

HISTÓRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL

PARTE X (Última Parte)

PEDRO CARLOS DA SILVA TELLES
Engenheiro e Professor
Do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
Da Academia Nacional de Engenharia

A SOCIEDADE BRASILEIRA DE ENGENHARIA NAVAL – SOBENA

A Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (SOBENA), sociedade civil sem fins lucrativos, foi fundada no Rio de Janeiro em 15 de março de 1962, congregando engenheiros e pessoas físicas ou jurídicas e instituições relacionadas com a engenharia naval brasileira. De acordo com os seus estatutos, a SOBENA tem como objetivos principais:

- pugnar a melhoria dos transportes sobre água, promovendo e incentivando todas e quaisquer iniciativas visando a este fim; e
- propugnar o melhoramento da tecnologia da construção naval em todos os seus setores e ramificações, bem como das atividades correlatas ou subsidiárias.

A SOBENA foi declarada de utilidade pública pelo Decreto Federal nº 97.589, de 22 de março de 1989.

A história da SOBENA começou remotamente em setembro de 1960, quando o Centro de Engenharia Naval da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, entidade estudantil que reúne alunos e professores do Curso de Engenharia Naval daquela escola, organizou a 1ª Semana de Estudos sobre Transportes Marítimos e Construção Naval, realizada no Instituto de Engenharia de São Paulo. Nessa ocasião – início da década de 1960 – começava o ressurgimento da grande construção naval mercante no Brasil, como parte do Programa de Metas, do Governo Juscelino Kubitschek,* e havia então um grande entusiasmo e esperança com relação

* N.A.: Veja Parte V desta série de artigos na RMB do 4º trimestre de 1998 – pág. 121 a 137.

à construção naval. Construíam-se novos e modernos estaleiros e ampliavam-se alguns já existentes e eram lançados ao mar os primeiros navios dessa nova fase da construção naval no país. Foi nesse ambiente de otimismo que ao final da Semana de Estudos – que teve grande repercussão em todo país – foi sugerida a fundação da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, com a sigla SOBENA. A moção para a fundação dessa sociedade, assinada por muitos engenheiros, dentre os quais Aldo Andreoni, Alte. (EN) Ary Biolchini, Alte. (EN) Gabriel Villela, Alte. (EN) Yapery Guerra etc., foi aprovada em plenário, resultando daí a construção de comissões no Rio de Janeiro e em São Paulo para a elaboração dos estatutos da nova sociedade, o que entretanto não foi possível materializar naquela ocasião.

Paralelamente, o Dr. Arthur João Donato, que era o presidente do Sindicato das Indústrias de Construção Naval (SINVAL), tratava de aglutinar o trabalho dos estaleiros para enfrentar o grande problema que teriam pela frente com o renascimento da construção naval no país. Sentiu assim o Dr. Donato as vantagens que resultariam para a indústria em contar com uma entidade técnica de apoio. Para isso, propôs a fundação de uma associação de construção naval, a ser patrocinada pelos estaleiros. Posteriormente, em fevereiro de 1962, em um encontro com o Engenheiro Almirante Ary Biolchini, este comunicou ao Dr. Donato que estavam prontos os estatutos da SOBENA, que seria uma entidade de âmbito mais abrangente do que a projetada associação. Assim, de comum acordo, foi resolvido dar andamento à fundação da SOBENA, depois de uma revisão final dos seus estatutos.

Afinal, a fundação da SOBENA foi formalizada em uma assembléia geral convocada em

15 de março de 1962, que se reuniu na sede do SINAVAL, no Rio de Janeiro. Nessa assembléia foram aprovados os estatutos da sociedade e eleita a sua primeira diretoria, composta dos seguintes engenheiros*:

Presidente: Almirante Aniceto Cruz Santos

Vice-Presidente: Almirante Ary Biolchini

1º-Secretário: Ivan Laboriau

2º-Secretário: Nubar Boghossian

Diretor-Técnico: Arthur Ramos Figueiredo

Tesoureiro: Ernesto Frend Vargas

Com apenas sete meses de existência, em outubro de 1962 a SOBENA teve a ousadia de organizar, no Rio de Janeiro, a III Semana de Estudos sobre Transportes Marítimos e Construção Naval, evento que foi um grande sucesso, com a apresentação de 30 trabalhos técnicos, sendo 26 de autores brasileiros. A semana teve a participação do Centro de Engenharia Naval, da USP, a colaboração do Clube de Engenharia e o patrocínio de importantes entidades, em uma demonstração do prestígio com que já contava a SOBENA, apesar de sua recente fundação.

Nas palavras do Almirante Aniceto Cruz Santos, em abril de 1972, quando se comemorou dez anos de atividades, a SOBENA deveria ter um caráter fundamentalmente técnico “porém dentro de interpretação eclética, pois a técnica, para florescer, precisa ter suas raízes no sistema econômico-social. A SOBENA não seria uma associação científica de estudos teóricos e pesquisas, nem um clube de empresas interessadas em vender seus produtos. Seu quadro social estaria aberto, em diferentes categorias, a todos aqueles que se empenham no projeto e construção de navios mercantes e de guerra, na fabricação dos produtos integrantes do navio, nas atividades portuárias e de transporte sobre

* N.R.: Todos, oficiais de Marinha, engenheiros navais.

água, no ensino e na consultoria de assuntos náuticos, e *last but not least* nos setores governamentais responsáveis pela política, pelas normas e pela fiscalização desses assuntos. Seria assim a SOBENA um traço-de união entre todos aqueles que se dedicam ou se interessam pelas atividades náuticas no Brasil". Continuava dizendo que a entidade teria de ter "uma atitude realista em face da conjuntura nacional, em nosso país, e tal fato não constitui exceção, os destinos e as fortunas dos transportes marítimos dependem essencialmente da política setorial adotada pelo governo. Por outro lado, a construção e a técnica navais só têm chance de desenvolver-se, de forma sistemática, se for para atenderem à demanda de uma frota mercante eficiente, agressiva e rentável, capaz de contribuir de forma positiva para o progresso da comunidade".

"Conseqüentemente, penso que cabe à SOBENA jamais alhear-se dos aspectos políticos e econômicos que possam influir sobre as atividades marítimas do país e aplicar seu prestígio de órgão técnico para, juntamente com os órgãos governamentais competentes, procurar estudar e esclarecer tais assuntos. Mais ainda, em face do caráter internacional da navegação, não pode a SOBENA omitir-se do que ocorre no resto do mundo."

Em 1963, foi eleita outra diretoria, encabeçada pelo Engenheiro Almirante Ary Biolchini. Em 1965, com sua nova diretoria presidida pelo Engenheiro Almirante José Celso de Macedo Soares Guimarães, a SOBENA resolveu convocar e patrocinar um congresso internacional, dando um passo à frente.

Assim nasceu o **1º Congresso Pan-Americano de Engenharia Naval e Transportes Marítimos**, realizado de 29 de maio a 4 de junho de 1966, no Hotel Glória, no Rio de

Janeiro. Em sessão de 2 de junho, foi fundado o Instituto Pan-Americano de Engenharia Naval, também por iniciativa da SOBENA.

Esse congresso foi um sucesso que excedeu a todas as expectativas. Dele participaram cerca de 300 pessoas, do Brasil e de vários países americanos, e inclusive alguns observadores europeus convidados. À sessão solene de instalação do congresso compareceu o Ministro da Viação – representando o Presidente da República – e o Ministro da Coordenação e Planejamento Econômico, que proferiu a primeira conferência, além de muitas outras autoridades.

A comissão organizadora do congresso era presidida pelo Almirante Engenheiro Naval José Celso de Macedo Soares Guimarães, havendo as seguintes comissões técnicas, coordenadas pelo Engenheiro Naval Thales de Barros Freire*: Política de Construção Naval no Continente – Engenheiro Naval Aniceto Cruz Santos*; Política de Reparos Navais no Continente – Comandante Paulo Bracy*; Educação e Formação Profissional do Engenheiro Naval – Engenheiro Salvatore Rosa; Técnica de Engenharia Naval – Engenheiro J. C. do Rêgo Monteiro*; Política de Transportes Marítimos no Continente – Dr. Paulo Ferraz; Conferência de Fretes no Continente – Comandante Carlos Bezerra de Miranda*; Expansão e Integração – Engenheiro J. C. de Macedo Soares Guimarães*; Assuntos Técnicos Diversos – Engenheiro Raul Martins Gomes de Paiva.

Durante o congresso, foi realizada nos salões do Hotel Glória uma Exposição da Indústria Naval Brasileira, franqueada ao público. Foram também realizadas visitas técnicas aos estaleiros da Ishibrás, Mauá e EMAQ, na área do Rio de Janeiro, e da Verolme, em Jacuacanga, além da visita ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo, onde

* N.R.: Todos oficiais de Marinha.

foram feitas demonstrações no tanque de provas. No estaleiro da Verolme, os congressistas assistiram ao lançamento ao mar do cargueiro *Midosi*, de 10.500 tpb.

Durante o congresso foram pronunciadas três conferências sobre temas da maior atualidade e interesse para a comunidade pan-americana.

A primeira a cargo do Sr. Paulo Ferraz, presidente do Sindicato das Empresas de Navegação e da Companhia Comércio e Navegação do Brasil, versou sobre "Política de Transportes Marítimos nas Américas".

A segunda conferência foi pronunciada pelo Senhor Andrew Neilson, presidente do American Bureau of Shipping, sobre o "Desenvolvimento da Construção Naval nas Américas".

A terceira conferência foi pronunciada pelo Doutor Aurélio Gonzalez Climent, presidente do Instituto de Estudos da Marinha Mercante, da Argentina, desenvolvendo o tema: "Integração da Indústria Naval nas Américas".

Em 1967, assumiu a direção da SOBENA a chapa encabeçada pelo saudoso Almirante Engenheiro Joaquim C. do Rego Monteiro, e pelo Engenheiro Salvatore Rosa. Essa diretoria conseguiu a doação de uma sede própria para a sociedade, até hoje existente no Edifício IASA, na Av. Presidente Vargas, Rio de Janeiro, e conseguiu, entre outras melhorias, organizar uma biblioteca, contando com a doação de livros de sócios e entidades.

Ainda em 1967, realizou-se em setembro, no Rio de Janeiro, o 2º Congresso Nacional, igualmente com grande sucesso. Nesse congresso, bem como em todos os outros que se sucederam, como citados a seguir, o aspecto que mais chamo a atenção, como um fato verdadeiramente notável, é a quantidade, variedade e qualidade dos trabalhos técnicos apresentados, mais ainda levando-se em conta que a engenharia naval é uma modalidade de engenharia bastante

nova e com reduzido número de profissionais. Os trabalhos técnicos versavam sobre uma variedade de assuntos, incluindo ensino técnico, projeto do navio, estabilidade, estruturas navais, tecnologia, hidrodinâmica, máquinas e equipamentos marítimos, construção naval, reparo naval, transportes marítimos e fluviais, portos e terminais marítimos, etc.

Outro aspecto notável dos congressos da SOBENA é a constante presença de altas autoridades do país, ministros de Estado, governadores, presidente de empresas etc. Em todos os congressos continuou havendo em anexo uma exposição (Exponaval) de produtos industriais navais, bem como visitas a estaleiros e outras atividades.

Nesse 2º Congresso, que contou com 198 participantes, além de 29 observadores, foram realizadas sete conferências: Formação de especialistas para a indústria naval e para a Marinha Mercante, pelo Professor Salvatore Rosa; Tecnologia e produtividade dos estaleiros nacionais, pelo Engenheiro Renzo Antonio Soneghet; Programa de construção naval da Marinha de Guerra nos estaleiros nacionais, pelo Almirante Carlos Natividade; O que falta à indústria naval brasileira, pelo Dr. Arthur João Donato; Política nacional de transportes marítimos e fluviais, pelo Dr. Paulo Ferraz; e Contribuição das administrações portuárias para o progresso da Marinha Mercante, pelo Engenheiro Arthur Miranda Ramos.

O 3º Congresso realizou-se em 1970, em Porto Alegre, com o nome ligeiramente mudado para Congresso Nacional de Transportes Marítimos e Fluviais e Construção Naval. Foi decidido realizar esses congressos de dois em dois anos, critério que vem sendo obedecido, com pequenas alterações, até agora. No 3º Congresso foram apresentados 28 trabalhos técnicos.

A realização do congresso em Porto Alegre foi uma iniciativa no sentido de prestigiar os escritórios regionais da SOBENA.

Em 1972, houve o **4º Congresso** novamente no Rio de Janeiro, cidade que sediou todos os outros congressos seguintes. Nesse congresso, com 248 participantes, houve cinco conferências, do Dr. Arthur João Donato, Dr. Charles Longbottom, Comandante Zaven Boghossian, Professor Tsuneo Kuniyasu e do Dr. Wilfrid Penha Borges. Realizaram-se também seis sessões plenárias e duas sessões técnicas, com conferências dos Professores H.G. Schultz e Estanislau Vera.

No 5º Congresso, em 1974, foram apresentados 38 trabalhos técnicos. O congresso contou com 375 participantes, realizaram-se três sessões técnicas – com conferencistas estrangeiros – três mesas-redondas sobre temas relevantes (ensino e pesquisa navais, indústria subsidiária nacional, II Plano de Construções Navais), além da conferência do Dr. Paulo Ferraz, do Sr. J. I. Mathewson, do Engenheiro Arno Oscar Markus, do Professor J. H. Krietemeijer, e do Dr. Roberto Moreira Penna. Na exposição anexa a esse congresso (5ª Exponaval) houve, pela primeira vez, a participação de expositores estrangeiros.

O 6º Congresso, em 1976, contou com conferências do Ministro dos Transportes, General Dyrceu Araujo Nogueira, e mais do Engenheiro Arno Oscar Markus, do Dr. Paulo Ferraz, do Dr. José Lopes de Oliveira, do Comandante (Marinha Mercante) Fernando Saldanha da Gama Frota, e do Comandante (Marinha de Guerra) Manuel Abud. Nesse congresso foram apresentados 73 trabalhos técnicos distribuídos em nove comissões técnicas e três sessões plenárias, além de quatro sessões técnicas especiais apresentadas por profissionais estrangeiros.

O 7º Congresso, em 1978, contou com a presença também do Ministro dos Transportes e do Governador do Estado do Rio de Janeiro. Foram apresentados 77 trabalhos técnicos, em cinco sessões técnicas e realizadas cinco conferências: A consolidação da indústria naval – Ministro Dyrceu de Araujo

Nogueira; Indústria de construção naval: análise e perspectivas – Dr. Júlio Telles da Silva Lobo Filho; O sistema portuário – Engenheiro Arno Oscar Markus; Exportação de navios: realidade e perspectivas – Almirante Engenheiro Naval Aniceto Cruz Santos; e O Brasil e sua política de marinha mercante – Dr. José Carlos Leal.

No 8º Congresso, em 1980, foram apresentados 40 trabalhos técnicos e realizados cinco painéis, em que tomaram parte vários expositores, entre os quais o Ministro dos Transportes, Engenheiro Eliseu Rezende, e o Ministro da Marinha, Almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca: “A consolidação de uma política de construção naval”, “O transporte marítimo e a economia de combustível”, “Capacidade tecnológica no projeto e na gerência industrial”, “Formação profissional”, e “Transporte marítimo, força propulsora na arrancada por um futuro melhor”. Nesse congresso foram apresentados 40 trabalhos técnicos.

O 9º Congresso realizou-se em 1982. Nele houve a presença do Ministro Maximiano da Fonseca, foram apresentados 55 trabalhos técnicos, realizados três painéis sobre os seguintes temas: “Navegação de cabotagem e transporte intermodal”, “Navegação interior”, e “Plano permanente de Construção naval”, e também três seminários sobre: Projeto estrutural de navios, normalização técnica, e o computador e o projeto.

No 10º Congresso, em 1984, foram apresentados 33 trabalhos técnicos, e realizados quatro seminários sobre os seguintes importantes assuntos: Ensino e pesquisa em engenharia naval, Normas brasileiras: porque são poucas e pouco utilizadas?, O domínio tecnológico do projeto como parte do poder marítimo, e Subsídios à armação e à construção naval – panorama no mundo e situação atual. Estiveram presentes o Ministro dos Transportes e representantes do Ministro da Marinha.

Foram realizadas também duas conferências – “A Marinha Mercante e a sua presença na economia brasileira”, do Comandante (Marinha Mercante) Fernando Saldanha da Gama Frota, e “Uma política de Marinha Mercante e de construção naval para o Brasil”, do Almirante Engenheiro Naval José Celso de Macedo Soares Guimarães.

No 11º Congresso, em 1986, foram apresentados 42 trabalhos técnicos. No 12º, em 1988, 47 trabalhos técnicos, e no 13º, em 1990, 51 trabalhos técnicos e mais dois painéis denominados “O desenvolvimento tecnológico como essencial para a solução da crise no setor naval”, e “Perspectivas políticas e econômicas da indústria naval no Brasil”.

O 14º Congresso, em 1992, contou com 32 trabalhos técnicos e conferências de renomados especialistas nacionais e estrangeiros. Como parte desse congresso realizaram-se seminários sobre qualidade e produtividade, engenharia naval aplicada à área *off-shore*, estruturas navais, máquinas marítimas, e transportes aquaviários, realizando-se também um encontro na SOBENA sobre segurança no mar.

No 15º Congresso, em 1994, foram apresentados 33 trabalhos técnicos, sendo 10 deles publicados em edição especial do *IPEN Journal* nº 14, do Instituto Pan-Americano de Engenharia Naval.

Em 1995, a SOBENA publicou um interessante trabalho intitulado “Medidas para a Retomada do Desenvolvimento da Indústria Naval e dos Transportes Marítimos no Brasil”, como sua colaboração para a superação da crise que se abatia – e ainda se abate – sobre esses importantes setores da economia nacional. Essa publicação resumia as conclusões de quatro grupos de trabalhos, com 17 participantes, sobre o tema geral “Retomada do Desenvolvimento da Indústria Naval”

(organização institucional, competitividade, qualidade e produtividade, financiamento para o mercado interno e para a exportação), e de três grupos de trabalho, com 15 participantes, sobre o tema geral “Retomada do Desenvolvimento dos Transportes Marítimos” (organização institucional, competitividade, organização de mercado); contém ainda mais dois artigos do Professor Floriano C. M. Pires Jr.: “Considerações sobre a Construção Naval no Brasil”, e “Considerações sobre o Transporte Marítimo no Brasil”.

O 16º Congresso, em 1996, contou com 14 conferências, 44 trabalhos técnicos, e com a presença de seis convidados estrangeiros. Foram realizados sete painéis sobre os seguintes assuntos: “Perspectivas para a política de transporte marítimo e construção naval”, “Desenvolvimento tecnológico para o setor naval”, “Competitividade da indústria naval brasileira”, “Navegação fluvial na Amazônia”, “Tecnologia e privatização portuária”, “Competitividade da Marinha Mercante”, e um painel especial da Petrobrás.

Ainda em 1996, em parceria com a Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ e a Escola Politécnica da Universidade de São Paulo – USP, a SOBENA realizou o seminário “Formação do Engenheiro Naval”, que teve a participação de mais de 50 pessoas, entre professores, engenheiros e estudantes. Nesse seminário foram debatidos os seguintes assuntos gerais: “Exercício profissional da engenharia naval”; “O segmento tradicional do mercado de trabalho”; “O setor de navegação interior”; “A indústria náutica”; “Os setores de operações portuárias, *off-shore*, apoio marítimo, cabotagem e pesca” e, “O transporte marítimo internacional”.

Também em 1996, a SOBENA publicou o trabalho “Proposta de substitutivo do projeto

* N.A.: Veja a Parte VI dessa série de artigos, *RMB* 1º trimestre de 1999, pág. 61 a 81.

de Lei nº 1.125”, sobre a ordenação dos transportes aquaviários no Brasil. Esse projeto de lei visa à regulamentação do artigo 178 da Constituição Federal. O substitutivo tinha por finalidade dar maior precisão de conceitos, garantir a competitividade com os navios estrangeiros, a segurança do mercado e da navegação, a preservação do mercado de trabalho, a eliminação de distorções no sistema tributário, e o controle de práticas discriminatórias.

Em outubro de 1997, realizou-se, também no Rio de Janeiro, o **Primeiro Seminário sobre Meio Ambiente**, por iniciativa da SOBENA, e com a parceria da Petrobrás, do IBP e do FINEP. O seminário constou de quatro conferências, do Engenheiro Geraldo Luiz Pires Koeler, do Comandante (Marinha de Guerra) José Augusto Massena Reis, do Engenheiro Luiz Alberto de Mattos, e do Comandante (Marinha Mercante) Ronaldo Cevidanes Nunes Machado, além de 16 palestras de vários especialistas. Nesse seminário foi iniciada a publicação em CD-ROM, daí por diante adotada como norma pela SOBENA em todos os seus eventos.

Continuando a série de congressos, o **17º realizou-se em 1998**, no qual foram apresentados 67 trabalhos técnicos, sendo oito em inglês, de profissionais estrangeiros. Esse congresso contou com quatro conferências, também de profissionais estrangeiros: Nobuyoshi Fukushi (Japão), Tuomo Karppinen (Finlândia), Alfred Baird (Estados Unidos) e Robert Latorre (Reino Unido), e ainda com os seguintes painéis: “Desafios tecnológicos para a engenharia naval brasileira”; “Formação profissional do engenheiro naval”; “Competitividade da indústria brasileira de construção naval”; “Navegação interior no Brasil”; “Cabotagem e modernização portuária”; “Transporte marítimo de alta velocidade”; “Transporte marítimo costeiro de petróleo”; “Perspectivas no setor de petróleo”, e “Desenvolvimento tecnológico—construção de submarinos”.

Qualquer entidade técnica, em qualquer país, ficaria orgulhosa com tamanha variedade de importantes assuntos!

Em junho/julho de 1999, realizou-se, no Rio de Janeiro, o **1º Seminário Nacional de Transporte Hidroviário Interior**, sob o patrocínio da Diretoria de Portos e Costas, da Marinha, e da SOBENA, com a presença do Ministro dos Transportes, do Diretor de Portos e Costas e do Governador de Mato Grosso. O seminário contou com sete sessões técnicas—com a apresentação de um trabalho—e cinco painéis: “Conciliação do desenvolvimento hidroviário com a proteção ambiental”, “Importância econômica do transporte fluvial”, “Exportação de granéis líquidos, logística do transporte”, “Formação de recursos humanos” e “Exercício profissional da engenharia naval e segurança da navegação”. Houve ainda cinco conferências, sobre “Regulamentação da navegação interior”, “Hidrovias internas como fator de integração e desenvolvimento”, “Hidrovia Paraná-Paraguai”, “Hidrovia Tapajós-Teles Pires”, e “Hidrovia Tocantins-Araguaia”.

Também em 1999, foi realizado o **1º Seminário sobre Desafios e Oportunidades da Indústria Naval *off-shore* no Brasil**, por iniciativa da SOBENA, em parceria com a Petrobrás e o IBP. Houve a presença do governador do Estado do Rio, do presidente da Petrobrás, do Ministro dos Transportes, e do diretor-geral da ANP. Realizaram-se seis painéis sobre os seguintes temas: “Os planos da indústria do petróleo para o Brasil”, “Ações de incentivo à indústria *off-shore* local”, “Estruturas alternativas de construção e de financiamento de projetos *off-shore*”, “Gestão de recursos humanos”, “Concepções de produção a serem utilizadas no Brasil”, e “Aplicações de novas tecnologias de construção e métodos de gestão”.

Ainda no ano de 1999, a SOBENA firmou um convênio de cooperação com o Institute of Marine Engineers (IMaE), de Londres.

Em 1975 foram implantadas sessões regionais da SOBENA em São Paulo e em Brasília.

A SOBENA já contava, em 1972, com 468 membros individuais e 35 coletivos, contando atualmente (2000) com 439 membros individuais, 19 associados individuais, 16 associados coletivos, sete membros coletivos e 111 membros junior.

Foram presidentes da SOBENA até agora os seguintes engenheiros: Almirante (EN) Aniceto Cruz Santos, Almirante (EN) José Celso de Macedo Soares Guimarães, Almirante (EN) Joaquim Carlos do Rego Monteiro, Almirante (EN) José Carlos Coelho de Souza, Mauro Fernando Orofino Campos, Renato Luiz de Castro Santos (2 períodos), Domingos Valente Neto, Almirante (EN) Hugo Fridrich Schieck, Márcio Edmundo Silva Sales, Murillo Frederico de Mendonça Góes, Reynaldo Brown do Rego Monteiro, Almirante (EN) Elcio de Sá Freitas, Ildelfonso Marques Porto Côrtes, Newton do Amaral Figueiredo. O presidente atual é o Engenheiro Rubens Langer de Almeida e Albuquerque.

Para finalizar, nas palavras do Engenheiro Nobuo Oguri, "em que pese o caráter exclusivamente técnico que caracterizou as gestões da entidade, a atual conjuntura adversa que atravessamos por mais de uma década tem imposto às direções contemporâneas da SOBENA uma atuação mais abrangente, procurando contribuir – através de sua inteligência e como depositária de conhecimentos em nível internacional – não só nas atividades de transporte aquaviário, engenharia e indústria naval, como também nas universidades, municiando estudos e participando de iniciativas de entidades governamentais e não-governamentais, no esforço conjunto de recuperação do setor aquaviário – em que se insere a engenharia naval – significativo para a economia do país.

Agradecimentos:

- Engenheiro Rubens Langer de Almeida e Albuquerque
- Engenheiro Nobuo Oguri

FIM

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História da Construção Naval /; SOBENA;