudiado en diversas instituciones: Disposición de Plantas, Procesamiento de Datos, Planeamiento y Programación de Proyectos y, entre los años 1973-74, estudió en el Japón Ingeniería Naval. El Ing. Romero trabajó en el SIMA de 1962 a 1964, y luego, desde 1970, lo tenemos nuevamente entre nosotros, desempeñando el puesto de Jefe de la Of. de Desarrollo Industrial de SIMA-PERU.

AUTOMATIZACION EN LA SOLDADURA DE LA CONSTRUCCION NAVAL

SEGUNDA PARTE:

Por el: Ing. César Romero Ch.



I — Tolerancias Permisibles para Sistemas Automáticos de Soldadura en Construcción Naval.

II — Desarrollo de Métodos de Soldadura en la Construcción Naval.

I — TOLERANCIAS PERMISIBLES PARA SISTEMAS AUTOMATICOS DE SOLDADURA EN CONSTRUCCION NAVAL.

Para definir la precisión de dimensiones, es necesario tener presente dos conceptos importantes: el primero consiste en definir el tamaño y tipo de bloque que variará de acuerdo al tipo de buque; en segundo término hay que determinar el tipo de procedimiento de soldadura que se empleará, siendo el más recomendable el que permita mayor margen de tolerancia en las separaciones de bordes a unir sin dejar de lado por supuesto el rendimiento. Como referencia presentamos el siguiente cuadro de datos que se basa en la recopilación de investigaciones y experiencias en Japón:

Margen de separación de bordes con procedimientos de Sold. Autom.

Situación	Tipo de Junta	Posición	Procedimiento	Separación permisible de Bornes	Margen
Forro	A Tope	Vertical	Electrogas o Electroescoria	18 - 25 mm.	7 mm.
Forro o Fondo	A Tope	Horizont.	Autom. C02.	2 - 6 mm.	4 mm.
Cubierta	Tope Longitud	Plana	FAB Una Cara	3 - 10 mm.	7 mm.
Longitud Cubierta	A Tope	Vertical	Electroescoria c/ tobera consumible	20 - 30 mm.	10 mm.
Longitud Fondo	A Tope	Vertical	Electroescoria c/ tobera consumible	20 - 30 mm.	10 mm.
Mamparos	En Rincón	Vertical	Automático no gas	0 - 3 mm.	3 mm.
Fondo	En Rincón	Plano	Automático arco sumergido	0 - 4 mm.	4 mm.

Como se puede observar, los márgenes son grandes en algunos procedimientos pero debe tenerse en cuenta que estamos tratando de soldadura automática, que desde ya es una gran ventaja; lo que facilita la labor de ajuste en el armado debido a que los blocks del casco ya van preparados con sus chaflanes.

Los márgenes comparables a los márgenes tolerables en soldadura manual son indicativos, por lo tanto deben ser tratados con mayor cautela.



II — DESARROLLO DE METODOS DE SOLDADURA EN LA CONSTRUCCION NAVAL.

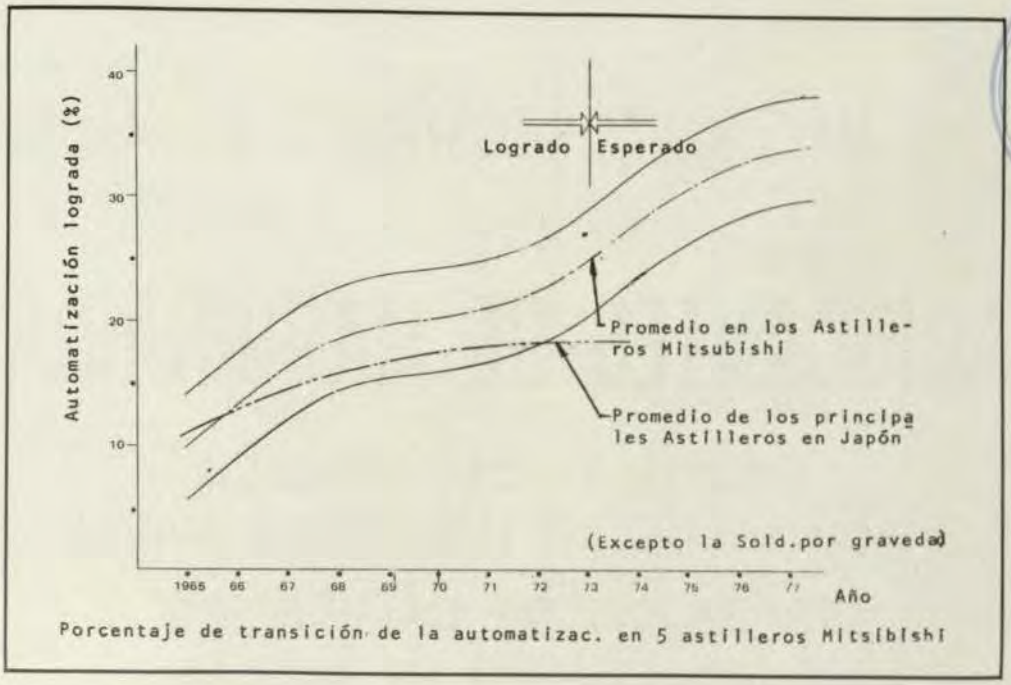
Es muy importante hacer conocer el panorama de la automatización de la soldadura en los principales astilleros de Japón como una referencia, a fin de definir metas para el caso de toma de decisiones en la implementación de estos nuevos métodos de soldadura.

Para la confección de este diagrama se tomó datos del Boletín Técnico de MITSUBISHI, que es uno de los Astilleros donde el suscrito realizó parte de su preparación.

Ahora presentaré las aplicaciones de la Soldadura Automática en la construcción naval y sus usos de acuerdo al tipo de buque a construir:

APLICACIONES DE LA SOLDADURA AUTOMATICA

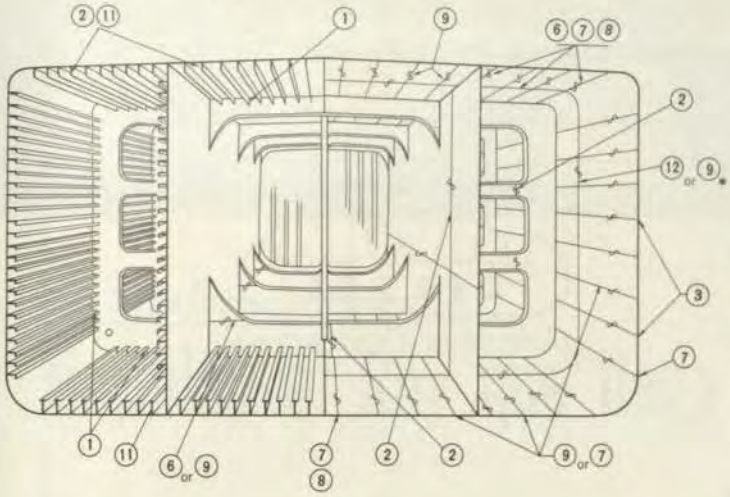
Simbolo	Método de Soldadura	Aplicación	Etapa
1	Sold. automática vertical sin gas	Uniones en miembros internos con soldadura de filete	Ensamble
2	Soldadura automática vertical con $C0_2$	Uniones verticales a tope entre mamparos	Erección
3	Soldadura automática horizontal	Uniones horizontales a tope de planchas del casco	Erección
4		Uniones a tope de cara y almas en la superestructura	Erección
5	Soldadura por arco sumergido	Uniones a tope en miembros internos	Ensamble
6	Soldadura combinada de arco sumergido (Sold. por arco manual y $C0_2$)	Uniones de tope de planchas en planchas de doble fondos, planchas de la cubierta superior y planchas de fondo	Ensamble
7	Soldadura por arco sumergido en un solo lado con F.A.B.	Uniones a tope de placas curvas, de fondo, planchas de doble fondo y planchas de la cubierta superior	Ensamble y Erección
8	Soldadura por arco sumergido en un solo lado con fundente sólido	Uniones a tope de planchas de fondo, planchas de doble fondo y planchas de la cubierta superior	Ensamble
9	Soldadura por arco sumergido en un solo lado con F.C.B. (Fundente y Cobre)	Uniones a tope de paneles	Ensamble (En la unión de paneles)
	Soldadura por arco automático en un solo lado con fundente		
10	Soldadura de arco sumergido por un solo lado con placa de apoyo de cobre	Uniones a tope de planchas delgadas	Ensamble en la unión de paneles
11	Soldadura de electro-escoria con boquilla consumible	Uniones verticales a tope de	Erección
12	Soldadura automática vertical de electro-escoria (electro-gas)	Uniones verticales a tope de placas laterales	Erección



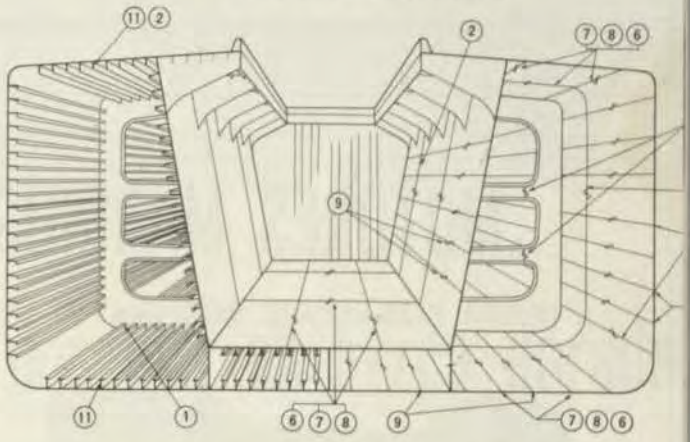
Porcentaje de transición de la automatizac. en 5 astilleros Mitsibishi

MUSEO NAVAL DEL P
Biblioteca
Julio J. Elías

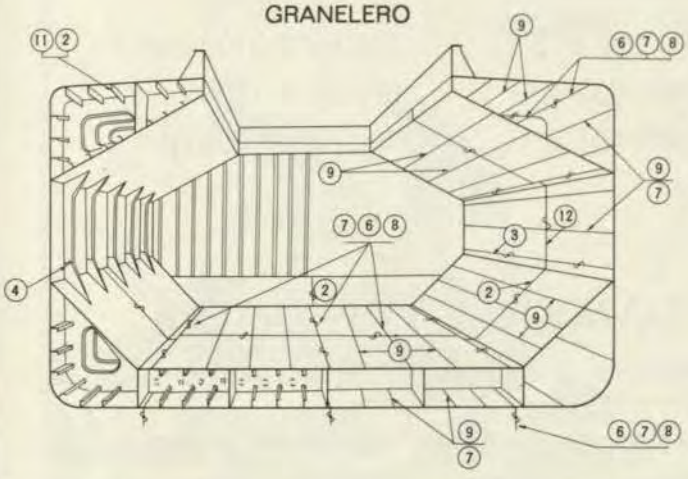
PETROLERO



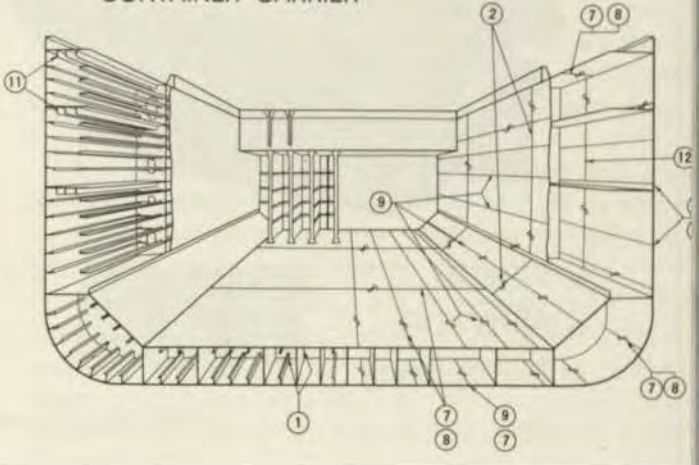
MINERAL PETROLERO



GRANELERO



CONTAINER CARRIER



MAESTRANZA INDUSTRIAL S. A. (MAENSA)

FABRICANTES DE MAQUINARIAS

APOYO AL DESARROLLO
PUJANTE DE LA INDUSTRIA NAVAL

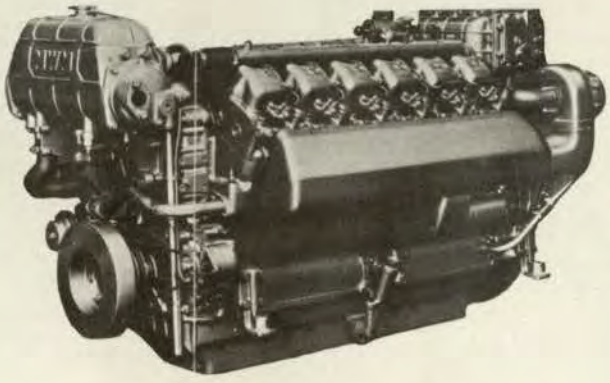
TRABAJOS DE CALDERERIA
Y MAQUINADO DE PIEZAS

Bajada Balta, 169, Of. 301, Miraflores, Teléf. 45-3664
Talleres: Sector Ind., San Juan de Miraflores, Teléf. 67-6605

MOTORES MARINOS

¡PARA EMBARQUE INMEDIATO!

MWM DIESEL
(Alemania Occidental)



MODELO

TD 232 V12	348 HP@2100 rpm
TBD 232 V12	378 HP@1800 rpm
TBD 601-6	412 HP@1650 rpm

- **VENTA**
- **SERVICIO**
- **REPUESTOS**

DAMEH & VIOVAR, S.A.
INGENIEROS

COLLASUYO 195, MARANGA - APARTADO 3621 - TELF. 51-4783



Una bella leyenda marina

Naymlap el Rey que llega por mar en barca dorada



LA Leyenda de Naymlap es la encantadora y hermosa historia de un rey que llega por mar a la Costa Norte del Perú en una barca dorada, seguido de numeroso séquito de príncipes y gentes de alcurnia. Naymlap está incorporado a una leyenda pero no es un mito, tiene un lugar en nuestra tradición, como personaje histórico.

Los científicos de la historia advierten que muchas de las leyendas que existen en el Perú se refieren a desembarcos de hombres, de lejana procedencia, que llegan por mar a nuestras costas.

Esta historia se conoce por la versión del P. Miguel Cabello de Balboa, contenida en su obra "Miscelánea Antártica" (se supone escrita en 1586) quien recogió versiones de "los valles del norte (desde Motupey, Jayanca, Lambayeque, Callanca y Collique)".

La tradición que mantiene desde la antiguedad la población de estos valles refiere que Naymlap y sus acompañantes tenían un nivel cultural elevado y muy desarrollada organización social, que habiendo tenido larga guerra entre sí unos reyes de tierras lejanas y siendo vencido uno de ellos fugó, para salvar su vida, en unas grandes balsas con sus familiares y partidarios, además de toda la riqueza que pudo salvar. Ya en el mar, dejándose en manos de la Providencia, quedaron a merced de las aguas que los llevaron, después de innumerables contrastes a tierras de Lambayeque donde remontaron las aguas del río del mismo nombre.

La Leyenda abreviada, según Cabello de Balboa, es la siguiente:

Los naturales de Lambayeque afirman que en tiempos muy remotos vino de la parte Norte del Perú una gran flota de balsas al mando de un hombre de mucho valor y calidad llamado Naymlap. Traía muchas concubinas más su mujer principal llamada Ceterni. Gran cantidad de gente le seguía y todos lo reconocían como capitán y caudillo. Los principales de sus acompañantes eran:

Pita Zofi, trompetero o "tañedor de unos grandes caracoles, que entre los indios estiman mucho".

Ñinacola, al cuidado de las andas y sillas del señor.

Ñinagintue, a cargo de la bebida que tomaba el señor.

Fonga sigde, encargado de rociar polvo de conchas marinas sobre la tierra que el señor pisaba.

Occhocalo, cocinero.

Xam muchec, al cuidado de las cremas y unciones con que el señor adornaba su rostro.

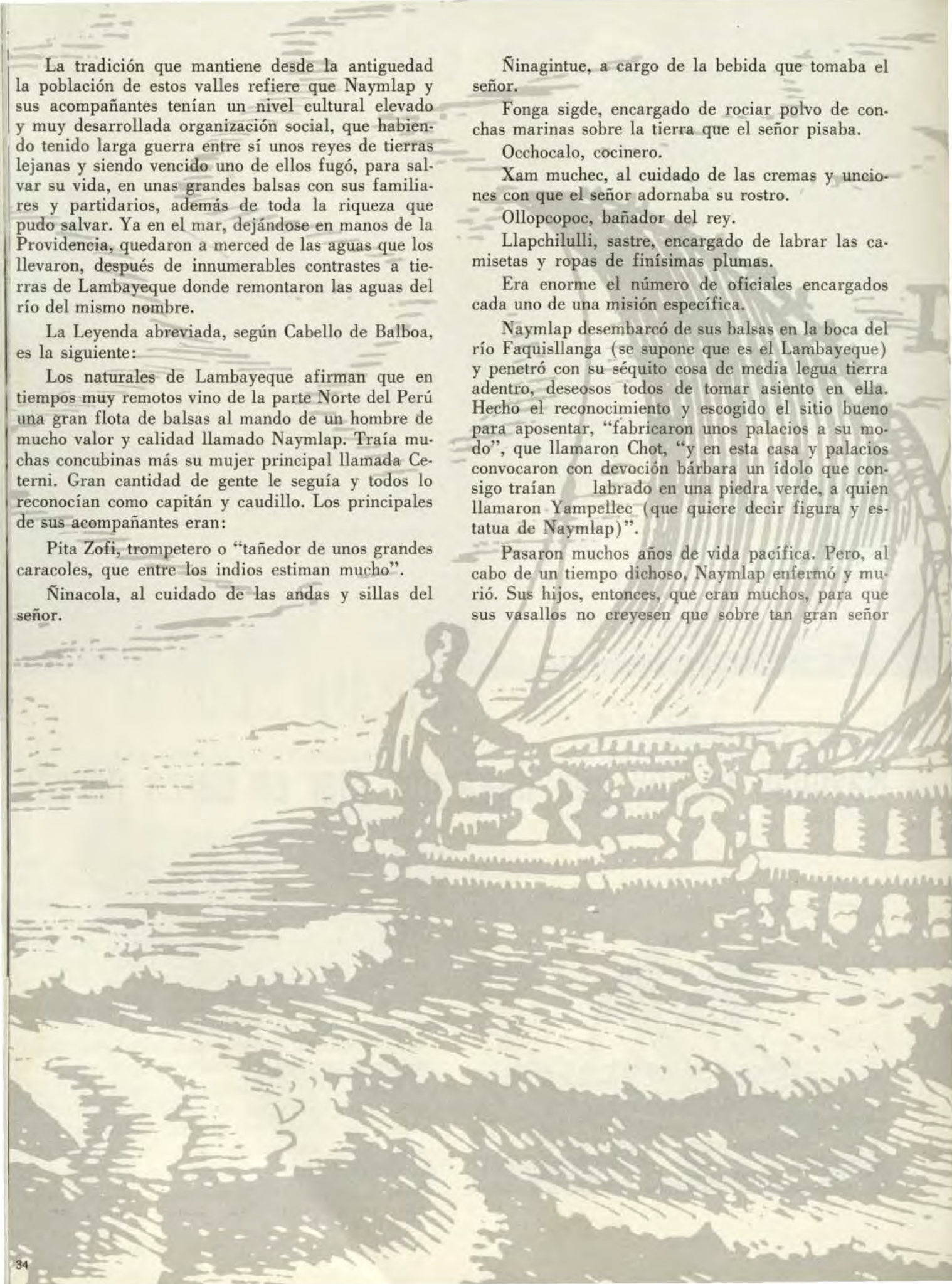
Ollopcopoc, bañador del rey.

Llapchilulli, sastre, encargado de labrar las camisetas y ropas de finísimas plumas.

Era enorme el número de oficiales encargados cada uno de una misión específica.

Naymlap desembarcó de sus balsas en la boca del río Faquisllanga (se supone que es el Lambayeque) y penetró con su séquito cosa de media legua tierra adentro, deseosos todos de tomar asiento en ella. Hecho el reconocimiento y escogido el sitio bueno para aposentar, "fabricaron unos palacios a su modo", que llamaron Chot, "y en esta casa y palacios convocaron con devoción bárbara un ídolo que consigo traían labrado en una piedra verde, a quien llamaron Yampellec (que quiere decir figura y estatua de Naymlap)".

Pasaron muchos años de vida pacífica. Pero, al cabo de un tiempo dichoso, Naymlap enfermó y murió. Sus hijos, entonces, que eran muchos, para que sus vasallos no creyesen que sobre tan gran señor



la muerte tenía jurisdicción, "lo sepultaron escondidamente en el mismo aposento donde había vivido y publicaron por toda la tierra que él por su misma virtud, había tomado alas y se había desaparecido".

Los fieles vasallos del Gran Señor se apenaron profundamente, y entristecidos por la falta que les hacía tan grande caudillo, abandonaron la fértil tierra que ocupaban y se echaron a buscarlo por el mundo. Sólo quedaron en el lugar de la primera fundación los nacidos allí.

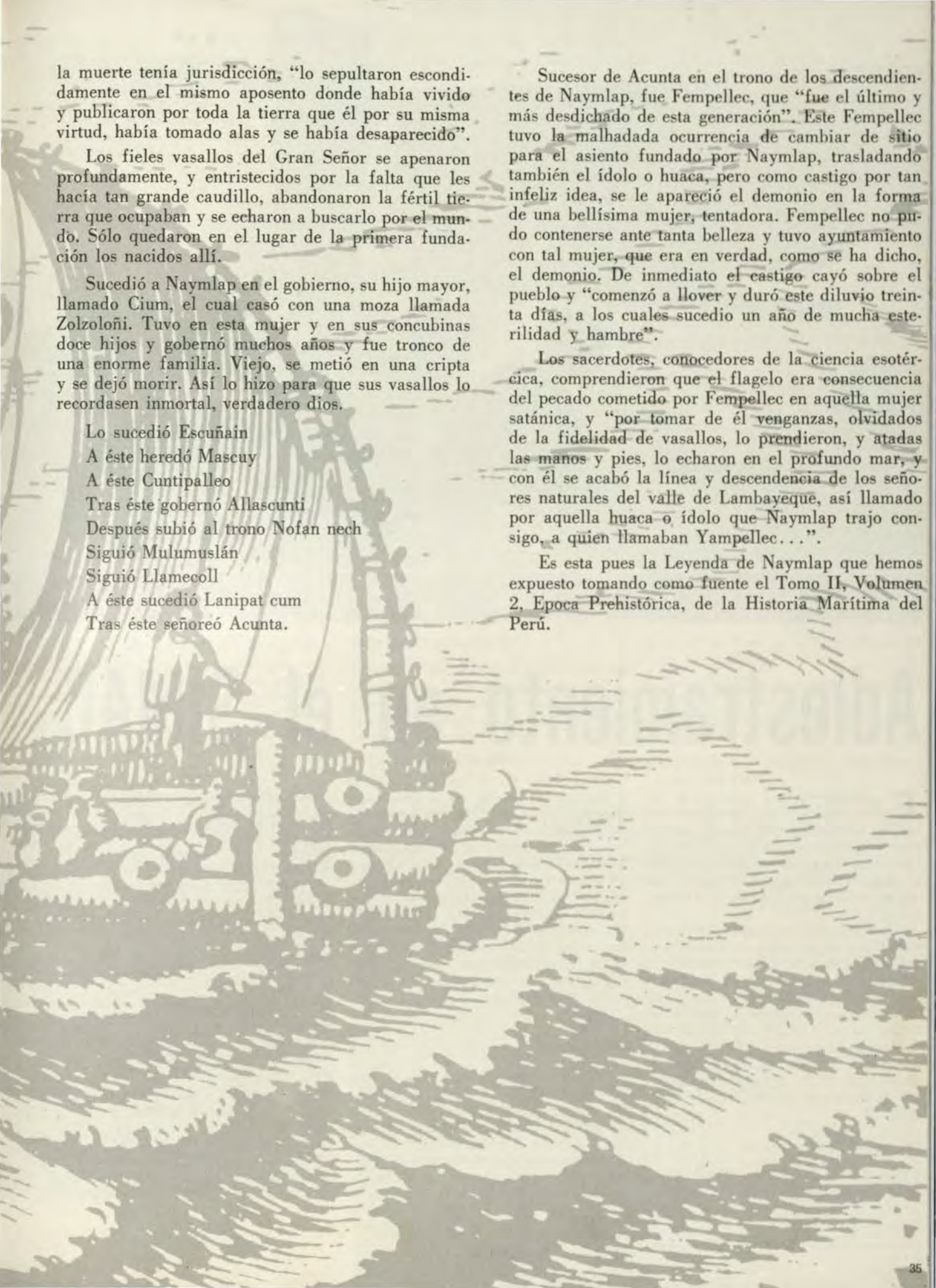
Sucedió a Naymlap en el gobierno, su hijo mayor, llamado Cium, el cual casó con una moza llamada Zolzoloñi. Tuvo en esta mujer y en sus concubinas doce hijos y gobernó muchos años y fue tronco de una enorme familia. Viejo, se metió en una cripta y se dejó morir. Así lo hizo para que sus vasallos lo recordasen inmortal, verdadero dios.

Lo sucedió Escuñain
A éste heredó Mascuy
A éste Cuntipalleo
Tras éste gobernó Allascunti
Después subió al trono Nofan nech
Siguió Mulumuslán
Siguió Llamecoll
A éste sucedió Lanipat cum
Tras éste señoreó Acunta.

Sucesor de Acunta en el trono de los descendientes de Naymlap, fue Fempellec, que "fue el último y más desdichado de esta generación". Este Fempellec tuvo la malhadada ocurrencia de cambiar de sitio para el asiento fundado por Naymlap, trasladando también el ídolo o huaca, pero como castigo por tan infeliz idea, se le apareció el demonio en la forma de una bellísima mujer, tentadora. Fempellec no pudo contenerse ante tanta belleza y tuvo ayuntamiento con tal mujer, que era en verdad, como se ha dicho, el demonio. De inmediato el castigo cayó sobre el pueblo y "comenzó a llover y duró este diluvio treinta días, a los cuales sucedio un año de mucha esterilidad y hambre".

Los sacerdotes, conocedores de la ciencia esotérica, comprendieron que el flagelo era consecuencia del pecado cometido por Fempellec en aquella mujer satánica, y "por tomar de él venganzas, olvidados de la fidelidad de vasallos, lo prendieron, y atadas las manos y pies, lo echaron en el profundo mar, y con él se acabó la línea y descendencia de los señores naturales del valle de Lambayeque, así llamado por aquella huaca o ídolo que Naymlap trajo consigo, a quien llamaban Yampellec...".

Es esta pues la Leyenda de Naymlap que hemos expuesto tomando como fuente el Tomo II, Volumen 2, Epoca Prehistórica, de la Historia Marítima del Perú.





El SIMAC otorga gran importancia al adiestramiento y capacitación de su personal. Continuamente se elaboran programas para preparar a los servidores simistas.

Adiestramiento en el SIMAC

EL adiestramiento y capacitación del personal es una de las preocupaciones constantes del Servicio Industrial. Para ello se cuenta con una oficina que tiene como misión preparar al personal, constantemente, para elevar su nivel de calificación o profesional.

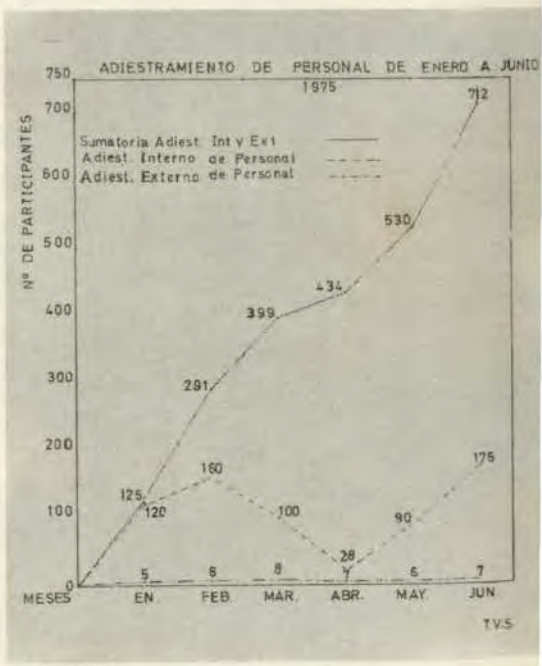
Los beneficios de la capacitación no se limitan, en el SIMA, únicamente al personal. Ultimamente se ha puesto en práctica un programa de veinte becas para hijos de trabajadores. Con este fin el Servicio Industrial ha cedido un fondo que será distribuido en los tres niveles de educación: primaria, media y superior, a los hijos de los trabajadores que tengan mayores obligaciones familiares y cuenten con menores ingresos.

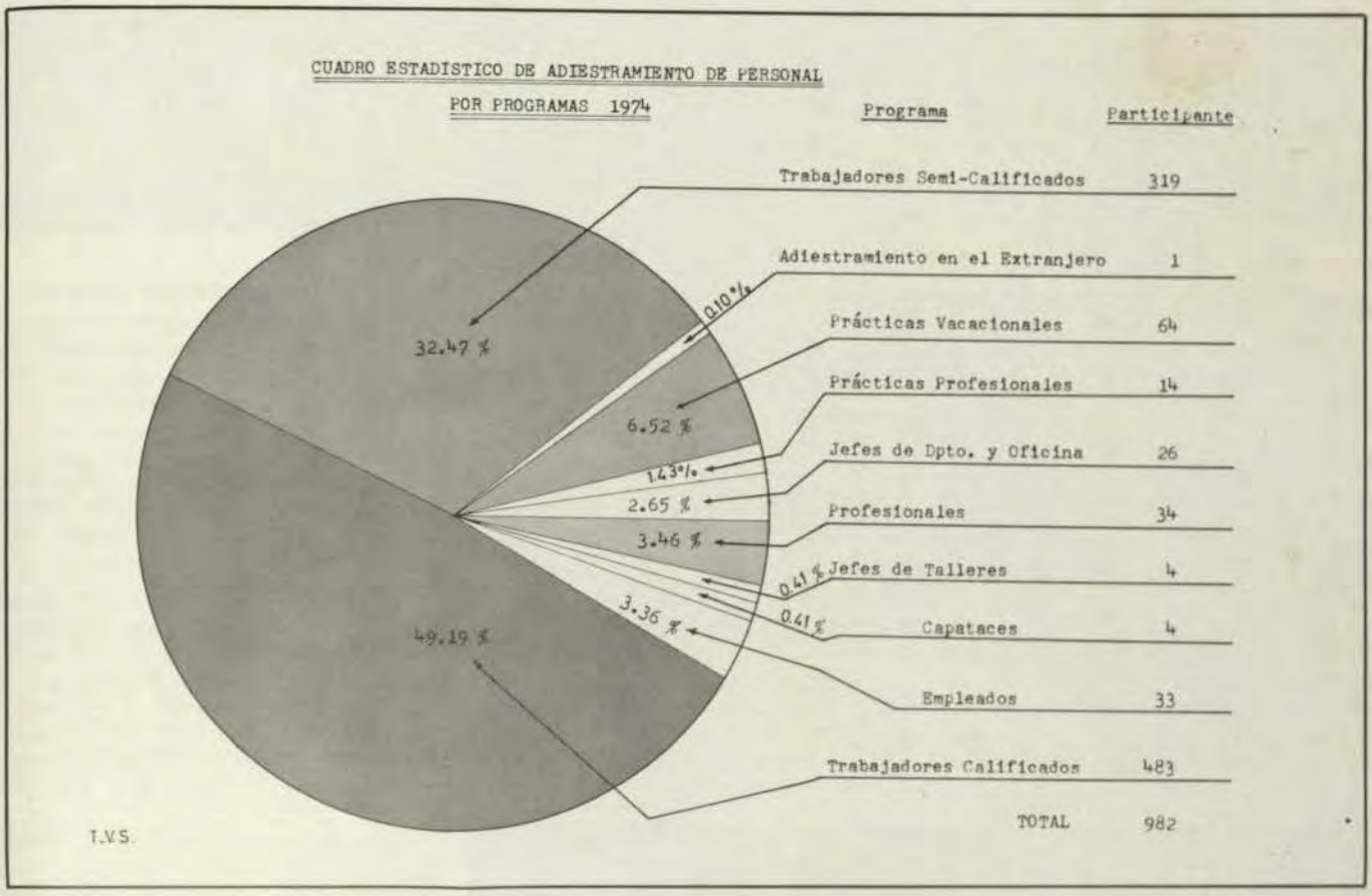
Educación Básica Laboral

Con el fin de difundir los alcances de la Nueva Ley General de Educación y los planteamientos de la Educación Básica Laboral, la Of. de Adiestramiento organizó un Seminario que contó con la participación de 120 servidores y se desarrolló en la segunda semana de marzo. Como expositores asistieron el R. P. Romeo Luna Victoria, Miembro del Consejo Superior del Ministerio de Educación; Sr. Lucio Flores, Director de Educación Básica Laboral y el Ing. Julio Maldonado, Representante de la Dirección de Calificación Profesional Extraordinaria.

. Aprendizaje

A través de la Sub-Jefatura se han reclutado 170 jóvenes con la finalidad de ser capacitados en el SIMA. Este aprendizaje durará tres meses durante los cuales los interesados reciben instrucción en las especialidades de: Motores, Calderería, Soldadura, Turbinas, Calderas, Seguridad Industrial, Manio-





bras, Grúas, Electrónica, Mecánica y Electricidad.

La que se imparte es una preparación teórica-práctica de categoría básica sobre cada una de las especialidades mencionadas. Después del período de enseñanza, si los alumnos se han capacitado satisfactoriamente, pasan a incrementar el personal del Servicio Industrial. Se ha tomado esta medida en vista de que es difícil conseguir personal calificado en las disciplinas mencionadas.

Los jóvenes que han aprobado la instrucción egresan como operarios. Como instructores se desempeñan trabajadores calificados y profesionales.

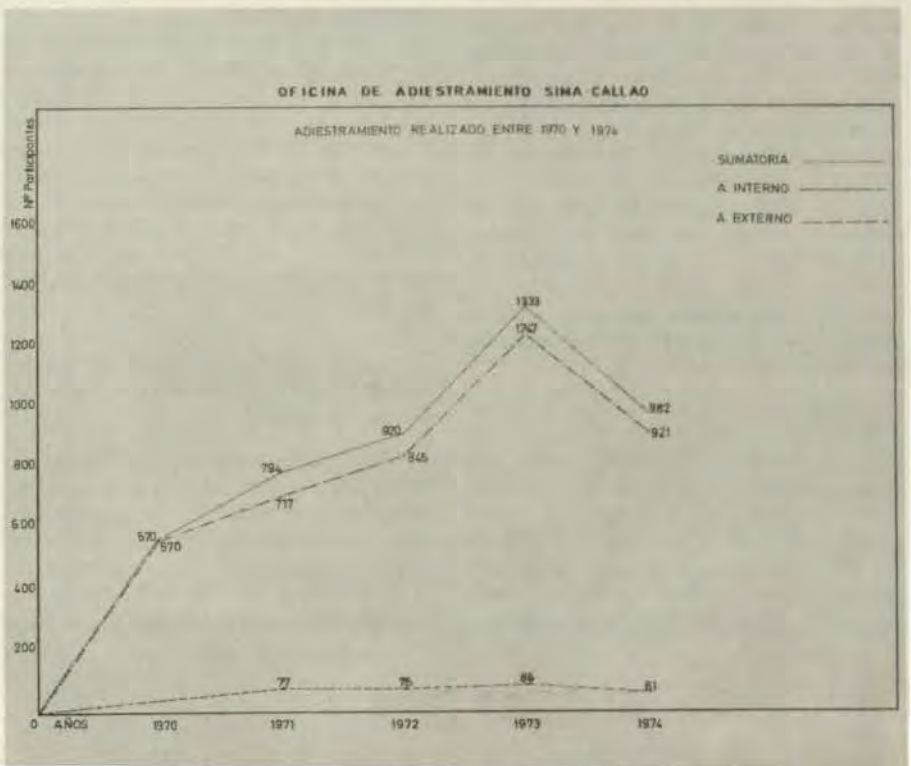
Prácticas Vacacionales

De enero a mayo del presente año SIMAC ha recibido ochenticuatro practicantes de tres niveles: Superior, Tecnología y Técnica. Este programa está orientado a contribuir en la formación profesional de los estudiantes, para ello el SIMAC les proporciona una propina y al finalizar la práctica les extiende el respectivo certificado. En este medio los futuros profesionales pueden aplicar directamente, en el terreno industrial, la teoría recibida en las aulas.

Plan de Adiestramiento

El Plan de Adiestramiento 1975 ha sido elaborado de acuerdo a las necesidades de las áreas. Teniéndose en cuenta la realidad es que se ha programado lo siguiente:

- Curso para Mensajeros.
- Curso de Trazado de Calderería.
- Curso de Pert — CPM (Evaluación de Proyectos).
- Curso sobre Almacenes (por iniciarse).
- Curso sobre Maniobras (por iniciarse).
- Curso sobre Soldadura Eléctrica (por iniciarse).



GENTE DEL SIM



Sra. Irene Pacheco de Domínguez.

LA Sra. Irene Pacheco de Dominguez es la Secretaria más antigua del Servicio Industrial de la Marina-Callao. Ingresó en 1958 al entonces Departamento de Planes. Luego pasó a Administración, Mecánica e Inspecciones y, desde enero del año pasado se encuentra en la División Reparaciones.

La señora Irene indica que la mayor satisfacción que ha sentido en el trabajo ha sido presenciar la botadura del primer buque-tanque construido en el Perú, el BAP "Zorritos", dice que "la emoción vivida en esa oportunidad perdura en mi recuerdo gratamente".

—¿Qué significado tiene que el Gobierno haya designado 1975 "AÑO DE LA MUJER PERUANA?

—El Gobierno en una acertada medida ha denominado este año el "AÑO DE LA MUJER PERUANA" como un reconocimiento a la labor que desempeña la mujer en el Perú. La mujer como madre, es la educadora inicial de los hijos que en el futuro serán las personas que la patria necesita para mantener su desarrollo y progreso.

—¿Qué nos puede decir sobre la politica que sigue el Gobierno Revolucionario para ubicar a la Mujer en el nivel que merece?

—Dentro de los lineamientos del Gobierno expresados en el Plan "INCA", se considera la revalorización de la mujer en el Perú. La importancia de este hecho radica en la relievante actuación que le corresponde a la mujer dentro del proceso de cambios en que se encuentra empeñado el país. La mujer como trabajadora tiene el importante rol de ser una pieza del gran proceso de producción de un pais como dirigente, profesional, campesina, etc.

—¿Qué significado tiene el término "LIBERACION FEMENINA" para las damas peruanas?

—Existen diversos conceptos de "LIBERACION FEMENINA" que son tan variados que sería imposible reducirlo a un solo pensamiento de todas las mujeres peruanas. En mi concepto, "LIBERACION FEMENINA" es la obtención de responsabilidades por parte de la mujer para participar activamente en el plano socio-económico en que se desarrolla, es decir con capacidad de decisión, sin descuidar por esto sus labores propias de la maternidad y el Hogar.

—¿Considera Ud. que la mujer que trabaja se libera de la presión de la sociedad que tiende a ser dirigida por los hombres?

—No, puesto que la dirigencia no es una presión propia del sexo masculino o femenino, sino es una función de la capacidad de quien la desempeña. Si la sociedad "ha tendido" a ser dirigida por hombres ha sido por las escasas oportunidades de la mujer para lograr su desarrollo personal. Y digo "ha tendido" porque actualmente se ve a mujeres en los distintos niveles de dirigencia, como ejemplo, podemos citar a la Sra. Presidenta de Argentina, que actualmente rige los destinos de su pais. Igualmente, seria largo enumerar a mujeres que colaboran diariamente en los campos científicos, técnicos, comerciales, etc.

—¿De que manera contribuyen las mujeres en el Desarrollo Nacional?

—La mujer con su participación directa en el trabajo, en las actividades sociales y en su campo, según el medio en que vive y la preparación obtenida, contribuye al Desarrollo Nacional.

—A su criterio ¿cuál es el aporte de las damas que laboran en el SIMAC en el Desarrollo de este Complejo Industrial?

—La damas que laboramos en el SIMAC, participamos activamente en el Desarrollo de este Complejo Industrial con nuestro trabajo diario poniendo mucha voluntad y cariño para el engrandecimiento de este querido SIMAC.

Desde estas líneas mi saludo a la Mujer Peruana muy en especial a la Mujer Simista y un llamado para que a partir del presente año todas participen con los medios posibles para el logro de su pleno desarrollo como personas y el libre ejercicio de sus derechos.

AC



Carlos Antonio Herrera Zarco.

CARLOS Antonio Herrera Zarco, 22 años, nacido en Huancavelica, es un muchacho que ingresó al Servicio Industrial de la Marina-Callao el 21 de junio de 1972. En un principio trabajó en Gradas y, al cabo de un mes, pasó a Construcciones Navales donde labora actualmente en la especialidad de trazado de planchas. El trazado consiste en dibujar la pieza que se desea en las planchas en bruto, para que luego se efectúe el corte. Es un trabajo interesante, se consultan planos, se mide la pieza, se busca la economia de material y se reproduce el plano en la plancha. Generalmente el plano está a la escala 1/50.

Durante seis años Carlos siguió estudios secundarios nocturnos en la G.U.E. Granda, de 7:00 p.m. a 10:30 p.m., éstos concluyeron en 1974. En su etapa escolar Carlos Herrera fue un alumno eficiente, tan cierto es esto que, hiciéndose el cómputo de sus notas en los sies años obtuvo el 2do. puesto de su promoción. Acogiéndose a la Resolución Nº 776-72, Art. 1º, solicitó su ingreso a la Universidad Nacional de Ingeniería, en el Programa de Ing. Mecánica-Eléctrica, con especialización posterior en Construcciones Navales.

Ante el tesón y esfuerzo que demostraba Carlos el Servicio Industrial optó por otorgarle facilidades para que pueda seguir sus estudios ofreciéndole Licencia con Goce de Haber, durante los cinco primeros ciclos a fin de que se dedique exclusivamente a estudiar. En los otros cinco ciclos, o sea cuando son menos las horas de estudio, Carlos seguirá su horario normal y en los momentos libres trabajará en el SIMAC.

La Revista SIMA conversó con Carlos Herrera y comprobó que está muy agradecido por la ayuda que el Servicio Industrial le brinda, nos dijo: "El SIMA tendrá mi eterno agradecimiento por la ayuda que me presta, sin ella no habría podido iniciar estudios superiores ya que los gastos son elevados y el horario es tarde y mañana. Gracias al apoyo de mi centro de trabajo podré concluir mis aspiraciones y ser útil en mayor grado a la sociedad".

Ojalá que casos como el de Carlos Herrera Zarco se repitan constantemente.

CROSTEC

CROSLAND TECNICA S. A.

Pone en conocimiento de sus clientes y amigos su participación en la próxima Feria Internacional del Pacífico, ofreciendo máquinas-herramientas de precisión de sus representadas Stankoimport de U.R.S.S. y Technoimpex de Hungría.

Consultas e informes en:
Av. Argentina 3250, CALLAO, Teléf. 51-5272

JEFE NAVAL DE ARGENTINA VISITO EL SIMAC

EL Comandante General de la Armada Argentina, Almirante ARA Emilio Massera visitó el Servicio Industrial de la Marina-Callao el martes 12 de noviembre de 1974. El distinguido visitante quedó gratamente impresionado por la alta técnica que pone en evidencia el SIMAC en la construcción de buques de alto bordo.



Almirante ARA Emilio Massera.

A su llegada a la Base Naval fue recibido por el Comandante General de la Base Naval del Callao y Director Ejecutivo de SIMA-PERU, Contralmirante AP Arturo Calisto Morey, con quien dialogó en su despacho. En el momento de la entrevista el Contralmirante Calisto ofreció en obsequio al Almirante Massera una réplica a escala del Monumento del Héroe de Angamos, Miguel Grau.

El Comandante General de la Armada Argentina agradeció el presente y expresó que a Grau se le considera en la Armada Argentina como un héroe no sólo del Perú sino de toda América.

A su vez el Almirante Argentino entregó al Contralmirante Calisto una réplica del sable que usan los Altos Jefes de la Armada de su país.

Posteriormente el Jefe de la Armada Argentina fue invitado a recorrer las instalaciones del Servicio Industrial donde expresó sus impresiones favorables por el elevado tecnicismo de los trabajadores peruanos.

Al término de su visita fue recepcionado con un almuerzo ofrecido por el Comandante General de la Base Naval del Callao.

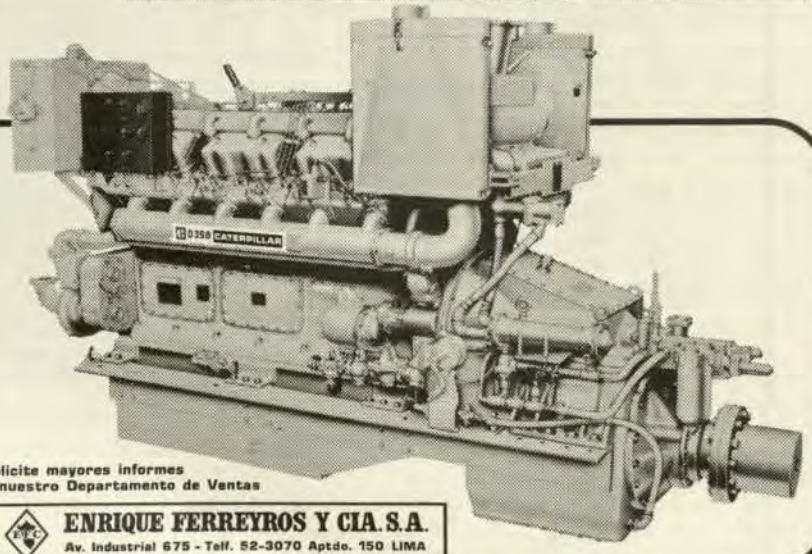
Evidentemente,

es una embarcación con motor marino D398 y GRUPO ELECTROGENO AUXILIAR CATERPILLAR®



Quienes utilizan en sus embarcaciones la propulsión marina y potencia auxiliar CATERPILLAR, pueden navegar tan confiados y seguros como si estuvieran en tierra firme.

POR ALGO, EN TODOS LOS PUERTOS DEL MUNDO HAY DISTRIBUIDORES CATERPILLAR CON SERVICIO PERMANENTE Y REPUESTOS GENUINOS.



Solicite mayores informes a nuestro Departamento de Ventas

ENRIQUE FERREYROS Y CIA. S.A.
Av. Industrial 675 - Telf. 52-3070 Aptdo. 150 LIMA

SU DISTRIBUIDOR CATERPILLAR®

FEMACO S.A.

CATERPILLAR, CAT y ⊞ son Marcas de Caterpillar Tractor Co.



EN EL XX° GRAF-ANIVERSARIO

ANUNCIAMOS

LA LLEGADA DE CENTROS E INSTRUMENTOS

PEERLESS

PULSAR





PARA

DIAGNOSTICO Y AFINAMIENTO de



MOTORES A GASOLINA DE:

- 2 y 4 tiempos.
- 2, 4, 6 y 8 cilindros.
- Encendido convencional y electrónico 6, 12, y 24 Volts.



PARA:

- Autos
- Camiones
- Motos
- Lanchas
- Motores fuera de borda

PROPORCIONAMOS:

- GARANTIA
- SERVICIO
- REPUESTOS
- ENTRENAMIENTO
- ASESORAMIENTO TECNICO
- PROYECTO DE FACTORIAS

GRAFIMPORT

IMPORTACION - EXPORTACION

UNA DIVISION DE GRAF AUTOMOVILES SELECCIONADOS S.A.
Av. Petit Thouars 901 - Cables: Grafimport Lima - Perú
Telex: 20282 PU-GRAF - Telef: 32-1990 Anexo 6



BOTADURA DE UN SUPERPETROLERO POR MITADES

Uno de los principales astilleros escoceses, Scott Lithgow, ha demostrado que es mejor hacer algunas cosas por mitades — especialmente la botadura de superpetroleros. Actualmente, los astilleros escoceses están botando superpetroleros en dos mitades en el rio Clyde, y "cosiendo" a continuación las dos mitades.

La empresa reconoció que el cierre del Canal de Suez significaba que tendrían que construir superpetroleros para seguir existiendo, lo que planteaba enormes problemas de construcción y botadura.

En primer lugar, el astillero instaló una nueva grada de montaje dotada de una grúa de pórtico Goliath capaz de izar 225 toneladas de una vez y comenzó a estudiar una técnica para botar barcos en mitades.

Uno o dos astilleros de Europa y Japón han utilizado esta técnica, pero ninguno ha tenido que hacer frente a los problemas de subida y descenso de 3,5 m del nivel del Clyde durante las mareas, además de la corriente fluvial.

En efecto, Scott Lithgow estaban haciendo cara a dificultades que ningún otro constructor naval había experimentado, y que no permitían el más mínimo error humano. El problema se presentó de manera tangible al recibirse un pedido para la construcción del superpetrolero "Nordic Clansman", de 264.000 toneladas, el buque más grande construido en unos astilleros británicos y el doble de cualquier barco construido anteriormente por Scott Lithgow.

Tras haber tomado la decisión de la botadura "por mitades", Scott Lithgow entrenó a todos los obreros que iban a participar en la botadura para que reaccionasen correctamente en caso de emergencia. En los adiestramientos se cubrieron todos los detalles, incluidos los lugares en que los obreros cogerían las tuercas y pernos.

La preparación se centró en el equipo de soldadura, que se reunió todas las semanas durante 15 meses para discutir técnicas de amarre, corrientes y detalles técnicos de la soldadura de la proa y la popa del superpetrolero en el mar. Al mismo tiempo, los ingenieros de Scott Lithgow diseñaron una ataguía (un arcón estanco que forma un espacio de trabajo alrededor de la junta de "proa y popa" que hay que soldar).

El resultado de esta planificación minuciosa fue que la proa y la popa del superpetrolero botadas por separado se encontraban sólo a una distancia de 1,5 cm. cuando llegaron los soldadores para soldar las dos partes en el mar. Esta precisión se logró a pesar de que hubo que alinear perfectamente las dos mitades de un buque de 344 metros de eslora con su gran superficie de captación de viento y en condiciones de marea.

Scott Lithgow, el único astillero británico que construye buques en mitades, está preparando actualmente la botadura por mitades del buque gemelo del "Nordic Clansman", el "Nordic Commander", y construirá y botará otros dos barcos con arreglo a su nueva técnica.

Scott Lithgow ha visto compensado su espíritu emprendedor con un libro de pedidos de más de £ 250 millones (625 millones de dólares), de los que dos terceras partes van destinados a la exportación. El libro abarca pedidos de petroleros, cargueros a granel, buques de carga y suministro en alta mar, buques para dragados, barcos para pesca de arrastre y buques para la Real Marina de Guerra Británica y Armadas extranjeras.

URANIO EN EL MAR: UN TESORO APROVECHABLE

En las aguas del mar se encuentran disueltas cuatro mil millones de toneladas de uranio, el combustible nuclear tan preciado y un tesoro que conviene aprovechar ante la constante reduc-

ción de las existencias en tierra firme.

Los científicos, empero, se ven confrontados a dos problemas en su intento por hacer realidad tal proyecto. Por una parte, la concentración de uranio en el agua marina es muy reducida (para la obtención de tan sólo tres miligramos de uranio hay que tratar mil litros de agua), y por otra, las sustancias químicas para ello utilizadas no deben resultar demasiado onerosas.

Microorganismos

Ahora, una comunidad de trabajo europea ha descubierto que algunos microorganismos tienen propiedades que permiten su utilización como "buscadores de tesoros"; selectividad para acaparar uranio; producción fácil y barata; gran superficie para conseguir una rápida unión y, especialmente, ningún problema en cuanto a residuos.

Ciertas especies de algas verdes, criadas y mutadas en el laboratorio, fueron echadas en agua marina corriente: en experimentos en serie se constató su contenido de sales de uranio. En un plazo de diez días se registró una concentración de uranio del 95 por ciento y un factor de enriquecimiento de más de cuatro mil.

En condiciones naturales —se constataron en tales investigaciones—, se produce una mayor acumulación de uranio durante la cadena alimenticia. Y en el guano de pájaros marinos, se encontró una concentración de uranio diez veces superior a las algas.

NUEVO ACERO PARA CADENAS DE ANCLAS

El consorcio finlandés Ovako ha experimentado una nueva calidad de acero llamado "Imacro" que se distingue de los aceros tradicionales por su resistencia excepcional en razón de su débil contenido de carbono, que es sólo del 0.05 % frente al 0.25 - 0.50 % de los otros aceros y porque lleva un 4.5 % de contenido de cromo que tiene por objeto facilitar la soldadura.

Este acero, que puede ser utilizado en la fabricación de cadenas de anclas, permite una reducción del 20 al 50 % en el peso para la misma resistencia. Este acero ha sido puesto a punto en Matra, donde el grupo Ovako posee su laboratorio de investigación.

EL MAYOR BARCO DE PLASTICO DEL MUNDO

El "Wilton" —nuevo buque dragaminas de 500 toneladas de la Marina de Guerra Británica— es el mayor del mundo con casco de plástico reforzado con fibra de vidrio. Este barco de guerra, de 46 mts. de eslora, es unas tres veces mayor que cualquier otro buque construido básicamente de los mismos materiales. Sus constructores Vosper Thornycroft desarrollaron técnicas especiales de construcción para formar el casco con capas interlaminares de fibra de vidrio impregnada con resina de poliester. Este material combina una elevada "resistencia al choque" con una mínima característica magnética. Esta última propiedad reduce considerablemente la posibilidad de que el barco pueda detonar minas provistas con disparadores magnéticos que se encuentren en el área de operaciones.

GG MAQUINARIAS

GILARDI GAMARRA S. A.
Ings.

FABRICANTES DE MAQUINARIA Y EQUIPO PARA LA INDUSTRIA Y PESQUERIA

Tomás Valle 651 - Km. 6 1/2 - Carretera Ancón
Telf. 32-7490 - Casilla 4584 - LIMA



¿...Y SUS FRENOS COMO ESTAN...?

REVISELOS A TIEMPO

LA CASA DEL FRENO

AV. 28 DE JULIO 160
JESUS MARIA
TELEFS.: 31-3312 - 23-9464

7,128 PERSONAS VISITARON NUESTRAS INSTALACIONES DESDE SETIEMBRE DE 1974 A LA FECHA





UN indice de la gravitación que ha adquirido el SIMAC en la vida nacional es el creciente interés que existe en el medio por visitar nuestras instalaciones. De setiembre de 1974 a la actualidad, 7,128 personas nos han visitado. Profesionales, técnicos, profesores, militares, alumnos (primarios, secundarios y universitarios) han observado de cerca nuestro diario trabajo en la construcción, reparación y mantenimiento de buques. Las áreas que mayor interés presentan a nuestros visitantes son el Taller de Construcciones Navales y la zona de gradas.

En las fotos se puede observar a un grupo de alumnos del Centro Educativo Nº 3037 y a Oficiales y Guardiamarinas del Buque Escuela de la Armada Chilena "Esmeralda" que recibiéramos en días pasados.

NOTABLE PROGRESO DEL CINE CLUB SIMISTA

EN abril de 1974 se inició lo que actualmente constituye el Cine Club SIMA formado para ofrecer peliculas de corte educativo, cultural y recreativo a las familias de la Urbanización SIMA. Desde sus comienzos esta iniciativa fue acogida favorablemente y, debido a la colaboración de los beneficiados, fue posible que en febrero de este año se proyectaran los primeros largos metrajes comerciales de peliculas seleccionadas. A fin de ofrecer mayores facilidades actualmente se ofrecen programas en matinée y vermuth. Las funciones de matinée tienen una gran concurrencia de niños y jóvenes, las peliculas que se proyectan son apropiadas y generalmente de fondo educativo. Para mayores se proyectan films de vanguardia como son: "Sansón y Dalila". "Los Diez Mandamientos", "Aeropuerto 74", "Saúl y David", "La Cabaña del Tío Tom", "El Niño y el Muro", "Los Chacales del Oeste", "Luchas de Gigantes", etc.

Este tipo de funciones se están desarrollando en algunas empresas, cooperativas e institutos armados y cine clubs de Lima y Callao. El Centro Deportivo SIMA se ha colocado en primera fila entre los cines clubs al auspiciar estas proyecciones.

Algunos cortos de suma importancia por su contenido instructivo y educativo son proporcionados por la Embajada de Canadá, el Consejo Británico, E.U.A. y Francia. Desde estas líneas se agradece la colaboración prestada por dichas Embajadas y, también se agradece a las distribuidoras de peliculas acreditadas en Lima como son: Calero Paz, Cinema International Corporation, Columbio Pictures, Eduardo Ibarra, San Pablo Films y Warner Bross.

Igualmente, es necesario resaltar la labor que cumple el servidor simista Emilio Calienes D., quien se preocupa constantemente por el progreso del Cine Club SIMA.

VICE ALMIRANTE ALEMAN VISITO EL SIMAC



Vice Almirante Heinz Kuehnle, Inspector General de la Marina de la República Federal Alemana.

EL lunes 13 de enero el Vice Almirante Heinz Kuehnle, Inspector General de la Marina de la República Federal Alemana, visitó las instalaciones del Servicio Industrial de la Marina Callao. El alto Jefe de la Marina alemana fue recibido y acompañado en su visita por el Comandante General de la Base Naval del Callao y Director Ejecutivo de SIMA-PERU, Contralmirante A.P. Arturo Calisto Morey y otros jefes de nuestra Armada.

El Vice Almirante alemán y su ayudante, el Capitán de Fragata D. Wilhem Reiss, fueron invitados a recorrer las instalaciones de SIMA-Callao donde pudieron apreciar las diferentes etapas de la construcción naval que realiza este Servicio. En un momento del recorrido ingresaron a los compartimientos del "Amazonas", que en ese entonces se encontraba en Gradas, donde pudieron apreciar de cerca los trabajos de uno de los barcos más grandes que se han construido, hasta el momento, en el Perú.

Al finalizar el recorrido el Vice Almirante Kuehnle y sus acompañante asistieron a un almuerzo que fuera ofrecido en la Cámara de Oficiales de la Base Naval por el Contralmirante Calisto.

SIDERPERU

EMPRESA SIDERURGICA DEL PERU

MIRA CON PATRIOTICO ORGULLO LA CONSTANTE SUPERACION DEL SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA —SIMA— CUYA EFICIENCIA SERA SUSTENTO DEL DESARROLLO.

Lima - Chimbote, Julio 1975
RELACIONES PUBLICAS

EMPAQUETADURAS INDUSTRIALES

Garlock®

ASBESTO, TRENZADO CON TEFLON,
GRAFITADO Y EN PLANCHAS
TEFLON EN DIVERSAS FORMAS
PLANCHAS DE JEBE Y NEOPRENE PURO
Y CON LONA

Atención inmediata - Amplio Stock
SERVICIO TECNICO

DORICH & WATKIN S. A.
Av. Corpac 265 - SAN ISIDRO - Teléf. 22-4916

MSA

2½"

QUE LOS HOMBRES TRABAJEN CON SEGURIDAD

MSA del Perú S.A.

Av. del Ejército 250, Miraflores - LIMA - PERU
Teléf. 40-3699

YALE AUSACO S. A.

PRODUCTOS INDUSTRIALES DE CAUCHO

- Botas de jebe o neoprene.
- Ropa impermeable de jebe o neoprene.
- Productos de caucho para la construcción naval.
- Reencauches para la industria pesquera.

AV. ARGENTINA 5590 - CALLAO
TELEF. 51-0630 - CASILLA 327
CALLAO 3 - PERU

PARA UNA MEJOR UNION

conexiones de fierro
negro y galvanizado
acero SCH 40 y 80



IMPORTACIONES
JM JORGE MERE S.A.
Av. Mcal. Benavides (Colonial) 2463-2475 Telf. 522070

EL SERVICIO SOCIAL Y LA EMPRESA MODERNA

Por la: Asistente Social Antonieta Negrón A.



ES de suma importancia destacar el aspecto humano-social como la fuerza motora del trabajo y el desarrollo industrial.

Consideremos las empresas integradas por una población laboral heterogénea donde se desempeñan personas de altos niveles técnicos, profesionales, expertos prácticos; también de los no calificados y en proceso de aprendizaje, todos ellos con la común denominación de "Trabajadores".

El Servicio Social como parte técnica de las Ciencias Sociales cumple un importante rol en las empresas porque asume la responsabilidad de tratar los aspectos más delicados y sutiles de la vida individual y familiar del trabajador, por medio de permanente actividad orientadora y de educación con la finalidad de propender a la promoción y autocapacitación del hombre para que afronte en condiciones óptimas la satisfacción de necesidades y solución de sus problemas.

Es difícil demostrar tangiblemente la labor del Asistente Social debido a la naturaleza de su acción, que lo define con características propias justamente la mayor o menor complejidad de la empresa en la que se opera y debido al tipo de necesidades de la población laboral atendida.

Cabe destacar que el radio de acción del Servicio Social no se detiene únicamente en ese quehacer cotidiano en relación del trabajador y su grupo familiar, sino abarca también los niveles de asesoramiento y coordinación en materia de Bienestar Social para y con los grupos jerárquicos tanto de la empresa como de las organizaciones e instituciones internas formadas por los trabajadores, llámense cooperativas, Comunidades Industriales, sindicatos, mutuales, etc., las mismas que norman su política interna.

El Asistente Social basado en su metodología estudia e investiga básicamente, planifica y organiza sus sistemas de atención para revertirlos en "Servicios" a través de sus programas específicos en el orden de salud, vivienda, economía, recreación dirigida etc., referidos a un individuo, la familia, un grupo o una comunidad social.

El Servicio Social busca ampliar su intervención y proyecta sus programas fuera de la empresa llegando a los grupos de población donde hay mayor concentración de trabajadores, la misma que supone motivar a la gente para la formación organizada de grupos sean éstos de madres, adolescentes o niños, donde puedan desarrollar sus habilidades, su propia personalidad; aprender artes manuales y de utilidad práctica, realizar actividades que ayuden a la elevación de su bagaje cultural y puedan iniciarse a una efectiva participación comunitaria.

El Servicio Social presta invalorables servicios a los trabajadores. Inclusive amplía su radio de acción fuera de la empresa en su afán de buscar el bienestar de los servidores del SIMAC.

El Servicio Social no puede ni debe desligar de su política de trabajo al factor "producción" por considerarlo a éste como el vector que orienta el desarrollo de la industria y la prosperidad en la economía de un país. Es por ello que su foco de atención incide prioritariamente en ése trabajador que se encuentra en situaciones de desequilibrio y desventaja.













REPARACIONES

INGRESO A DIQUES DE BUQUES PARTICULARES DURANTE EL PERIODO AGOSTO 74 — JULIO 75

ARMADOR	BUQUE	BANDERA	FECHA INGR.
Convenio Amistad Perú-Cuba	B/P MAR OCEANO	Cubana	02.08.74
Trans Naviera del Perú	M/N IVANA	Peruana	04.08.74
Cía. Ballenera del Kinkai S. A.	B/B VICTORIA 8	Panameña	12.08.74
Naviera Humboldt	M/N HUANDOY	Peruana	13.08.74
Cía. Ballenera del Kinkai S. A.	B/B VICTORIA 7	Panameña	16.08.74
Metal Empresa S. A.	B/E CIUDAD DE IQUITOS	Peruana	16.08.74
Terminal Marítimo del Callao	D/OFICIAL DE MAR LANDA	Peruana	25.08.74
Convenio Amistad Perú-Cuba	B/P OCEANO ANTARTICO	Cubana	01.09.74
Industria Ecuatoriana Productora de Alimentos	B/P DOMINADOR	Ecuatoriana	02.09.74





EN EL SIMAC

ARMADOR	BUQUE	BANDERA	FECHA INGR.
Industria Ecuatoriana Productora de Alimentos	B/P LUCY	Ecuatoriana	02.09.74
Petróleos del Perú	B/T HUASCARAN	Peruana	09.09.74
Productos Marinos	B/P AUDAZ	Peruana	16.09.74
Convenio Amistad Perú-Cuba	B/P MAR CARIBE	Cubana	18.09.74
Empresa Turística Internacional CA.	M/N IGUANA	Ecuatoriana	24.09.74
Star Kist Overseas	B/P KPESHIE	Bermudas	24.09.74
Star Kist Overseas	B/P PAWN PAWN	Bermudas	24.09.74
Naviera Neptuno S. A.	M/N TUMI	Peruana	16.10.74
Challwa del Perú	B/P CHALLWA I	Peruana	22.10.74
Empresa Naviera Santa S. A.	S/S SANTAMAR	Peruana	27.10.74
Trans Naviera del Perú S. A.	M/N CHINCHA	Peruana	06.11.74
Cía. Peruana de Vapores	M/N YAHUAR HUACA	Peruana	11.11.74
Cisternas y Remolcadores	B/PORT COSTA I	Peruana	13.12.74

























REPARACIONES EN EL SIMAC

ARMADOR	BUQUE	BANDERA	FECHA INGR.
Petróleos del Perú	R/ LOMITAS II	Peruana	12.01.75
Terminal Marítimo del Callao	D/ LA PERLA	Peruana	12.01.75
Empresa Nacional de Puertos	D/MARINERO RIVAS	Peruana	12.01.75
Terminal Marítimo del Callao	R/BELLAVISTA	Peruana	24.01.75
Cía. Peruana de Vapores	M/N SABOGAL	Peruana	25.01.75
Direc. Gral. Establecimientos Penales	L/15 DE ABRIL	Peruana	08.03.75
Global Marine Caribbean Inc.	B/ GLOMAR II	U. S. A.	24.03.75
Negocios del Mar	M/N ANTARES	Peruana	24.04.75
Cía. Peruana de Vapores	M/N VALLEJO	Peruana	07.05.75









FELICITACIONES Y AGRADECIMIENTOS

La Punta, 6 de Noviembre de 1974

Del: Director de la Escuela Naval del Perú

Al: Jefe del Servicio Industrial de la Marina-Callao

Asunto: Término de trabajos y felicitación. — Comunica.

1.—Comunico a Ud. Sr. Capitán de Navío que habiéndose terminado en la fecha la remoción de escombros del sector "A" del edificio "Grau", esta Dirección agradece la colaboración y ayuda prestada por el SIMAC y en forma especial felicita a los siguientes ingenieros y obreros quienes se desempeñaron con eficiencia y espiritu de cooperación:

Tte. 2 (I) Pedro Rodríguez Sánchez
Ing. Julián Oyanguren C.
Sr. V. Chuquetaype
Sr. A. Chávez
Sr. L. García
Sr. V. Meléndez
Sr. J. Cárdenas
Sr. M. Marticorena
Sr. J. Campos

Dios Guarde a Ud.
El Contralmirante
ENRIQUE FERNANDEZ-DAVILA NORIEGA
O-M-40012826-0 (-)

SENATI

Lima, Julio 7 de 1975

Señor.
Jefe de Relaciones Públicas del SIMA
Av. Contralmirante Mora s/n
Callao.

De nuestra consideración:

La Dirección del Centro de Calificación Industrial del Servicio Nacional de Adiestramiento de Industria y Turismo-SENATI, se complace en expresar a Ud. su sincero agradecimiento por las atenciones que, gentilmente, se han dignado dispensar a nuestros aprendices en las visitas que efectuaron a esa importante Institución los días:

15-4-75. Especialidad de Fundición y Modelería del Inst. Peruano-Británico.

21-4-75. Especialidad de Máquinas Herramientas del Inst. Peruano.

28-4-75. Especialidad de Soldadura del Inst. Peruano-Holandés.

22-5-75. Especialidad de Motores Diesel del Inst. Peruano-Holandés.

29-5-75. Especialidad de Construcciones Industriales del Inst. Peruano.

Los cuales han regresado gratamente impresionados por la eficiente organización de esa entidad y satisfechos de haber adquirido múltiples experiencias de trascendental valor educativo en pro de su formación profesional.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Ud. los sentimientos de nuestra mayor consideración.

Muy atentamente,
ING. LUIS VILLAFUERTE V.
Director del Centro de Calificación Industrial

Lima, 18 de Setiembre de 1974

Sr. Capitán de Navío
Daniel Masías Abadía
Jefe del Servicio Industrial
de la Marina.
Callao.

Tengo el agrado de dirigirle la presente, para agradecerle muy sinceramente, en nombre de la Asociación de Padres de Familia del Liceo Naval "Almirante Guise", por la donación que nos fuera otorgada del material para la malla protectora para el diamante de beisbol que se está preparando en el campo deportivo de Primaria del Liceo Naval.

Aprovecho la oportunidad para testimoniarle los sentimientos de mi más alta consideración y estima personal.

El Capitán de Navío
JORGE E. SALINAS SEDO
Presidente

Callao, 21 de Octubre de 1974

Of. Nº 139-74-CBGP-02/03

Señor Capitán de Navío
Daniel Masías Abadía
Jefe del Servicio Industrial
de la Marina
Callao.

De nuestra consideración:

Me dirijo a Ud., con toda atención, en nombre de la Comunidad Educativa de este Centro Base y por su intermedio a la Institución de su digno Cargo, para hacerles llegar nuestra gratitud por el generoso obsequio hecho a nuestra juventud estudiosa ávida de enriquecerse en los valiosos y renovados conocimientos que la importante colección "HISTORIA MARITIMA DEL PERU" brinda en su contenido.

Al reiterar a Uds., nuestro reconocimiento, hacemos oportuno manifestarle nuestra más distinguida consideración.

Atentamente,

Hilda Durand Vía y Rada
Directora Encargada del
C. B. GUE_:General Prado"

C-0168 Octubre 25, 1974

Señor
Capitán de Navío AP
Daniel Masías Abadía
Jefe del Servicio Industrial
de la Marina
Callao, Perú.

De mi consideración:

La presente para agradecer a Ud. y por su digno intermedio a cada uno de los oficiales, ejecutivos y técnicos, así como al personal de oficina y obreros del reparto a su mando, por la atención dispensada a nuestro buque M/N IGUANA en el dique del SIMA, entre el 23 de septiembre y el 18 del presente mes.

Fue, en realidad, una valiosa experiencia y una enorme satisfacción haber cumplido los trabajos que con tanto acierto encargáramos a Uds. y de los que estamos satisfechos.

Alternar con el personal a su mando en aspectos de labor y técnicos, ha encausado nuestra mutua amistad, estoy seguro, por canales provechosos.

Una nueva oportunidad, que ha de presentarse en el próximo año, nos brindará ocasión para estrechar vínculos tan gratamente ya iniciados.

Muy atentamente,
Héctor Paz y Miño
Gerente ETICA

9635-G

Lima, 28 de Octubre de 1974.

Señor
Capitán de Navío A.P.
Daniel Masías Abadía
Jefe del Servicio Industrial
de la Marina - SIMA,
Callao.

De nuestra consideración:

Nos es grato dirigirle la presente, para testimoniarle nuestro reconocimiento por las facilidades y finezas otorgadas a la Delegación de Representantes extranjeros y peruanos, que participaron en la I Reunión Internacional de Sociedades y Cámaras de Pesca de Latinoamérica, organizada por esta Sociedad bajo el auspicio de la Asociación Latinoamericana de Industrias de Conservas y Afines (ALICA); los que, unánimemente manifestaron su admiración por la excelente calidad y organización de las instalaciones y servicios del SIMA, exponente de máxima eficiencia de nuestro país, que podemos exhibir orgullosos a visitantes extranjeros.

Aprovechamos esta ocasión para renovarle nuestra cordial felicitación por su merecido ascenso a la alta clase de Contralmirante de nuestra ilustre Marina de Guerra y desearle el mejor de los éxitos en su futura gestión.

En nombre de esta Sociedad y en el mío propio, le reiteramos nuestro agradecimiento y hacemos propiacia la ocasión para hacerle presente, una vez más, los sentimientos de nuestra sincera amistad y consideración distinguida.

Atentamente,

Sociedad Nacional de Pesquería
Alfonso Arévalo A. Z.
Gerente

Callao 5 de noviembre de 1974

Señor Capitán de Navío,
Don Daniel Masías Abadía
Jefe del Servicio Industrial
de la Marina
Base Naval del Callao.
Sr. JESIMAC

De nuestro elevado respeto y consideración:

En nombre de los Jubilados y del mío propio, agradecemos con lo más profundo de nuestro corazón, la invitación hecha a los ex-servidores del SIMA, a la travesía Pre-Inaugural y almuerzo que se realizara a bordo de la M/N "HERMANOS CARCAMO" el día 30 de octubre.

Hemos concurrido a ésta invitación, poseídos de nuestra inquebrantable fe y el orgullo, de tener Jefes como Ud. que no olvida a estos modestos exservidores, que contribuyeron a forjar el engrandecimiento de este importante Servicio Industrial de la Marina, desempeñándose cada uno de nosotros en los talléres, en los Diques y otros botando montes, haciendo pistas, construyendo edificios donde se desarrollan los planos para construir barcos como el "Zorritos" y otros más de igual nivel, hoy el "Hermanos Cárcamo" de mayor tonelaje y otros que se construirán del mismo tonelaje, que son los portadores de nuestro bicolor Nacional el que debe pasearse por todos los Océanos del mundo, reafirmando la eficiencia de la mano de obra del obrero peruano y la técnica dirección de nuestros Jefes también peruanos.

POR LO EXPUESTO:

Señor Comandante del SIMAC, reciba Ud. nuestra felicitación y agradecimiento, que desde acá elevamos nuestras plegarias de Fe al Ser Supremo, para que siga bendiciendo las obras hechas y por hacer, derramando sobre ellas toda clase de felicidad y progreso, e ilustre más sus elevados conocimientos. El orgullo que hago mención es, porque no olvida de hacernos partícipes de estas actuaciones ya que ellas reconfortan nuestro espíritu para vivir más y ver estas obras de auténtica realidad que engrandecen a nuestra querida Patria por la que estamos y debemos luchar hasta los últimos días de nuestra existencia y para terminar esta pequeña misiva, lo hago pronunciando las palabras de nuestro Héroe Miguel Grau "LA SEGURIDAD DE NUESTROS DESTINOS ESTA EN EL MAR".

Sin otro particular me suscribo de Usted.

Atentamente,

Juan Manuel Peña Jirón

"PRONESSA"

Promotora de Negocios y Servicios S. A.

Diez Canseco 160, Of. 201 - Miraflores - LIMA-PERU
Teléfonos: 47-1490 - 47-1491

Promoción de Negocios a nivel Nacional é Internacional

Líneas de Crédito a corto, mediano y largo plazo.

Financiamientos bajo el sistema
"LLAVE EN MANO"

Representaciones y equipamientos en general.

Vocabulario Marítimo

A continuación exponemos algunos términos náuticos, de uso común, que debemos conocer los que laboramos en la industria naval:

Abarloar.— Maniobras necesarias para colocar un buque dando uno de sus costados a otro o al muelle.

Abitar.— Amarrar y asegurar el cabo o cable a las bitas.

Abocar.— Hacer proa a la boca del puerto, abra o canal, cuando ya se está cerca.

Absoluto.— Adelanto o atraso del cronómetro.

Acoderar.— Dar una codera a una boya, a la cadena del ancla fondeada o a otro objeto fijo para facilitar la maniobra de presentar un costado del buque en una orientación determinada.

Acollar.— Halar de los acolladores. Hacer girar las tuercas de los mismos para tesarlos. Meter estopa entre las junturas de madera.

Afretar.— Limpiar una embarcación.

Alijar.— Desembarcar parte o toda la carga que transporta el buque en sus bodegas o cubiertas.

Amarra.— Todo cabo, cable o cadena con el que se hace firme un buque al muelle, a las boyas o a otro buque.

Amura.— Anchura del buque en la octava parte de su eslora, contada a partir de la proa.

Andana.— Manera de colocar los buques dentro del puerto en posición paralela entre sí.

Anima.— Cuerpo de una bomba. El dado que atraviesa la roldana de un motón.

Aplastamiento.— Avería que puede ocurrir en las calderas de baja presión y que se evita por medio de válvulas llamadas atmosféricas, que permite el paso del aire a medida que desciende la presión.

Aplomar.— Durante la construcción de un buque, colocar las cuadernas en planos, paralelos entre sí y perpendiculares a la quilla.

Aproar.— Hacer que un buque aumente su calado de proa transportando carga, lastre o pesos en proa.

Arbotante.— Toda pieza que sale fuera del buque para sostener algo.

Arriar.— Uno de los verbos más usados a bordo: soltar, aflojar, bajar, etc.

Asidero.— El cabo que se usa para hacer avanzar una embarcación cerca de la orilla a lo largo de ésta, halando desde tierra.

Avante.— Adelante. Voz indicadora para que se inicie el avance de un buque.

Avería.— Daño que recibe la embarcación. Si es un accidente se denomina simple, si se ocasiona deliberadamente para evitar mayores daños se denomina avería gruesa.

Avitolar.— Medir, por medio de la vitola y compás graduado, las dimensiones de los pernos y otras piezas.

Babor.— Sobre el eje longitudinal, mirando hacia proa, babor es la izquierda.

Baliza.— Todo instrumento, aparato o cuerpo instalado por la autoridad correspondiente, que sirve para señalar un peligro o indicaciones precisas para la navegación.

Banda.— Cada una de las dos mitades simétricas en que se divide un buque siguiendo su eje longitudinal.

Barcada.— El total de pasajeros o carga que puede transportar una embarcación de servicio interior en cada viaje.

Barco.— Una de las denominaciones más usadas para referirse a toda embarcación grande cuando no es de vela.

Barquinazo.— Acto de vara o embarrancar un buque.

Barraganete.— Pieza de madera o ángulo metálico que, arrancando del final de las cuadernas, se eleva siguiendo la dirección de éstas para morir en la borda, a la cual afirma y asegura, sirviendo de apoyo a la obra muerta. En los buques de casco metálico se denomina a la varilla metálica que en dirección inclinada va desde el bao hasta la borda.

Barrenar.— Taladrar los fondos de un buque para echarlo a pique.

Basada.— La cuna o ingenio que se monta bajo la quilla antes de comenzar la construcción de un casco, para facilitar el lanzamiento del mismo una vez fabricado.

Beta.— Todo cabo largo de regular grosor empleado a bordo y que no tenga una finalidad definida.

Bitácora.— Caja de metal de forma esferoidal que contiene instrumentos para ver el rumbo. Cuaderno de bitácora, sinónimo de Diario de a Bordo.

Bitas.— Pieza metálica de forja o fundición en forma de U rectilínea, cuya base va empernada a los baos, colocándose varias de ellas junto al trancanil en las amuras y aletas, para tomar vuelta a los cabos de amarre.

Bobadilla.— Mamparo transversal colocado a proa cerca del bauprés en los navíos de proa abierta.

Bodega.— Espacio interior del casco destinado a la carga. Las motonaves destinadas al transporte general tienen, contando de arriba a abajo, dos o más cubiertas en los espacios destinados a bodegas. En los buques de carga a granel la altura de la bodega es desde el plan hasta la cubierta principal sin entrepuente ni sollado alguno. Las bodegas de los petroleros son tanques construidos simultáneamente a la fabricación del casco.

Borda.— El canto superior de un buque de la clase que sea.

Bordo.— El costado de un buque desde el agua hasta la borda. Antes el propio buque se llamaba bordo, como lo indican las expresiones "ir a bordo", "subir a bordo", etc.

Bordón.— Percha larga y resistente empleada en el armamento de una cabria.

Bordonal.— Cada una de las devisiones rectangulares de una almadraba con puerta de acceso al copo.

Botador.— Herramienta de calafate que se emplea para hacer saltar los pernos de su sitio.

Botar.— Lanzar al agua el casco de un buque haciéndolo resbalar por la grada.

Bote.— Pequeña embarcación abierta que, en sus innumerables formas y características, se construye y usa en todos los puertos del mundo para los servicios auxiliares.

Boya.— Cuerpo metálico de forma esférica, cilíndrica o fusiforme, herméticamente cerrado y que, pintado con los colores que según su finalidad manda el reglamento, se fondea en el lugar destinado.

Boza.— Trozo de cabo hecho firme por uno de sus extremos o chicotes en una bita o cáncamo y por el otro, ligado al cable o calabrote o cuerpo que se está halando.

Brazola.— La baranda de plancha metálica o de madera que protege la boca de las escotillas.

Bularcama.— Cuaderna fuerte y ancha que se añade a un buque para reforzar su construcción.

Buque.— Palabra quizá la más generalizada para designar cualquier embarcación, excepto las que son impelidas a remo.

Cabana.— Batea de servicio en los arsenales, para emplearla de auxiliar en los buques que se están reparando.

Cabeceador.— El buque que por defecto de construcción es propenso a cabecear más de lo normal.

Cabecear.— Movimiento del buque en sentido vertical, alzando y bajando la proa y la popa alternativamente.

Cabeza.— En todas las piezas importantes de la construcción de un buque, como el timón, codaste, etc., su extremo superior.

Cabilla.— Trozo de madera torneada o de hierro que sirve para unir dos piezas como si fuera un clavo.

Cabo.— Cualquiera de las cuerdas que se usan a bordo.

Cabrestante.— Artefacto cuya forma recuerda la de dos conos truncados unidos por su base menor en posición vertical y se emplea para virar los cabos de amarre, ya que gira alrededor del eje común de los dos conos truncados.

Cabulleria.— Conjunto de todos los cabos de maniobras de un buque.

Caja.— Cuerpo del motón en el que se abre el hueco donde va la roldana.

Cala.— La parte más baja del interior de un buque.

Calado.— Profundidad media de un rio navegable, puerto, fondeadero, etc. Distancia vertical de la quilla hasta la superficie del agua.

Calafatear.— Trabajo típico de los calafates consistente en rellenar de estopa las juntas recubriéndolas después con alquitrán.

Caldera.— El órgano que produce el vapor para mover las máquinas de los vapores.

Caldereta.— Caldera más pequeña que se enciende sólo cuando el buque está en puerto.

Cáncamo.— Cabilla de hierro que por un extremo se hace firme en la cubierta, brazola o mamparo y en el opuesto tiene un ojo o bien una argolla.

Cantar.— Comunicar algo, en voz alta, referente a la navegación o a la maniobra.

Carbonera.— El especio interior, próximo a calderas, que sirve para estibar el carbón.

Carena.— La obra viva del casco de un buque. Reparación que se efectúa en las partes bajas u obra viva de un buque en dique, carenero o varadero.

Carenar.— Repaso general del casco de un buque reparándolo totalmente.

Carlinga.— Asiento o basamento de forma adecuada con el agujero correspondiente para afirmar en él una pieza.

Carpintero de ribera.— El que labra la madera de un buque.

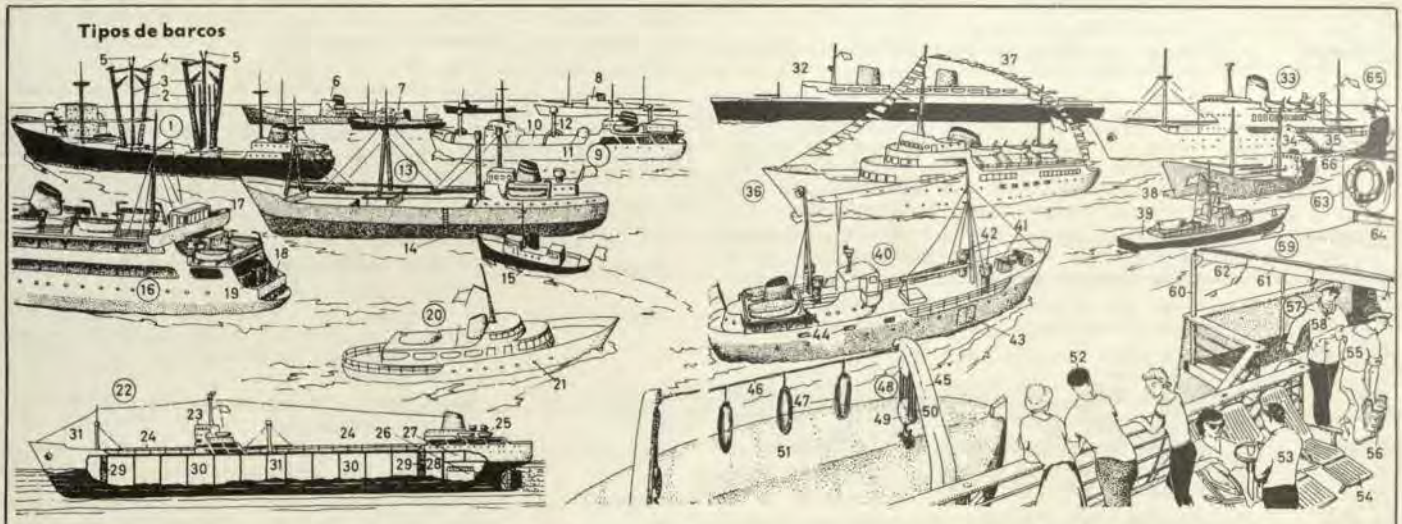
Carta.— Plano o descripción gráfica a escala de una extensión de mar y algunas de sus costas, con todos los detalles convenientes y necesarios a la navegación.

Casco.— El conjunto de baos, cuadernas, quillas, sobrequillas, roda y codaste y demás piezas después del revestimiento exterior, en grada o a flote, con máquina o sin ella, de madera o metálico.

Codaste.— Madera o pieza metálica de arista recta. Formando ángulo recto o algo obtuso con la quilla en la extremidad que ha de ser la popa, sirve para montar en ellas las hembras del timón. Es la pieza más importante de la popa.

Codillo.— Cada uno de los extremos de la quilla desde los cuales arranca la roda y el codaste.

Tipos de barcos



1 el carguero pesado, un carguero especial para grandes recorridos *m*:
2 el poste (pilar) de carga *f*
3 la pluma para grandes pesos *m* (el abanico)
4 el aparejo, un sistema de poleas *f*, un polipasto (polispasto)
5 la polea fija;
6 el pesquero factoría
7 el buque de pesca *f* a la rastra
8 el bananero, un buque frutero
9 el buque cisterna para gas *m* líquido:
10 el tanque de gas *m*
11 el cimborrio (cimborio)
12 la bravera para quemar los residuos de gas *m*;
13 la motonave, para el servicio de cabotaje *m*:
14 la escala de gato *m* (escala de cuerda *f*);
15 la canoa del práctico
16 el transbordador de trenes *m* (*Amér.*: ferry boat):
17 el puente de maniobras *f*
18 la cubierta para trenes *m*
19 el vagón del ferrocarril;
20 el yate particular, un yate a motor *m*:
21 el ojo de buey *m*;
22 el buque cisterna transoceánico (petrolero):
23 la superestructura del puente de navegación *f*
24 la pasarela
25 la superestructura de la sala de máquinas *f*
26 la sala de máquinas *f*
27 la sala de máquinas *f* auxiliares
28 el tanque de aceite *m* combustible para motores *m*
29 el cofferdam de seguridad *f*
30 el tanque
31 la sala de bombas *f*;
32 el trasatlántico (transatlántico, buque de pasajeros *m*), un barco de línea *f*
33 el buque mixto de carga *f* y pasajeros *m*, para grandes recorridos *m*:
34 la escala real
35 el desembarco en botes *m*;
36 el buque balneario, en su primera travesía *f*:
37 el empavesado;
38 el buque motor de cabotaje *m*
39 el barco aduanero
40 el barco de ganado *m*, un transporte especial:
41 la escalera de cámara *f*
42 el ventilador
43 la porta
44 la porta de la sentina (porta de achique *m*);
45-66 el vapor de recreo *m* (el barco para excursiones *f*),
45-50 el bote salvavidas descolgable:
45 el pescante (la serviola)
46 el brazalete intermedio
47 el guardamancebo
48 el aparejo:
49 el motón
50 la cuerda del aparejo;
51 la lona impermeabilizada (el encerado)
52 el pasajero
53 el camarero
54 la silla de cubierta *f*
55 el mozo de cámara *f*
56 el balde
57 el contramaestre:
58 la "litewka" [una marinera];
59 el toldo:
60 el puntal del toldo
61 la tabla del toldo
62 la piola de trinca *f*;
63 la guindola:
64 la lámpara faro;
65 el oficial de guardia *f*:
66 la guerrera de servicio *m*

Cojinete.— Organo de la máquina en el que descansa y gira el eje. Se compone de diferentes partes y metales distintos.

Collera.— La gaza de los motones ciegos que en el castillo y bauprés tienen objetos idénticos que las vigotas en la mesa de guarnición.

Compartimiento.— Cada uno de los espacios en que se divide el casco de un buque por medio de mamparos metálicos transversales.

Compás.— Esta es la palabra que más corrientemente se emplea a bordo para designar con ella la "brújula", aguja náutica o rosa de los vientos.

Consentir.— Aflojar, ceder algunas de las piezas que componen el buque o su arboladura.

Construcción.— Proceder a la ejecución de un buque según los planos aprobados por el armador y las autoridades de Marina.

Contra.— Aparejo mediante el cual se aguanta la botavara de la cangreja para asegurarla.

Contrabanque.— Tres piezas que se unen en la parte interior del buque cruzándose mutuamente los escarpes de uno y otro para mayor fortificación del buque.

Contrete.— Todo puntal que sujeta una embarcación dentro del dique.

Corbatón.— Nombre general a toda pieza curva que alcance piezas interiores de ambas bandas.

Coronamiento.— Remate en línea curva de la cubierta en la que termina ésta a popa. Es decir, la borda a popa formando un arco convexo.

Corredera.— Aparato para medir la velocidad de un buque.

Costado.— Cada una de las dos bandas que forman el casco de un buque, medidas desde la borda hasta la línea de agua.

Costilla.— Cada una de las dos ramas de una cuaderna.

Cruceta.— Pieza de hierro en forma de T mayúscula aproximadamente. Los travesaños que pasan de babor a estribor por los baos de las cofas y masteleros.

Crujía.— La parte central de la cubierta desde proa a popa.

Cuaderna.— Reunión de piezas metálicas o de madera que, arrancando de la quilla, se extiende simétricamente a banda y banda, hacia arriba, perpendicularmente siguiendo una ancha y calculada curva para formar el costillar del buque. Desde que comienza en la quilla hasta su fin en la brazola, toma los siguientes nombres: varenga, genol, primera, segunda, ligazón, revés y en su parte más alta barraganete. Cuaderna Maestra es la más saliente y coincide con el punto en que el buque tiene mayor manga.

Cuadernal.— Motón de mayor superficie y grosor que el sencillo y que tiene dos o tres cajeras, estando destinado a guarnir aparejos de mucha fuerza.

Cuadra.— Anchura o manga del buque en la cuarta parte de su eslora a contar desde proa o desde popa.

Cubierta.— Cada uno de los suelos que afirmados sobre los baos, dividen al buque horizontalmente.

Desaforrar.— Quitar o cambiar las planchas.

Desempernar.— Quitar los pernos de un bao, cuaderna, cinta, plancha o cualquier otra pieza del buque.

Desguace.— Destrucción de un buque con el fin utilitario de vender los despojos debidamente clasificados.

Desligar.— Quitar parte de las curvas y ligazones de un buque por causa de reparación.

Desplazamiento.— Volumen que ocupa en el agua el casco de un buque hasta su línea de máxima carga o bien con sus bodegas y carboneras vacías.

CONTINUARA



CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

ARMADORES - FLETADORES - AGENTES MARITIMOS

SU MODERNA FLOTA SIRVIENDO A LATINOAMERICA, EUROPA, MEDITERRANEO, NORTEAMERICA Y JAPON.

SERVICIO DE CARGA

Desde puertos de la Costa Oeste de América del Sur:

* a puertos europeos, en servicio combinado con la Compagnie Generale Transatlántique
* a puertos de la Costa Oeste de México, U.S.A. y Canadá
* y del Perú hasta Japón

SERVICIO DE PASAJEROS

En sus modernas motonaves Desde la Costa Oeste de América del Sur hasta Europa.

Cabinas simples o dobles, con baño privado. Máxima comodidad, esmerada atención.

SERVICIO . . . . . EFICIENCIA . . . . . SEGURIDAD . . . .

AGENTES GENERALES DE: *COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES*
CHINA NATIONAL CHARTERING CORP.
GAZOCEAN
JAPAN LINE LTD.
LLOYD BRASILEIRO
SOVEREIGN MARINE LINES LTD.
WEST INDIA SHIPPING Co.

Paseo de la República 3587
Edificio "El Sol" Piso 6o.
San Isidro, Lima
Teléfono: 40-1250 (12 líneas)

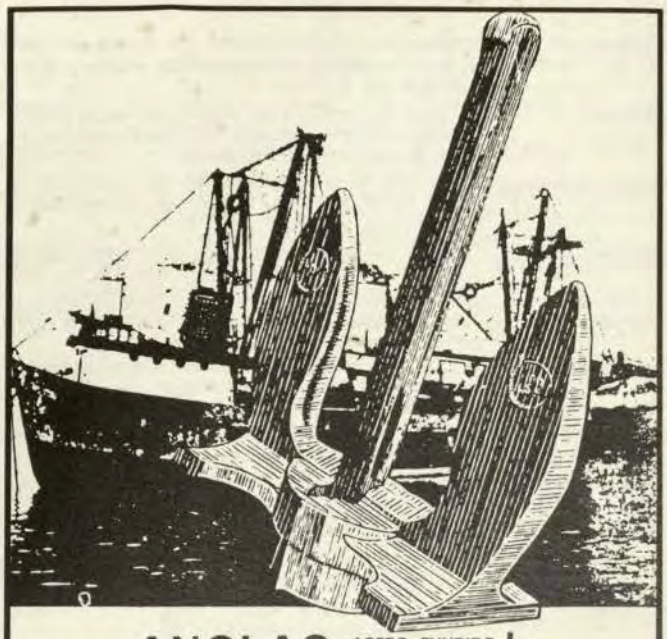
CNP

Cables INCALINES - Lima
Telex AA 3540074 CADASA
WC 5369 - INCALINES

CERPAC

CON
SALUDOS AL

SIMA



ANCLAS

ACERO FUNDIDO ELECTRICAMENTE



Trabajo óptimo — Acabado Superior
Existencias permanentes en tipos 30, 60, 90, 120, 150, 180, 250, 380, 500 y 1,000 lbs.
Tamaños más pesados hasta 5 tons. fabricados a solicitud.

Sujetas a aprobación de American Bureau of Shipping.

FUNDICION **CALLAO** S. A.

Av. Argentina 3719 CALLAO
Teléfono 299339 Cables FUNCAL



los mejores elevadores del mundo

balkancar

la marca de calidad búlgara

TECKLE ELECTRICO

de 1 Ton, 2 Ton, 3,2 Ton. y 5 Ton.

- Compacto, de mínimo peso
- Potente motor electrico de 2 velocidades
- Carro con motor electrico
- Doble freno
- Adaptable a cualquier viga

MONTACARGAS

- 3,200 kg. a 3.00 m. y 4,50 m.
- Equipado con Motor "Perkins" (a fabricarse en el Perú)
- Mandos hidraulicos
- Gran radio de accion
- Considerable autonomia

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EN EL PERU

ALBERTO MOLINA & Co. S.A.

Av. Colonial 2443-53 Telf. 524070 Cas. 5776 - LIMA



FERROSTAAL A.G. ESSEN

Alemania Occidental

- Suministro y existencia de Fierro y Acero en general.
- Lámparas incandescentes especiales.
- Máquinas-herramientas en general.
- Equipo de Transportes - Montacargas - Grúas Hidráulicas - Grúas de Puerto y para Astilleros.
- Suministro de paquetes de Equipo y Materiales para la construcción de Buques.
- Buques completos de todo tipo.
- Motores Diesel M·A·N, lentos y semi-lentos, con sus cajas y accesorios.
- Motores Diesel M.T.U. rápidos para fines comerciales y especiales.
- Equipos de Radio, Comunicaciones, Radar y Balizaje.
- Servicio técnico.
- Asesoramiento y Planificación.
- Financiación de Suministros.

CITECO

COMPAÑIA IMPORTADORA TECNICO - COMERCIAL S.A.

Av. Argentina 2415-2435 Telf. 524058


SIMA PERU
SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA