

SINDICATO DAS EMPRESAS DE SEGUROS  
PRIVADOS E DE CAPITALIZAÇÃO  
NO ESTADO DE SÃO PAULO

# BOLETIM INFORMATIVO

ANO VII

- São Paulo, 15 de agosto de 1974

- Nº 151

## AUTORIZAÇÕES PARA FUNCIONAMENTO DE SOCIEDADES SEGURADORAS

Usando da faculdade conferida pelo artigo 6º do Decreto Lei nº 1.115, de 24 de julho de 1970, que concede estímulos às fusões e incorporações das sociedades seguradoras, o Ministro da Indústria e do Comércio prorrogou por mais 36 (trinta e seis) meses o prazo estabelecido na Portaria nº 289, de 27 de julho de 1970 (Boletim Informativo nº 54/70), que suspendeu a concessão de novas autorizações para funcionamento de sociedades seguradoras. O ato ministerial efetivou-se através da Portaria nº 203, de 25.07.74, publicado no Diário Oficial da União de 26.07.74 - Seção I - Parte I, data em que entrou em vigor.

## PLANO DE CONTAS DAS SOCIEDADES SEGURADORAS

A SUSEP constituiu Comissão Especial encarregada de manter atualizado o Plano de Contas das sociedades seguradoras. Para integrar a Comissão Especial foram designados Luiz José Pinheiro, Diretor do Departamento de Controle Econômico da Superintendência de Seguros Privados, Miguel Salim, representante do Instituto de Resseguros do Brasil e Haroldo Rodrigues, representante da Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização.

## I CURSO ESPECIAL DE ENGENHARIA NUCLEAR PARA SEGUROS

Patrocinado pela Sociedade Brasileira de Ciências do Seguro, em convênio com a Fundação Escola Nacional de Seguros - FUNENSEG, terá início em São Paulo, dia 29 do corrente, o I CURSO ESPECIAL DE ENGENHARIA NUCLEAR PARA SEGUROS, que será ministrado por renomados técnicos e especialistas do setor. O curso se destina especialmente aos Diretores e Executivos das Seguradoras, pessoas e entidades interessadas na matéria, e será realizado no Auditório do IRB, à Avenida São João, 313 - 7º andar - sala 703.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE SEGUROS PRIVADOS E DE CAPITALIZAÇÃO  
NO ESTADO DE SÃO PAULO

AV. SÃO JOÃO, 313 - 7.º andar  
SÃO PAULO

End. Teleg. "SEGECAP" - São Paulo  
Fones 33-5341 e 32-5736

ANO VII

São Paulo, 15 de agosto de 1974

Nº 151

N E S T E N Ú M E R O

	Páginas
<u>NOTAS E INFORMAÇÕES</u> .....	1
 <u>F E N A S E G</u>	
Ata nº (130)-17/74, de 01.08.74 .....	2
 <u>SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS PRIVADOS</u>	
Circular nº 26, de 19.07.74 .....	3
Circular nº 27, de 26.07.74 .....	4
Comunicações sobre o exercício da profissão de corretor de seguros .....	5 a 7
 <u>INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL</u>	
Circular PRESI-071/74, de 15.07.74 .....	8
Comunicado DETRE-19/74, de 18.07.74 .....	9 a 12
Carta-Circular DO-013/74, de 23.07.74 .....	13 a 15
Circular PRESI-074/74, de 24.07.74 .....	16
Comunicado DETRE-020/74, de 26.07.74 .....	17
Comunicado DETRE-021/74, de 26.07.74 .....	18
Comunicado DEINE-005/74, de 26.07.74 .....	19
 <u>NOTICIÁRIO DA IMPRENSA</u> .....	20 a 29
 <u>DEPARTAMENTO TÉCNICO DE SEGUROS</u>	
	<u>D T S</u>
CSI-LC - Comunicações .....	1 a 18
CSTC-RCTR-C - Comunicações .....	18
CSRD - Noticiário Técnico .....	19 a 23

\* \* \* \* \*

## NOTAS E INFORMAÇÕES

### RECONHECIMENTO DE FIRMA

O Decreto nº 63.166, de 26 de agosto de 1968, dispensou a exigência de reconhecimento de firma em qualquer documento produzido no País, quando apresentado para fazer prova perante repartições e entidades públicas federais da administração direta e indireta. Segundo noticiário da imprensa, o Chefe do Gabinete Civil do Presidente da República alertou as repartições públicas de todo o País sobre a dispensa da referida exigência, esclarecendo que tal prática só é cabível quando a autoridade desconfiar da legitimidade da assinatura, com fundadas razões.

### FGTS - CERTIFICADO DE REGULARIDADE DE SITUAÇÃO

O Coordenador Geral do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço baixou instruções para fornecimento do Certificado de Regularidade de Situação. A empresa, para efeito de comprovação de estar em situação regular perante o FGTS, deverá requerer de acordo com as determinações contidas na Determinação de Serviço - FGTS-CDS Nº 03/74, de 1º de julho de 1974, que entrou em vigor no dia 1º de agosto de 1974.

### RISCOS DIVERSOS - CALDEIRAS

Reproduzimos, nesta edição, da Revista Dirigente Industrial de junho de 1974, artigo que procura mostrar, com base em depoimentos de especialistas, que cuidados tomar com uma caldeira, quais os equipamentos existentes e como evitar explosões. A matéria está na seção Departamento Técnico de Seguros - parte da Comissão de Seguros de Riscos Diversos, órgão que recomendou a divulgação do artigo.

### FUSÕES E INCORPORAÇÕES

O Diário Oficial da União de 17.07.74, publicou o Decreto nº 74.288, de 16.07.74, que cancela autorização para funcionamento no Brasil da L'Union Des Assurances de Paris - I.A.R.D., a partir da data da publicação no Diário Oficial da União, da certidão de arquivamento no Órgão de Registro do Comércio dos atos referentes à incorporação do patrimônio líquido de sua Representação no Brasil à Companhia Continental de Seguros, sua sucessora em todos os direitos e obrigações.

### CORREÇÃO MONETÁRIA DO ATIVO

O Diário Oficial da União de 15.07.74 - Seção I - Parte I, publicou o Parecer Normativo CST Nº 92, de 27.05.74, em que forma entendimento a respeito do coeficiente a ser utilizado para a correção monetária de bens do ativo imobilizado adquiridos antes de 1938.

# ( FENASEG )

ATA Nº (130) - 17/74

Resoluções de 01.08.74:

- 01) Transmitir à classe seguradora, pelo Boletim Informativo, o convite para o Seminário Interamericano de Educação de Seguros, em Bogotá . (730360)
- 02) Tomar conhecimento da carta do IRB, que informa estar reformulando a programação em computador dos Movimentos Industriais e da Conta-Corrente Mensal das seguradoras. (220250)
- 03) Determinar à Assessoria Geral a realização de estudos e elaboração de projeto de criação de um órgão técnico para análise de Condições de Riscos de Engenharia. (740693)
- 04) Tomar conhecimento da circular do IRB, que esclarece somente ser aplicável ao roteiro de inspeção de incêndio da Circular- PRESI- 19/74, os riscos que estão sujeitos a apresentação de propostas de resseguro-Incêndio, solução esta que veio atender à reivindicação da classe seguradora, formulada através da FENASEG- 2895/74. (740350)
- 05) Aprovar modelo de contestação a ações que sejam propostas pelo INPS para ressarcimento de despesas com assistência médica ou hospitalar, prestada a beneficiários do seguro RCOVAT, distribuindo-se tal modelo aos Sindicatos para fornecimento às seguradoras. (210866)
- 06) Solicitar audiência ao Superintendente da SUSEP para expor a posição do mercado segurador em face do Decreto-lei nº 1.338 que dispõe sobre incentivos fiscais. Convocar o Conselho de Representantes para às 14,30h do dia 8 de agosto de 1974, para exame dos problemas relacionados com o novo sistema de incentivos fiscais. (DL.1.338). (740800)
- 07) Lavrar em ata um voto de profundo pesar pelo falecimento de D.Emma Meneghini. (F.357/62)

\* \* \*

**SUSEP****SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**

CIRCULAR N.º 26 de 19 de julho de 1974

Revoga a Circular nº 41, de 30.08.71 - Riscos Diversos

O Superintendente da Superintendência de Seguros Privados(SUSEP), na forma do disposto no art. 36, alínea "c", do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966,

considerando o proposto pelo Instituto de Resseguros do Brasil, através do ofício PRESI-114, de 09.05.74, e o que consta do processo SUSEP nº 6.192/74,

**R E S O L V E :**

1. Revogar a Circular nº 41, de 30.08.71, que aprovou as "Condições Especiais" e "Disposições Tarifárias" para o Seguro de Perda de Ponto do ramo de Riscos Diversos.
2. Esta circular entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alpheu Amaral', written in a cursive style.

Alpheu Amaral

SUSEP



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

CIRCULAR Nº 27, de 26 de julho de 1974

O Superintendente da Superintendencia de Seguros Privados (SUSEP), na forma do disposto no art. 36, alínea "c", do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, considerando o proposto pelo Instituto de Resseguros do Brasil, através do ofício DEIN-155, de 10.06.74, e o que consta do processo SUSEP nº 8.614-74, resolve:

1. Aprovar a seguinte redação do item 4.4 do artigo 4º da Tarifa de seguros de Lucros Cessantes (Portaria DNSPC nº 17, de 11.11.63).

"Artigo 4º - Prazo de vigência do seguro

4.4 - "Fica autorizado o aumento de importância segurada nos seguros de Lucros Cessantes, mediante cobrança de prêmio na base "pro-rata temporis", quando se tratar de reforço ou suplementação de verba, desde que o aumento vigore até o vencimento da apólice original"

2. Suprimir o subitem 4.41 do artigo 4º da Tarifa de Seguros de Lucros Cessantes.

3. Esta circular entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Alpheu Amaral

\* \* \*

**SUSEP**

**REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE CORRETOR DE SEGUROS**

Comunicação (ões) recebida (s) da Superintendência de Seguros

Privados a respeito de processo (s) relativo (s) ao exercício da profissão de corretor de seguros, pessoa física e/ou jurídica, residente (s) no

Estado de São Paulo.

ÓRGÃO EXPEDIDOR	Nº DO OFÍCIO	DATA	A S S U N T O	PROCESSO Nº	I N T E R E S S A D O
DL/SP	1673	18.07.74	- Arquivamento de processo de Habilitação Profissional e cancelamento de registro de firma corretora de seguros, por falta de atendimento às exigências da SUSEP	SUSEP/SP 2261/71	- MAGAFER CORRETORA DE SEGUROS LTDA.
DL/SP	1687	19.07.74	- Arquivamento de processo de Habilitação Profissional e cancelamento de registro de firma corretora de seguros, por falta de atendimento às exigências da SUSEP	SUSEP/SP 5718/72	- SOCOPA - CORRETORA DE SEGUROS LIMITADA.
DL/SP	1698	19.07.74	- Arquivamento de processo de Habilitação Profissional e cancelamento de registro de firma corretora de seguros, por falta de atendimento às exigências da SUSEP	SUSEP/SP 950/73	- CITY CORRETORA DE SEGUROS LTDA.-

Confere com o (s) original (is) 

SUSEP

**REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE CORRETOR DE SEGUROS**

Comunicação (ões) recebida (s) da Superintendência de Seguros Privados a respeito de processo (s) relativo (s) ao exercício da profissão de corretor de seguros, pessoa física e/ou jurídica, residente (s) no Estado de São Paulo.

ÓRGÃO EXPEDIDOR	Nº DO OFÍCIO	DATA	A S S U N T O	PROCESSO Nº	I N T E R E S S A D O
DL/SP	1698	23.07.74	- Cancelamento, a pedido, de registro como corretor de seguros, em virtude de aposentadoria	SUSEP/SP 4548/74	- JACINTHO SILVA FILHO. Registro nº 3485.-
DL/SP	1718	24.07.74	- Reabertura, a pedido, de processo relativo a Título de Habilitação e Cartão de Registro, e restabelecido registro de firma corretora de seguros	SUSEP/SP 3658/66	- SUGAI - ORGANIZAÇÃO DE SEGUROS E CORRETAGENS S/C.-
DL/SP	1723	24.07.74	- Cancelamento, a pedido, de registro como corretor de seguros, por tempo indeterminado, em virtude de vinculação à companhia seguradora	SUSEP/SP 4193/74	- MICHAL JERZY SWIERCZYNSKI.-
DL/SP	1726	24.07.74	- Reabertura de processo de Habilitação Profissional e Registro de firma corretora de seguros, e restabelecimento de Cartão de Registro Provisório	SUSEP/SP 7977/68	- JOELSON CORRETORA DE SEGUROS S/C ..LTDA.-

Confere com o (s) original (is) 



**SUSEP**

**REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE CORRETOR DE SEGUROS**

Comunicação (ões) recebida (s) da Superintendência de Seguros Privados a respeito de processo (s) relativo (s) ao exercício da profissão de corretor de seguros, pessoa física e/ou jurídica, residente (s) no Estado de São Paulo.

ÓRGÃO EXPEDIDOR	Nº DO OFÍCIO	DATA	A S S U N T O	PROCESSO Nº	I N T E R E S S A D O
DL/SP	1765	29.07.74	- Cancelamento, a pedido, por tempo indeterminado, de registro de corretor de seguros, em virtude de vinculação a companhia seguradora	SUSEP/SP 5055/74	- ENNIO VILLELA WINTHER - Registro nº 7.977.-
DL/SP	1809	01.08.74	- Arquivamento, a pedido, de processo de habilitação e cancelamento de registro de firma corretora de seguros	SUSEP/SP 4752/70 A. 4333/74	- PALMA S/A - CORRETORES DE SEGUROS - Registro nº 1.803.-
DL/SP	1816	02.08.74	- Arquivamento de Título de Habilitação e Cartão de Registro, e cancelamento de registro de firma corretora de seguros, por falta de atendimento às exigências da SUSEP	SUSEP/SP 4501/72	- KARSEG - CORRETAGENS DE SEGUROS LTDA.-

Confere com o (s) original (is) 

IRB



INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL

PRESIDÊNCIA

RIO DE JANEIRO, GB

CIRCULAR PRESI-071/74

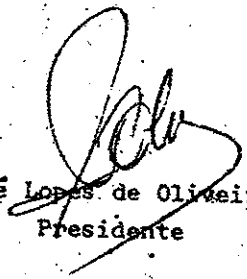
Em 15 de julho de 1974

RISDI-008/74

Ref.: RISCOS DIVERSOS - Equipamentos em  
operações sobre água

Em aditamento à Circular PRESI-06/74, RISDI-02/74, de 15.01.74, que divulgou "Condições Especiais e Tarifárias" para cobertura de diversos tipos de "equipamentos", comunicamos a V.Sas. que este Instituto resolveu, "ad referendum" da SUSEP, aprovar "Condições Especiais e Tarifárias" anexas para os equipamentos em referência, as quais passarão a constituir o anexo nº 7 à precisa da Circular PRESI-06/74.

Saudações.

  
José Lopes de Oliveira  
Presidente

Proc. DEINE-398/74

CAS/mcsj

IRB



MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO  
**INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL**  
 AVENIDA MARECHAL CÂMARA, 171  
 CAIXA POSTAL 1.440 - 20.000 - END. TEL. HRBRAS - RIO  
 C.G.C. - 33.376.898 - F.R.R.I. - 02.4 - 310.281.00.

RIO DE JANEIRO - GB  
 Em 18 de julho de 1974

COMUNICADO DETRE-19/74

TRANS - 13/74

Ref.: Taxas para Cobertura dos Riscos de Guerra e Greves

Comunicamos-lhes que a partir desta data, deverão ser aplicadas as taxas adicionais abaixo fixadas para a Cobertura dos Riscos de Guerra e Greves.

1 - Viagens marítimas internacionais entre o Brasil e os países abaixo relacionados:

1.1 - Egito e Síria .....	0,1750 %
1.2 - Israel:	
a) que não seja via Egito, Jordânia, Líbano, Síria ou Líbia .....	0,1750 %
b) via Egito, Jordânia, Líbano, Síria ou Líbia cobertura sujeita a prévio entendimento com o IRB .....	-
1.3 - Jordânia .....	0,1750 %
1.4 - Líbano e Líbia .....	0,1250 %
1.5 - Arábia Saudita (somente portos do Mar Vermelho e Sudão) .....	0,1250 %
1.6 - Cambódia, Laos e Vietnã (Norte e Sul) cobertura sujeita a prévio entendimento com o IRB .....	-
1.7 - Quaisquer outros não expressamente indicados nos itens acima .....	0,0375 %

COMUNICADO DETRE-19/74

TRANS - 13/74 - Fl. 2.

2 - Viagens aéreas internacionais entre Brasil e os países a seguir relacionados.

	TAXAS \$		
	GUERRA	GUERRA E GREVES	REMESSAS POSTAIS
2.1 - Irlanda do Norte ....	0,0500	0,1125	0,1375
2.2 - Chipre .....	0,0500	0,0875	0,1000
2.3 - Egito, Israel, Líbano e Síria .....	0,0750	0,1000	0,1250
2.4 - Etiópia .....	0,0500	0,0875	0,1125
2.5 - Jordânia .....	0,0750	0,1000	0,1250
2.6 - Arábia Saudita e Sudão	0,0625	0,0875	0,1250
2.7 - República Árabe do Yemen e Yemen do Sul (inclusive Aden) ....	0,0750	0,1000	0,1250
2.8 - Zaire (anteriormente Congo Belga) Ruanda Burundi e República do Congo (anteriormente Congo Francês) .....	0,0500	0,0875	0,1125
2.9 - Bangladesh .....	0,0250	0,1250	0,2500
2.10- Cambódia e Laos .....	0,2500	0,7500	1,0000
2.11- Vietnã do Norte e Sul	0,2500	0,7500	1,0000
2.12- Quaisquer outros não expressamente indicados nos itens acima..	0,0250	0,0375	0,0500

Handwritten initials and date: "H. 26/8"

COMUNICADO DETRE-19/74TRANS - 13/74 - Fl.3.**3 - Viagens terrestres internacionais e viagens domésticas:**

	GUERRA	GREVES	GUERRA E GREVES
	₹	₹	₹
3.1 - Terrestres Internacionais .....	-	0,0500	-
3.2 - Viagens domésticas:			
3.21 - aéreas .....	0,0250	0,0250	0,0375
3.22 - marítimas ....	0,0250	0,0250	0,0375
3.23 - fluviais e lacustres .....	-	0,0250	-
3.24 - terrestres ...	-	0,0250	-

OBS.: A - TRANSBORDO - (Definido como transbordo entre navios ou entre navio e avião). Quando houver transbordo a taxa a cobrar será a maior taxa aplicável acrescida de 50% da menor e quando ocorrer mais de um transbordo entre navios ou entre navios e avião a taxa a cobrar será a maior taxa acrescida de 50% da taxa fixada para esta pa do transito. No entanto, nenhum prêmio adicional deve ser cobrado se o transbordo não acarretar desvio de rota que seria tomado pelo embarque direto ou quando o transbordo ocorrer em território brasileiro.

B - PRAZOS DE INÍCIO DE VIGÊNCIA DAS TAXAS - As taxas fixadas nos itens 1 e 2 e subitem 3.1 (greves exclusivamente) são aplicáveis somente aos embarques diretos cujas viagens se iniciem dentro de 7 dias.

C - PRAZOS PARA CANCELAMENTO DA COBERTURA - As apólices de averbação não poderão ser emitidas sem cláusula que permita a qualquer das partes contratantes cancelar mediante aviso prévio, a cobertura dos riscos de guerra e greves, ressalvados os riscos em curso. O aviso prévio para cancelamento da cobertura não poderá exceder os seguintes prazos:



**COMUNICADO DETRE-19/74**  
**TRANS - 13/74 - Fl. 4**

VIAGENS	GUERRA	GREVES
a) viagens de/ou para os Estados Unidos da América do Norte ..	7 dias	48 horas
b) Demais viagens internacionais	7 dias	7 dias

**D) CLÁUSULAS PARA VIAGENS DOMÉSTICAS** - As viagens domésticas aéreas e as de cabotagem aplicam-se as Cláusulas de Riscos de Guerra e Greves da Tarifa Marítima de Cabotagem e para os seguros domésticos terrestres, fluviais e lacustres, respectivamente, a Cláusula para os Riscos de Greves da Tarifa para os Seguros Transportes Terrestres de Mercadorias e a Cláusula de Greves da referida Tarifa Marítima.

O presente Comunicado revoga e substitue o Comunicado DO-17/73-TRANS-14/73, de 25.07.73, e os Comunicados DETRE 011/74-TRANS-004/74, de 04.03.74 e 014/74-TRANS-010/74, de 29.04.74.

Saudações

*Hiram de Araujo Faria*  
 Hiram de Araujo Faria  
 Chefe do Departamento Transportes,  
 Cascos e Responsabilidade - Substituto.

Proc.: DETRE-548/74  
 MASP/hf

IRB



INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL

RIO DE JANEIRO, GB.  
Em 23 de julho de 1974CARTA-CIRCULAR DO-013/74RCFV-004/74

Ref.: Ramo: Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil de Proprietários de Veículos - Reformulação nas tabelas de prêmios básicos e de coeficientes constantes da Tarifa

Comunicamos a V.Sas. que este Instituto aprovou, "ad referendum" da SUSEP, a reformulação nas tabelas de prêmios básicos e de coeficientes constantes dos itens 2, 2.4 e 3, do art. 49 da Tarifa para Seguro Facultativo de R.C. de Proprietários de Veículos Automotores de Vias Terrestres, para vigência a partir de 19 de setembro de 1974.

Assim sendo, a partir da referida data, deverão ser substituídas as tabelas a que se referem os dispositivos tarifários já citados pelas tabelas que seguem em anexo.

Saudações.

Jorge Alberto Prati de Aguiar  
Diretor de Operações

C/Anexos  
Proc. GAB-P-69/74  
DETRE  
MTM/rcmq

CARTA-CIRCULAR DO-013/74  
RCFV-004/74

ANEXO Nº 1

TABELA A QUE SE REFERE O ITEM 2º DO ARTº 4º DA TARIFA DE SEGURO FACULTATIVO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DE PROPRIETÁRIOS DE VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIAS TERRESTRES, APROVADA PELA CIRCULAR Nº 13/70 DA SUSEP.

CATEGORIA TARIFÁRIA	VEÍCULOS	DANOS MATERIAIS		DANOS PESSOAIS	
		PRÊMIO	FATOR MSM	PRÊMIO	FATOR MSM
01	Automóveis particulares...	399,41	1,06	94,20	0,25
02	Taxis e carros de aluguel.	723,46	1,92	158,26	0,42
03	Ônibus, micro-ônibus e lotações a frete:				
3.1	Urbanos .....	1.959,36	5,20	580,27	1,54
3.2	Interurbanos, rurais ou interestaduais .....	1.959,36	5,20	580,27	1,54
04	Micro-ônibus a frete, com lotação não superior a 10 (dez) passageiros, urbanos, interurbanos, rurais ou interestaduais .....	942,00	2,50	286,37	0,76
05	Outros ônibus, micro-ônibus ou lotações sem cobrança de frete, urbanos, interurbanos, rurais ou interestaduais .....	889,25	2,36	267,53	0,71
06	Veículos destinados ao transporte de inflamáveis, corrosivos ou explosivos ..	1.066,34	2,83	173,33	0,46
07	Reboques de passageiros ..	1.239,67	3,29	376,80	1,00
08	Reboques destinados ao transporte de carga .....	482,30	1,28	82,90	0,22
09	Tratores e máquinas agrícolas .....	82,90	0,22	15,07	0,04
10	Motocicletas, motonetas e similares .....	177,10	0,47	52,75	0,14
11	Máquinas de terraplenagem e equipamentos móveis em geral .....	120,58	0,32	18,84	0,05
12	Camionetas tipo "pick-up" até 1.500kg. de carga ....	482,30	1,28	82,90	0,22
13	Caminhões e outros veículos	482,30	1,28	82,90	0,22

TABELA A QUE SE REFERE O SUBITEM 2.4 DO ARTº 4º DA TARIFA DE SEGURO FACULTATIVO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DE PROPRIETÁRIOS DE VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIAS TERRESTRES, APROVADA PELA CIRCULAR Nº 13/70 DA SUSEP.

PRAZO DA VIAGEM	DANOS MATERIAIS		DANOS PESSOAIS	
	PRÊMIO Cr\$	FATOR MSM	PRÊMIO Cr\$	FATOR MSM
Até 5 dias	20,72	0,055	3,01	0,008
De 6 a 10 dias	30,90	0,082	6,40	0,017
De 11 a 15 dias	34,29	0,091	9,42	0,025

MM/AMF



CARTA-CIRCULAR DO-013/74  
RCFV-004/74

ANEXO Nº 2

TABELA A QUE SE REFERE O ITEM 3 ARTº 4º DA TARIFA DE SEGURO FACULTATIVO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DE PROPRIETÁRIOS DE VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIAS TERRESTRES, APROVADA PELA CIRCULAR Nº 13/70 DA SUSEP.

IMPORTÂNCIA SEGURADA (Cr\$)	COEFICIENTES	
	DANOS MATERIAIS	DANOS PESSOAIS
6.000,00	0,79	0,79
10.000,00	1,00	1,00
15.000,00	1,30	1,50
20.000,00	1,45	2,00
25.000,00	1,60	2,50
30.000,00	1,68	3,00
40.000,00	1,75	4,00
50.000,00	1,81	5,00
60.000,00	1,86	5,60
70.000,00	1,91	6,20
80.000,00	1,95	6,80
90.000,00	1,98	7,40
100.000,00	2,00	8,00
150.000,00	2,10	8,25
200.000,00	2,20	8,50
300.000,00	2,30	9,00
400.000,00	2,40	9,50
500.000,00	2,50	10,00
600.000,00	2,57	10,40
700.000,00	2,64	10,80
800.000,00	2,70	11,10
900.000,00	2,76	11,40
1.000.000,00	2,81	11,70
1.100.000,00	2,86	12,00
1.200.000,00	2,90	12,30
1.300.000,00	2,94	12,60
1.400.000,00	2,97	12,80
1.500.000,00	3,00	13,00
1.600.000,00	3,03	13,20
1.700.000,00	3,06	13,40
1.800.000,00	3,09	13,60
1.900.000,00	3,12	13,80
2.000.000,00	3,15	14,00

MTM/AMF

IRB



INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL

PRESIDÊNCIA

RIO DE JANEIRO, GB

CIRCULAR PRESI-074/74

Em 24 de julho de 1974

INCEN-015/74Ref.: Inspeções de Riscos INCÊNDIO

Com referência às disposições contidas nas Circulares PRESI-020/74 - INCEN-007/74 e PRESI-028/74 - INCEN-008/74, respectivamente de 06 e 18 de fevereiro p.passado, informamos que os laudos de inspeção de riscos do RAMO INCÊNDIO devem ser elaborados, necessariamente, de acordo com o ROTEIRO divulgado pela primeira Circular mencionada.

Esclarecemos que o referido ROTEIRO acha-se em fase de revisão e, até que sejam divulgadas as alterações que porventura venham a ser introduzidas, deverão as Seguradoras observá-lo, sempre que se trate de RISCOS VULTOSOS que não disponham de cobertura automática, ou seja, aqueles que impliquem na apresentação de "PRI - Proposta de Resseguro Incêndio" ao IRB.

Para os casos em que se exija apenas a remessa de "CSIV - Comunicado de Seguro Incêndio Vultoso", e em relação aos quais não são necessárias PRI, ficam as Seguradoras dispensadas da obrigação de enviar os respectivos laudos de inspeção prévia de riscos, reservando-se, todavia, o IRB o direito de solicitá-los, quando as circunstâncias o exigirem.

Informamos ainda que fica a critério das Seguradoras fazerem inspecionar riscos do RAMO INCÊNDIO, inclusive vultosos, que tenham sido inspecionados por este Instituto dentro dos seis (6) meses anteriores ao recebimento da proposta de seguro (ou de renovação).

Por oportuno, esclarecemos que a aplicabilidade da Circular PRESI-020/74 - INCEN-007/74 exclui os RISCOS DE ENGENHARIA, para os quais este Instituto estabelecerá ROTEIRO DE INSPEÇÕES específico.

Saudações.

  
 José Lopes de Oliveira  
 Presidente

 Proc. DEINC-154/74  
 AM/rcmd

IRB



MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO  
**INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL**  
 AVENIDA MARECHAL CÂMARA, 171  
 CAIXA POSTAL 1440 - 20.50 - END. TEL. IRBRAS - RIO  
 C.G.C. - 33.376.066 - F.R.R.I. - 02.4 - 310.291.00

RIO DE JANEIRO - GB

COMUNICADO DETRE-020/74  
 TRANS-15/74

Em 26 de julho de 1974

Ref.: Taxas para Cobertura dos Riscos de Guerra e Greves

Comunicamos-lhes que, a partir desta data, devem ser feitas, no Comunicado DETRE-019/74-TRANS-13/74 de 18.07.74, as seguintes modificações, nos itens :

- |  |         |
|--|---------|
| 1.1- Egito e Síria .....   | 0,1250% |
| 1.2- Israel  |         |
| a) que não seja via Egito, Jordânia,<br>Líbano, Síria ou Líbia ..... | 0,1250% |
| 1.3- Jordania .....  | 0,1250% |
| 1.7- alterar para<br>Chipre .....                                    | 0,2500% |

Acrescentar os itens :

- |   |         |
|---|---------|
| 1.8- Grécia .....   | 0,1250% |
| 1.9- Turquia .....  | 0,1250% |
| 1.10- Quaisquer outros não expressamente<br>indicados nos itens acima ..... | 0,0375% |

Permanecem em vigor as demais taxas e condições fixadas no Comunicado DETRE-019/74-TRANS-13/74 de 18.07.74.

Saudações.

*Caleb do Espírito Santo*  
 Caleb do Espírito Santo  
 Chefe do Departamento Transportes,  
 Cascos e Responsabilidade-Substituto

Proc.: DETRE-548/74

CA/MS

IRB



MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO  
INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL  
AVENIDA MARECHAL CÂMARA, 171  
CAIXA POSTAL 1440 - ZC-00 - END. TEL. IRBRAS - RIO  
RIO DE JANEIRO - GB  
C.G.C. - 23.378.808 - F.R.R.I. - 024 - 30.261.00

COMUNICADO DETRE-021/74

Em 26 de julho de 1974

CASCO - 011/74

Ref.: Cobertura de Riscos de Guerra, etc...  
nos seguros Cascos

Em aditamento ao Comunicado DETRE-29/73 Casco-05/73 de 29.11.73, informamos que a partir do dia 2 de agosto de 1974, passam a fazer parte das Exclusões Usuais a Grécia, o Chipre e a Turquia.

Atenciosas saudações

Caleb do Espírito Santo  
Chefe do Departamento Transportes,  
Casco e Responsabilidade - Substituto.

Proc.: DETRE-1169/73  
AL/hf

IRB



MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO  
 INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL  
 AVENIDA MARECHAL CÂMARA, 171  
 CAIXA POSTAL 1440 - ZC-00 - END. TEL. IRBRAS - RIO  
 C.G.C. - 32.376.988 - F.R.R.I. - 22.4 - 30.381.08

RIO DE JANEIRO - GB  
 Em 26 de julho de 1974

COMUNICADO DEINE-005/74  
 RISDI-009/74

Ref.: Instruções de Resseguro Riscos Diversos

Em aditamento à circular PRESI 050/74 - RISDI 006/74, de 03/04/74, que divulgou as Instruções acima indicadas, informamos a V. Sas. que deverão ser feitas as seguintes retificações em seu texto:

1) ANEXO DA CIRCULAR PRESI - 050/74 - fls. 8 :

- a) item 5.12: o algarismo correspondente a OUTUBRO é 0;
- b) item 5.17: as indicações corretas das taxas 23,1875% e 1,4963% são, respectivamente, 23 18750 e 01 49630.

2) ANEXO 5 - fls. 1 :

Fica eliminado o item 2 (ampliação de limite de retenção) e a NOTA da alínea a dos critérios de retenção para resseguros de Edifícios em Condomínio.

3) ANEXO 9 - fls. 2 :

Os códigos relativos ao EURE, ao contrário do que constou, são os seguintes:

- a) 1º quadro: Resseguro Normal:  
Código do EURE: 1080;
- b) 3º quadro: Sinistro:  
Códigos do EURE:  
 INDENIZAÇÃO : 1181  
 DESPESAS : 1283  
 HONORÁRIOS : 1385  
 SALVADOS : 1486  
 RESSARCIMENTO: 1588

Atenciosas saudações.

*Dulce Pacheco F. Soares*  
 Dulce Pacheco da Silva Fonseca Soares  
 Chefe do Departamento de Operações  
 Internacionais e Especiais

Proc. DEINE 300/74  
 CA/PRP

13 16 470

# Um mês com os problemas do porto

Nosso repórter conseguiu um emprego como funcionário de empresa comissária de despachos aduaneiros, em Santos. Durante um mês inteiro percorreu as dependências do porto, armazéns, Companhia Docas, Receita Federal, etc. Pôde conversar, na condição de "colega de serviço" com despachantes aduaneiros e funcionários de empresas comissárias e prepostos de importadores. Quiviu e viu muita coisa que não seria dita ou pra-

ficada diante de um jornalista.

Frequentou armazéns e pátios de cargas importadas, acompanhou o desembarço alfandegário de mercadorias e teve contato com conferentes de Alfândega e com supervisores de armazéns.

Além disso, entrevistou, em São Paulo e em Santos, vários diretores de empresas de despachos, as maiores do ramo. Ouviu empresários importadores de diversos setores e acompanhou o trabalho dos transportadores rodoviários e suas dificulda-

des para retirar cargas do porto de Santos.

Frequentou restaurantes e rodas de pessoal ligado à importação, onde se falava abertamente da corrupção que existe no porto, no setor da conferência de cargas importadas. E também ouviu o alerta de um comissário de despachos:

"Cuidado. Uma denúncia de corrupção pode dar muito mais dor de cabeça para o jornal e para o jornalista que para os conferentes corruptos."

# Problema I: as cargas espalhadas e os transportes ineficientes.

"Só se um navio afundar na entrada da barra. Assim, durante um bom tempo não entra mais nenhum barco e se resolvem os problemas do congestionamento do porto de Santos".

A declaração, em tom de brincadeira, foi feita pelo diretor de uma empresa comissária de despachos durante uma reunião informal onde vários empresários tentavam, inutilmente, encontrar soluções para o porto de Santos. Ninguém conseguiu apresentar uma fórmula rápida e eficaz para os problemas da falta de transporte ferroviário e rodoviário para as mercadorias importadas, quase sempre retardado pelos conferentes de Alfândega, nem para o andamento mais rápido dos documentos de importação, principalmente de mercadorias com isenção ou redução de impostos dentro da Alfândega ou da Receita Federal de Santos.

De qualquer forma, parece que não será necessário "que um navio afunde" para paralisar o porto e resolver o problema. Uma série de fatos e circunstâncias começa, pouco a pouco, a reduzir os efeitos mais agudos da crise: as importações sofrem reduções substanciais, causadas, segundo os importadores e industriais pela restrição do crédito (que algumas áreas do governo negam mas os empresários confirmam) e por uma procura menor de produtos acabados por parte do público consumidor (com a conseqüente redução da demanda de matérias primas). Além disso, o governo já criou restrições à importação de "uma lista de produtos" aumentando suas alíquotas ou cancelando reduções e isenções de impostos.

A redução do consumo, a falta de crédito e a limitação às importações poderão surgir como solução para a crise do porto de Santos.

— Mas será uma solução indesejável. A falta de infraestrutura aí está e aí permanecerá. E claro que sem importações ou com poucas importações os problemas serão menores. Acaba-se chegando a conclusão de que será preciso que o país vá mal para que o porto de Santos ande bem. Tenho a certeza de que, à medida em que o problema deixar de ser notícia nos jornais e apenas poucas indústrias tiverem problemas de produção porque suas matérias-primas importadas estão presas no porto de Santos, tudo será esquecido. As autoridades responsáveis ficarão tranqüilas e todos os dispositivos estarão estáticos como que à espera da próxima crise — diz um industrial que fez grandes importações ultimamente.

## O CAIS DO PORTO

Quem se dispuser a importar qualquer coisa, via porto de Santos, vai descobrir que a grande maioria dos armadores internacionais cobra uma sobretaxa, além do frete normal. Sem a sobretaxa, os navios não aceitam cargas para Santos.

— Nós sabemos quanto custa um dia de espera a mais para a descarga de um grande navio. Há barcos que custam mais de 5 mil dólares por dia. Os armadores têm navios para transportar cargas e não para ficarem fundeados à espera de providências que as ineficiências locais deixam de tomar em tempo hábil — diz o funcionário de uma agência de navegação.

Quando, finalmente, um navio atraca no cais de Santos e começa a descarga, evidencia-se a falta de equipamentos para movimentação de cargas. Há equipamentos obsoletos que continuam em uso e são ineficientes, falta de pessoal habilitado, apesar da Companhia das Docas de Santos tentar, às pressas, formar operadores de empilhadeiras, guinchos e guindastes. As empilhadeiras são poucas e as novas unidades compradas ainda são insuficientes.

— A falta de equipamentos da Cia. Docas é tão grande que pela primeira vez ela está alugando caminhões particulares para movimentar cargas no porto de Santos. São carretas Scania-Vabis dirigidas por funcionários da Docas, para transportar cargas pesadas do cais até os pátios diante dos armazéns — diz um despachante aduaneiro.

Importadores e comissários de despachos, apesar de se considerarem "as grandes vítimas" dessa situação de certa forma justificam as falhas da Cia. Docas:

— A concessão da Cia. das Docas de Santos vai expirar no fim da década. E evidente a disposição do governo federal de não renovar essa concessão. Diante desta situação, a empresa não parece disposta a fazer grandes investimentos no porto de Santos. E o governo, que através do ex-ministro dos Transportes, mostrou-se tão preocupado em construir armazéns no porto de Santos, obras que aparecem e causam grande repercussão, se mantém muito parcimonioso quando se trata de adquirir equipamentos para os armazéns que inaugurou com tanto alarde. Parece que equipamentos causam menos impacto do que grandes armazéns — diz o diretor de uma empresa de despachos aduaneiros.

## AS CARGAS

Os armazéns estão abarrotados. Caixas empilhadas sobre outras caixas. Mercadorias pesadas colocadas sobre mercadorias frágeis. Sacas de produtos químicos jogadas pelos cantos, rasgadas, espalhando seu conteúdo pelo armazém. Tambores e tamboretas equilibrados precariamente, num desafio à lei da gravidade. Dezenas e dezenas de caixas completamente ilhadas por outras mercadorias dificultando a localização (muitas vezes não se consegue localizar uma mercadoria e ela fica perdida para sempre) e quase impedindo sua retirada.

Nos pátios dos armazéns a situação ainda é mais grave. Cargas pesadas como chapas de aço, bobinas, vengalhões e perfilados metálicos se amontoam numa grande confusão. Mercadorias de um importador cercam a de outro, se sobrepõem, se misturam e se confundem. Há mercadorias sem

Os armazéns, os pátios, os terrenos lamacentos estão abarrotados de carga que o tempo vai destruindo. E como levar essa carga para São Paulo: por rodovias congestionadas ou ferrovias ineficientes?

qualquer indicação, cujas plaquetas foram arrancadas ou se perderam, e ninguém mais sabe a quem pertencem.

E comum um importador, que já teve sua mercadoria desembaraçada pela Alfândega, precisar esperar muitos dias antes de poder retirá-la, porque ela se encontra inacessível, cercada e coberta por mercadorias de outros.

Depois de lotar armazéns, pátios e todos os espaços possíveis ao lado dos trilhos ferroviários, as mercadorias pesadas começam a ser colocadas ou jogadas em verdadeiros lamacais em que se transformam os terrenos sem pavimentação sob a ação da chuva, muito frequente em Santos. Empilhadeiras, guinchos, caminhões e carretas, na tentativa de retirar cargas, acabam encalhando e aumentando ainda mais a confusão do porto de Santos.

Além da lama, a chuva causa outro problema: são colocados, lado a lado, no chão de terra, tambores de produtos químicos corrosivos e peças metálicas, chapas e bobinas. Parte desses tambores, quase sempre, está danificada e seu conteúdo se espalha pelo chão. A chuva apenas trata de dissolver o pó espalhado e proporciona um "banho" corrosivo às peças metálicas colocadas ao lado. Como tanto os tambores como as chapas e bobinas permanecem longo tempo lado a lado, a cada chuva tudo se repete; e quando finalmente os importadores retiram suas mercadorias, vão encontrá-las danificadas pela corrosão.

## TRANSPORTES

Há muita carga (com direitos alfandegários pagos e desembaraçada) que permanece há meses no porto de Santos. Essas mercadorias, na maior parte das vezes, estão fazendo falta ao importador. Ele também sabe que sua mercadoria, com frequência, está se deteriorando (há até papel importado tomando chuva nos pátios) ou se estragando e até sendo roubado.

A permanência da maior parte dessa mercadoria desembaraçada que ainda está em Santos é muito mais prejudicial aos seus proprietários que a qualquer outro órgão ou entidade, garantem despachantes e importadores. E essa perma-

nencia (na bobinas, peças com cerca de seis mil quilos cada uma, que estão no porto desde fevereiro) tem uma única explicação: problemas de transporte (excluindo-se os casos de cargas ilhadas, inacessíveis).

Faltam transportes. Faltam caminhões. A via Anchieta está congestionada e os transportadores rodoviários temem que a rodovia dos Imigrantes (quando estiver concluído o trecho do Alto da Serra até Santos) seja utilizada pelos turistas, e portanto, tenha sua capacidade de tráfego reduzida para o transporte de carga do porto ao planalto.

Mas o grande problema de transporte que afeta o porto de Santos é causado pelas ferrovias. Os técnicos colocam o problema ferroviário do porto dentro do contexto nacional, e o explicam como consequência de uma política brasileira de transportes que tomou "uma orientação contrária à dos países desenvolvidos". São lembrados exemplos como União Soviética e Estados Unidos onde se optou pelo aumento do transporte ferroviário enquanto que no Brasil "preferiu-se aumentar o uso do caminhão" para o transporte interno de cargas.

#### REDE FERROVIÁRIA FEDERAL, EX-SANTOS A JUNDIAÍ

As duas ferrovias que ligam o porto de Santos ao planalto apresenta problemas muito sérios. E a estrada de ferro que deveria ser a mais eficiente, a RFF, ex-EFSJ, é a mais deficiente.

O velho sistema funicular que a EFSJ começou a utilizar desde sua construção (no tempo em que ela se chamava SPR — São Paulo Railway — e pertencia a ingleses) cria na descida da serra do Mar um verdadeiro gargalo, estrangulando o tráfego da estrada.

O sistema funicular é constituído de vários patamares, equipamentos com máquinas fixas subterrâneas que movimentam um longo cabo de aço, que corre entre os trilhos, sendo que um mesmo cabo e uma mesma máquina fixa servem para, simultaneamente, fazer descer alguns vagões enquanto outros sobem. Os vagões, dois de cada vez (as composições ferroviárias que vão a Santos são desfeitas em Paranapiacaba ou Alto da Serra e as que vão a São Paulo, em Piaçaguera ou Raiz da Serra), são engatados em pequenas locomotivas a vapor, chamadas "locobreques", que possuem um equipamento que se fixa aos cabos de aço dos patamares da Serra.

Ao mesmo tempo, o "locobreques" que sai de Piaçaguera e o "locobreques" que veio de Paranapiacaba e que se prepara para descer o último patamar da Serra prendem-se ao mesmo cabo de aço. A máquina fixa começa então a mover o cabo de aço, e este movimento, simultaneamente, as duas pequenas composições ferroviárias. A coisa é feita de forma a que os vagões que descem a serra, através do cabo de aço, fazem a outra composição subir. Assim, a força da gravidade é utilizada em auxílio das máquinas fixas que em alguns casos (de pesos equilibrados) pouco mais fazem do que quebrar a inércia.

As desvantagens: o sistema funicular é muito lento. Exige a divisão das composições. Seu custo operacional é elevado; a manutenção do equipamento é muito complicada e exige volume considerável de mão-de-obra. Há o problema de "falta de compensação" — quando não há cargas para descer, por exemplo, mas há cargas para subir, a estrada de ferro precisa formar composições com vagões especiais que descem cheios d'água (apenas para fornecer o contra-peso necessário para fazer os outros subirem). Estes vagões especiais são esvaziados no pé da serra para, numa operação posterior, retornarem a Paranapiacaba.

Para superar o problema constituído pelo velho sistema implantado pelos ingleses, num trecho da serra do Mar onde o "grade" ou inclinação não permitia que as locomotivas funcionassem por simples aderência, se resolveu construir o sistema de cremalheira.

O sistema implicou na colocação de uma peça dentada, entre os trilhos, durante todo o trecho da serra do Mar. Para transportar esta serra, as composições são rebocadas por locomotivas especiais que dispõem de uma engrenagem que se acopla à peça colocada entre os trilhos, ou seja, à cremalheira propriamente dita. Esta engrenagem das locomotivas é que é a peça motriz responsável pela movimentação da composição, tanto para a subida como para a descida da serra do Mar.

Quem conhece o trenzinho que sobe o Corcovado, no

Rio de Janeiro, sabe o que é um sistema de cremalheira. A cremalheira da serra do Mar começou a ser construída em 1970, pela companhia japonesa Marubeni. A data marcada para entrega era o final do ano de 1972. O novo equipamento deveria elevar a capacidade da estrada de ferro de seis para 20 milhões de toneladas anuais.

No seu editorial do dia 10 de maio deste ano, o jornal *O Estado de S. Paulo* fez uma cronologia dos problemas e dos atrasos que surgiram na colocação ou construção da cremalheira da serra. Em 1971, chuvas torrenciais destruíram um viaduto de concreto na serra, e a conclusão da cremalheira foi adiada para o início do ano passado. Mas a obra só terminou em janeiro deste ano, sem que se realizassem testes cuidadosos. O presidente Médici foi assistir à inauguração e ouviu o discurso do ministro Andreazza — que prometeu o início de "uma nova era em benefício das exportações" justamente por causa da cremalheira da EFSJ.

Poucas semanas depois da inauguração presidencial, uma locomotiva perdeu os freios e se espatifou; tombou e matou dois maquinistas. Depois do acidente, tudo indicava que as coisas ficaram muito tranquilas, nada mais se divulgou a respeito do sistema e os jornalistas que procuravam a estrada de ferro eram despachados com a declaração de que não havia novas informações e os repórteres mais insistentes, que tentavam verificar no local, na própria Serra, descobriam o quanto era eficiente o sistema de segurança da estrada de ferro. De qualquer forma, as declarações de isenção de culpa da estrada e da Marubeni não deixam dúvidas: ninguém é culpado pelo acidente.

Em seguida, o episódio "cremalheira" registrou mais um lance: a irritação do novo ministro dos Transportes, Dirceu de Araújo Nogueira — ao saber que a Marubeni pretendia recomençar os testes sem conhecer as causas do acidente — durante a visita que fez a Santos no mês de junho. Também em junho, houve novo acidente. Desta vez não foi com a cremalheira mas com um dos últimos "locobreques" que ainda estavam funcionando na serra do Mar.

Funcionários de importadores e empregados de empresas comissárias de despachos de Santos garantem que os vagões deixam o porto com muito menos carga do que poderiam levar. Mas os funcionários da estrada de ferro explicam: "não queremos sobrecarregar o sistema". Um importador muito preocupado com uma partida de mercadoria pesada que não consegue retirar há mais de dois meses do porto, ao reclamar do pedido de vagões que fizera e que a estrada não fornecera, ouviu de um engenheiro da ferrovia: "É preciso ter paciência. A situação na Serra é muito grave, a Estrada não sabe o que vai fazer — só dois maquinistas aceitam operar as locomotivas que sobem ou descem. Eu não disse nada, certo?"

#### A FEPASA, EX-SOROCABANA

Tanto a RFF como a Fepasa alegam falta de vagões para justificar o transporte deficiente de cargas do porto de Santos para o planalto. Mas enquanto a RFF continua trazendo para São Paulo vagões com carga incompleta, a Fepasa não se preocupa com a eficiência e retém, inexplicavelmente, vagões e mais vagões carregados nas proximidades do cais. Várias gôndolas (vagões abertos) da Fepasa permaneceram mais de 20 dias carregadas de perfilados metálicos, mercadoria desembarçada, pronta para sair do porto, à espera de que a ferrovia se decidisse a colocá-las numa composição com destino a São Paulo. Enquanto isso, o importador reclamava desesperadamente a mercadoria.

A Fepasa, em Santos, tem sua eficiência e seu rendimento muito prejudicados pelo fato de manter bitola estreita e por não possuir um desvio que contorne a cidade. Os trens precisam atravessar o centro, cortando avenidas e ruas em busca da saída da cidade. Esta travessia é sempre lenta e problemática.

O alargamento da bitola e a construção do desvio são dois melhoramentos que o novo ministro dos Transportes, Dirceu de Araújo Nogueira, garante que estão entre os planos de sua pasta.

Se de um lado temos os planos do Ministério dos Transportes para os próximos anos, de outro temos o congestionamento atual do porto e o "abandono do setor ferroviário" pelo ex-ministro Andreazza, apontado pelo deputado federal Lysâneas Maciel.



## Problema II: o furto de mercadorias e a burocracia que estrangula o porto.

Importadores, seguradores, comissários de despachos, diretores de empresas transportadoras e várias outras pessoas ligadas à importação acham que o problema de furto no porto tem se tornado cada vez mais sério e as mercadorias furtadas alcançam valores bastante elevados. Parece ser opinião geral que o maior prejudicado acaba sendo sempre o consumidor.

Um importador, explica por que:

— Se uma grande importadora recebe uma partida considerável de gravadores, por exemplo, e verifica que uma certa quantidade dos aparelhos foi roubada, ela se vê obrigada a elevar o preço dos gravadores restantes para compensar o furto. Como quem importa grandes partidas praticamente "faz" o mercado, o preço geral dos gravadores daquele tipo sobe. E sobe o preço da mercadoria que já estava estocada e o preço da mercadoria de quem também importou e não foi roubado. Por que é que alguém vai vender mais barato um produto que o mercado está aceitando mais caro? As vezes, uma nova partida entra e torna a regular o mercado, mas até lá o consumidor já pagou o preço maior que a mercadoria passou a custar por causa de um fator meramente aleatório: o furto.

O diretor de uma grande empresa comissária de despachos aduaneiros faz questão de explicar que o roubo no porto não é exclusividade do porto de Santos e que isso acontece em todos os portos do mundo:

— O furto é praticamente inevitável. Suas proporções podem ser reduzidas, é claro. Eliminado jamais. É importante saber que o roubo de mercadorias nem sempre ocorre no porto, mas quase sempre é o porto que leva a fama. O *Time*, num de seus números do ano passado, traz uma ótima reportagem sobre o roubo do porto de Nova York. Ainda bem que o pessoal aqui pelo porto de Santos não é muito de ler *Time*, porque a reportagem relata furtos muito mais sofisticados do que os que comumente acontecem por aqui.

O empresário explica onde e quando pode haver o furto:

— As possibilidades de furto começam no estabelecimento do fabricante exportador, no exterior, e terminam poucos momentos antes do consumidor final entrar de posse da mercadoria. Um funcionário do fabricante pode desviar a mercadoria ou parte dela, e fechar as caixas incompletas, por exemplo. O transportador, que leva a mercadoria da fábrica até o cais do porto exportador também tem oportunidade de retirar alguma coisa. Depois, essa mercadoria é manuseada por funcionários do cais do porto exportador e pelos seus estivadores, o que significa mais oportunidades de furto.

— Durante a viagem surgem novas oportunidades de furto. Dessa vez o personagem é o tripulante do navio. Ele dispõe de bastante tempo para ir aos porões, mexer na carga retirar alguns objetos e disfarçar a coisa.

— Depois, o navio atraca num porto qualquer os estivadores de qualquer porto de escala podem, enquanto retiram cargas, violar volumes com destino a Santos e retirar algumas coisas. Nova etapa e mais oportunidades para os tripulantes do navio. Finalmente, o barco atraca em Santos.

— Os estivadores de Santos encontram, a carga, ou parte dela "mexida". Alguns se aproveitam da situação. Sabe que há estivadores que andam equipados com estranhas calças, de aspecto normal, mas que possuem imensos bolsos que chegam quase até a barra. É fácil para eles colocar ali um ou dois pequenos gravadores, ou até garrafas e outros artigos de dimensões parecidas.

— A carga sai do navio através de guindastes. Podem ser guindastes de bordo ou guindastes de terra. Se as caixas não foram ainda violadas surge uma nova oportunidade: o operador do guindaste baixa a carga com violência sobre o concreto do cais. A caixa fica "estropiada". Em seguida,

uma empilhadeira vem buscá-la, a mercadoria terá a declaração de "avaria". Para tanto, ela precisa ser levada até a balança do armazém e pesada. Mas antes da pesagem, a empilhadeira pode dirigir-se até um canto do armazém e sem que ninguém perceba há a "desova", digamos, 50 quilos de mercadoria (aparelhos eletrônicos são os preferidos). Depois, a caixa vai para a balança e fica constando: "uma caixa avariada com 450 quilos de peso", a caixa, inicialmente pesava 500 quilos. Há quem admita que chega-se a atribuir peso às mercadorias avariadas diferentes daquele acusado pela balança e que há casos em que as mercadorias avariadas nem passam pela balança.

— A mercadoria roubada pode sair de várias formas. Uma delas é escondida na cabine ou no meio de outras cargas nos caminhões que retiram mercadorias normalmente liberadas do porto. Em alguns caminhões têm sido encontradas mercadorias cuja origem ninguém sabe explicar e que, segundo tudo indica, não foi ninguém que colocou ali.

— Mas a coisa não para aí. O caminhão que transporta uma caixa avariada, de gravadores, por exemplo, tem um motorista e também tem um ajudante. Esses dois personagens ficam ressentidos com o fato de que estivadores, doqueiros, tripulantes e outros tenham ficado cada um com o seu gravador. Eles pensam: "a caixa já está aberta, faltam vários gravadores, se tirarmos mais dois não haverá qualquer problema". E é isto que acontece. As vezes, o motorista pode lembrar-se de que sua sogra também queria muito um daqueles "aparelhinhos" e aproveita ainda para levar "uma lembrança" para sua filha mais velha.

— Finalmente, a mercadoria chega ao depósito do importador. Mas a coisa pode ainda não ter terminado, e os funcionários do depósito, antes de a mercadoria ser conferida, ainda podem se aproveitar da situação.

A guarda especial de 500 homens que a Companhia mantém na faixa portuária não consegue impedir o furto. A explicação é a falta de homens e de veículos suficientes para percorrer, dia e noite, os 13 quilômetros de porto. Os encarregados da segurança da Docas culpam a confusão causada pelo excesso de carga e a falta de espaço.

O que ninguém ignora é que quando os funcionários de um importador, de uma transportadora ou de uma comissária encontram falta de determinada mercadoria costumam resolver o problema da forma mais simples possível: retiram a quantidade que falta da sua mercadoria da mercadoria de um outro importador que seja idêntica e que, por acaso, esteja largada ao lado no mesmo pátio ou terreno das docas. Isto ocorre, principalmente, com cargas pesadas. A consequência é que a falta da mercadoria de um importador acaba se tornando a falta da mercadoria de outro importador.

Até o dia 16 de junho, a movimentação de veículos particulares na faixa do porto era mais ou menos livre. Nesse dia o jornal *O Estado de S. Paulo* publicou uma reportagem sobre o furto no porto de Santos. A partir do dia seguinte a situação mudou: a Companhia Docas resolveu proibir o tráfego de veículos numa parte considerável do porto. Só se permite a entrada de pessoas a pé e após identificação.

— Agora, temos que andar dois e até três quilômetros para conseguir desembarcar uma mercadoria. Só se atravessa de automóvel quando se leva um conferente de alfândega em nossa companhia. O nosso serviço fica cada vez mais complicado. O pior é que isso não vai ajudar a reduzir os furtos. Talvez apenas sirva para dar uma satisfação ao público. Essa demonstração de "eficiência da segurança da Companhia Docas", foi provada pelos jornais — diz um funcionário de uma empresa comissária de despachos.

### DIFFICULDADES DOS COMISSÁRIOS

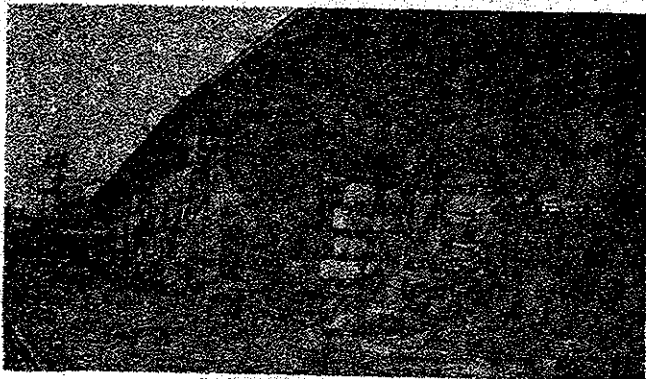
— Os importadores e os despachantes, são, na reali-

dade, as maiores vítimas do caos remante no maior porto brasileiro. Existe uma realidade trágica com consequências em vários setores da economia paulista. E ao lado da desorganização dos serviços portuários, existem os entraves da máquina burocrática, diz o advogado de uma empresa comissária.

Ele também nega as declarações que Hideo Suzuki, ex-delegado da Receita Federal em Santos, fez há algum tempo mas quais atribuía aos despachantes aduaneiros responsabilidade pela longa permanência das mercadorias nos armazéns portuários de Santos.

Segundo Suzuki, os despachantes, interessados em obter maiores lucros, utilizavam, entre outros expedientes, o de desdobrar em vários despachos as mercadorias de uma única guia de importação, executando assim, em diversas vezes o que poderia ser feito de uma vez só.

Já se ouviu dizer também que a responsabilidade pelo abarrotamento dos armazéns da Companhia Docas cabe aos importadores que, interessados na manutenção ou na majoração de preços, deixam propositalmente suas mercadorias nos armazéns portuários, somente retirando-as quando isto lhes convém comercialmente. Na verdade, ne-



Não foi no porto de Santos que se inventou o furto de mercadorias, uma prática antiga e relativamente fácil. Mas em Santos o problema é bem sério.

nhuma das explicações convence, pois são públicas e notórias as causas dos problemas existentes no porto de Santos, continua o advogado da comissária.

Se o porto não tem condições para atender o grande fluxo de carga que por ele transita, a Delegacia da Receita Federal também não dispõe de recursos humanos e materiais para dar vazão ao enorme volume de despachos aduaneiros que diariamente ali são registrados. A quantidade de funcionários é insuficiente, o sistema de trabalho é obsoleto, impondo-se, até hoje, práticas que foram herdadas da época colonial, diz ainda o advogado.

Despachantes e comissários de despachos aduaneiros fazem a mesma crítica às autoridades: "Continua-se considerando todo importador ou todo contribuinte como desonesto até prova em contrário. Ou seja, cabe ao importador o ônus da prova de sua honestidade e, até que o faça, é tido como desonesto e como tal é tratado no processo de importação".

Alguns importadores pretendem sugerir ao governo que os trate, na condição de importadores habituais, como dignos de "um mínimo de crédito" e lhes permita desembaraçar mercadorias importadas taxadas antes do pagamento dos direitos de importação. Eles argumentam que se as autoridades permitem que o IPI, imposto muitas vezes mais significativo para a União que o imposto aduaneiro, seja pago a posteriori como é o caso de todo produto fabricado por qualquer indústria, não há razão para a exigência antecipada do imposto no caso de importação. Os comissários de despachos acham que se isto fosse possível teriam seu

trabalho muito simplificado, e o desembaraço de mercadorias seria muito mais rápido.

As empresas comissárias de despachos também reclamam do problema recentemente surgido para o credenciamento de seus funcionários que precisam ingressar na faixa portuária:

— É lamentável dizer que este excesso de zelo tem suas origens em irregularidades tais como o fornecimento em grandes quantidades de credenciais até para prostitutas interessadas em visitar marinheiros a bordo dos navios. Por causa disso e de outras irregularidades, quem precisa mesmo ir a bordo acaba sendo prejudicado — é a explicação de um diretor de empresa comissária de despachos.

### BUROCRACIA

Somando-se à desorganização dos serviços portuários, existem os entraves burocráticos. É um porto sem condições para atender o grande fluxo de carga que por ele transita e que possui uma Delegacia da Receita Federal com falta de recursos humanos e materiais. É como consequência da falta de funcionários e de um sistema de trabalho obsoleto, na opinião de alguns importadores e comissários de despachos, a repartição não consegue processar a curto prazo o enorme volume de despachos que ali são registrados todos os dias.

A Delegacia da Receita Federal de Santos adota ainda hoje, práticas que foram herdadas da época colonial. Alie-se a isso a confusa e mal formulada legislação aduaneira que dá margens a querelas insignificantes, porém suficientes para retardar a saída das mercadorias dos armazéns portuários. São os litígios administrativos provocados por dúvidas na interpretação de leis, decretos, portarias, instruções ou resoluções ou por dúvidas na classificação da mercadoria, no posicionamento tarifário etc. — explica um alto funcionário de uma comissária de despachos.

Quando há um litígio, o importador, através de seu despachante ou comissário, pode retirar a mercadoria desde que ofereça garantias à Fazenda Pública. Mas de qualquer forma, o processo de liberação é moroso por causa das deficiências da repartição e a permanência da mercadoria nos armazéns da Companhia Docas prolonga-se.

Como a legislação aduaneira brasileira concede ao conferente de carga uma série de verdadeiros arbítrios, muitas vezes os importadores ou despachantes ficam à mercê da exigências ou imposições absurdas, sendo então obrigados a recorrer à fiança ou depósito (obtem-se uma fiança bancária, que custa caro, ou deposita-se o valor do imposto pretendido pela autoridade) para que suas mercadorias sejam liberadas — diz um despachante aduaneiro.

Feito o depósito ou prestada a fiança, o importador passa a enfrentar um contencioso administrativo que um funcionário de empresa comissária considera "um arremedo da justiça comum" e que se prolonga por muito tempo, com decisões "quase sempre favoráveis a Fazenda".

Qualquer importação obriga o empresário a percorrer um longo caminho, que se inicia no pedido de licença de importação e que só termina com a retirada da mercadoria.

Seja pelas deficiências dos serviços portuários e aduaneiros, seja pela balbúrdia legislativa que rege a importação (leis, decretos, portarias, instruções normativas, resoluções, atos declaratórios, ordens de serviço, etc.) o empresário, o despachante ou o comissário, enfrenta em cada despacho registrado em Santos, uma verdadeira batalha que quase sempre se arrasta durante anos, numa demora que favorece apenas a Fazenda, porque o contribuinte a paga através da correção monetária. Como diz um ilustre mestre, "a burocracia funcional, enleada cada vez mais pela orgia legislativa, protela as decisões, mas se vitorioso o Tesouro, o contribuinte arca com tudo, inclusive, com a demora!", explica o advogado de uma empresa comissária de despachos aduaneiros.

**Contamos ontem dois problemas do porto de Santos: transportes precários e furtos. O terceiro a corrupção**

# Quem manda na corrupção do porto?

**Em Santos há uma força misteriosa desacatando a austeridade do governo**

Não há quem negue a autoridade de que é investido o presidente da República, nem alguém que duvide do poder de decisão de um ministro, ou não acredite na força de órgãos como o CPA — Conselho de Política Aduaneira — do Ministério da Fazenda, ou o CDI — Conselho de Desenvolvimento Industrial — do Ministério da Indústria e do Comércio. Mas, apesar de toda a força, poder e autoridade que eles reúnem, há um ser dotado de estranhos poderes que parece contestar todo esse volume de autoridade. Ele se permite agir contra um programa de governo, tenta diminuir os efeitos de soluções de emergência que as autoridades adotam para preservar o ritmo de desenvolvimento nacional, apesar de estar subordinado às mesmas autoridades e ser um funcionário do governo.

O presidente da República e o ministro da Fazenda decidem conceder reduções e isenções de impostos, criam créditos especiais com a finalidade de favorecer determinadas importações de matérias-primas escassas e fundamentais para que as indústrias nacionais não sofram colapsos na sua produção. São criados órgãos executivos para pôr em execução essa política de governo. Movimentam-se autoridades, importadores e industriais. Compram-se, com a maior rapidez possível, as matérias-primas no exterior. Elas são despachadas, embarcadas, e chegam ao Brasil. Quando tudo parece resolvido e o importador ou o industrial já pode ver e até apalpar a mercadoria, de que tanto necessita, percebe que ainda está sujeito à ação de um personagem que lhe retarda a posse da carga importada. Ele diz: "Pare". E, realmente, para o complexo mecanismo de importação que foi posto em movimento pelo próprio ministro da Fazenda.

Este personagem chama-se conferente de carga da Alfândega do porto de Santos.

## CRIAR DIFICULDADES PARA VENDER FACILIDADES

"Criar dificuldades ao importador para lhe vender facilidades: O regime de moralidade administrativa vem gradativamente se dissipando, até chegar à situação atual, em que são criados todos os tipos de dificuldades para liberação das mercadorias importadas, com o objetivo de obrigar os importadores ao pagamento de taxas que variam de acordo com o valor da carga." — Publicava o **Relatório Reservado**, publicação especialmente dirigida para homens de negócio, na sua edição de 18 a 24 de dezembro de 1972. O título da nota era: "O governo não sabe".

..... com maneiras de agir condenáveis, por parte de algumas categorias habituadas ao velho e conhecido expediente de criar dificuldades para vender facilidades" — Publica o jornal **O Estado de S. Paulo** em editorial, na edição do dia 30 de maio deste ano.

Agora, o **Jornal da Tarde** vai contar como é que se criam dificuldades no porto de Santos e como, e até por quanto se vendem facilidades aos importadores e seus prepostos, comissários e despachantes.

## A CONFERÊNCIA DE CARGAS

As cargas desembarcadas, provenientes do exterior, são depositadas em armazéns ou pátios, no caso de cargas pesadas. Ali, elas aguardam a chegada da documentação de importação que é remetida ao armazém pela Alfândega, ou Receita Federal. A tramitação da documentação de importação pela Alfândega tem a finalidade de verificar o recolhimento de impostos e o respectivo cálculo das alíquotas devidas, ou, no caso de mercadorias com isenção, verificar os certificados que concedem a referida isenção.

— A documentação de importação sempre demora alguns dias nas dependências da Receita Federal antes de ser enviada ao armazém onde está depositada a carga. Para apressar essa tramitação, alguns interessados passaram a distribuir gorjetas. Então a coisa piorou, são tantos os interessados em "apressar" que quem não "apressa" acaba tendo sua documentação liberada mais tarde, diz o funcionário de uma comissão de despachos aduaneiros.

Quando, finalmente, a documentação de importação de determinada mercadoria chega ao armazém, ela vai inicialmente para o supervisor do armazém que, por sua vez, a critério seu, distribui a documentação, ou despacho, a um dos conferentes de carga ou agentes fiscais aduaneiros. Cada armazém tem cerca de cinco conferentes.

O conferente designado para desembaraçar determinada mercadoria, com o despacho ou documentação de importação em mãos e acompanhado do importador ou de seu despachante ou do funcionário da comissão de despachos, manda abrir a caixa, também ou "container" e faz seu exame. Ele verifica se a mercadoria é a constante da documentação de importação e se veio na quantidade e com as especificações constantes da licença de importação.

A lei dá direito ao conferente de carga, em caso de dúvida, de mandar pesar ou fazer análise química do produto importado. Ele pode também pedir a tradução, para o português, de catálogos de máquinas ou equipamentos que estejam em outra língua. Também pode exigir laudo de engenheiro sob alegação de que não conseguiu identificar perfeitamente o equipamento ou máquina ou não conseguiu perceber claramente as especificações de qualquer mercadoria.

O conferente pode fazer apenas uma ou todas as exigências para uma mesma mercadoria. Mas ele também pode não fazer nenhuma. A coisa funciona de acordo e exclusivamente com a vontade do conferente.

Ele pode resolver, por exemplo, mandar abrir os 100 tambores de uma partida qualquer para conferir o seu conteúdo. Mas ele também pode abrir e verificar apenas um tambor. Ele pode mandar retirar todo o conteúdo de um enorme "container" para fazer um exame completo, mas também pode apenas verificar aquilo que estiver próximo da porta do "container."

Portanto, a legislação dá direito ao conferente de desembaraçar qualquer carga importada em poucos momentos ou em vários dias. Ao fazer as exigências que a lei lhe permite é que causam perda de tempo e grandes despesas para o importador e trabalho para o despachante ou o funcionário da comissão, ainda que descabidas, o conferente pode ser acusado, no máximo de excesso de zelo.

## O CONFERENTE

Quem entrar num armazém do porto de Santos, ainda que pela primeira vez, não terá muita dificuldade em identificar um conferente de carga. Ele é um ser com ares de todo poderoso sempre cercado de gente que se faz de humilde e cuja expressão sempre se ilumina toda a vez que ele lhe dirige a palavra. Estes são os despachantes e os funcionários das comissões encarregados de providenciar o desembaraço de cargas importadas.

O pessoal ligado à importação costuma dizer que um conferente se porta, sempre, como um guarda de trânsito que nos surpreende na contramão, sem documentos e com o escapamento do automóvel furado. Há exceções.

## O PREÇO DA DEMORA

Os importadores dizem que já estão se movimentando no sentido de, em conjunto, pedirem enérgicas e urgentes providências do governo federal. Dizem que é permanente o risco de paralisação de indústrias e que já têm ocorrido reduções de produção por causa de falta de matéria-prima. E esta matéria-prima estava depositada nos armazéns do porto de Santos, apenas aguardando o desembarço.

Além disso, os prejuízos com a demora ainda incluem as despesas de armazenagem. "Temos alguns casos em que a armazenagem quase anulou o benefício fiscal de importação. Todos sabem que, após o pagamento das taxas portuárias, é concedido o prazo de oito dias para desembarço e retirada das mercadorias. Ultrapassado esse prazo, a armazenagem cobrada é o dobro da alíquota correspondente. Esta, às vezes, representa 16% por quinzena sobre o valor dos direitos, e quando (alíquota zero-mercadoria não taxada a armazenagem é cobrada sobre o valor da mercadoria."

Portanto, muitas vezes, um dia a mais de permanência de uma mercadoria cara ou de outra mercadoria importada em grandes quantidades pode significar um prejuízo de dezenas de milhares de cruzeiros ao importador.

Uma grande empresa de despachos aduaneiros mandou uma carta ao presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo relatando a situação do porto de Santos e armazenagem na Companhia Docas. Além de reclamar contra a demora de mais de dez dias na liberação das declarações de importação, entre outras coisas, propunha que se tentasse obter junto ao Ministério dos Transportes que restabeleça o que determina a lei no tocante à armazenagem: "Quando a demora no desembarço correr por culpa da fiscalização que muitas vezes necessita de laudos técnicos, pesquisa de preços, etc. nenhuma armazenagem será cobrada do importador."

### ACOMPANHANDO UM DESEMBARÇO

Quanto mais complexo o material importado tanto maior a facilidade para se criar dificuldades. Por isso, o prato predileto de alguns conferentes de carga são equipados mecânicos sofisticados e máquinas complicadas. E os supervisores dos armazéns, por uma estranha coincidência, dizem os comissários, costumam entregar estes despachos aos seus conferentes "que mais os apreciam". Os despachos livres — CDI (Conselho de Desenvolvimento Industrial) ou isentos de tributos CPA (Conselho de Polícia Aduaneira) — que ainda representam, apesar das restrições recentemente impostas pelo ministro da Fazenda, considerável parcela das importações.

O importador sabe como estão "armazenadas" as mercadorias. Então, ele pode muito bem aceitar a troca de misteriosas dificuldades de desembarço por "cartas" e dispendiosas facilidades

## O caso do milagre da máquina desembarcada

Vamos acompanhar o desembarço de uma máquina que custou 140 mil dólares, na Europa, e que está desembarcada há dez dias, quando chega, liberada, ao armazém, sua declaração de importação.

— Estes despachos só serão distribuídos amanhã depois do almoço — vai explicando o nervoso supervisor do armazém.

No dia seguinte, o funcionário da empresa comissária volta ao armazém. Ao saber o nome do conferente que trataria do seu despacho já recebe "pêsames" de um colega seu de outra comissária. Ele procura o conferente para pedir-lhe que desembarce a máquina importada:

— Hoje não vai dar. Esse negócio de máquina é muito complicado. Só amanhã. Venha aqui às duas horas da tarde, em ponto, explica o conferente.

O despachante volta ao armazém, na hora marcada, e já encontra o conferente na porta, de saída, com outro despachante:

— Estou indo para o armazém X. Tenho um despacho urgente lá. Passa de novo às cinco horas, está bom? — diz o conferente.

As cinco:

— Amanhã, às nove e meia, nós vamos abrir e conferir a sua máquina, O.K? — adia mais uma vez o conferente.

No dia seguinte, não às nove e meia, mas às dez e meia, chega o conferente. Ele autoriza a abertura da caixa de madeira onde está a máquina. A caixa aberta, vários estojos de equipamentos e peças da máquina que não puderam vir montados para não se danificarem estão bem à vista. São abertos e examinados. O conferente retira da caixa uma relação, impressa, escrita em inglês, de peças e equipamentos ali constantes, conferidos pelo exportador no momento de remeter a máquina.

O conferente manda fechar a caixa e explica ao despachante que "aparentemente" aqueles estojos trazem peças de reserva para a máquina e que isso não está incluído na licença de importação com isenção de tributos. O despachante tenta argumentar dizendo que aquilo tudo é parte da máquina, que peças sobressalentes não são enviadas em estojos, etc., etc.

— Vamos ver se é preciso apenas a tradução da relação de materiais enviados ou se vamos querer um laudo de engenheiro. Enquanto isso você verifica com o importador o preço das seguintes peças (assinala em vermelho na relação) — diz o conferente.

O despachante volta para o escritório, telefona para o importador em São Paulo. Depois de ter sido repreendido pelo fato de ainda não ter conseguido liberar a máquina, o despachante ouve o importador que lhe explicou que aquelas peças não têm preço em separado e que fazem parte da máquina e que a máquina não pode operar sem elas. Outra vez volta ao cais e torna a procurar o conferente.

Volta mais duas vezes, para finalmente saber que a documentação de importação já estava com o supervisor do armazém. Este iria designar engenheiro para examinar a máquina. A tradução da relação não era mais necessária. No dia seguinte é designado o engenheiro. Ele é localizado e marca para daí a dois dias seu exame técnico da máquina.

Vem o engenheiro. Torna-se a abrir a caixa da máquina e a se espalhar seu conteúdo. Ele requisita catálogos, relação e parte prometendo entregar o laudo dentro de três dias por causa do problema do fim-de-semana. Mas os três dias acabam virando cinco: houve um jogo do Brasil na Alemanha.

O laudo confirma o que o despachante e o importador afirmavam: "tudo fazia parte da máquina", não havia qualquer peça sobressalente e nenhum direito alfandegário a recolher, portanto:

Com o laudo nas mãos (do engenheiro credenciado na Alfândega e escolhido pelo próprio supervisor do armazém), sempre no dia seguinte, o conferente, finalmente, desembarca a máquina. Mas faz questão de dizer:

— Este laudo é um absurdo. Essas peças deveriam ser taxadas. Esse engenheiro, eu não sei não...

Entretanto, soube-se que uma máquina mais complicada fora liberada sem exame de engenheiro e sem maiores formalidades em apenas dois dias. E seu proprietário economizou o que o outro importador gastou: quase Cr\$ 5 mil de armazenagem e o preço de um laudo de engenheiro.

### AS FACILIDADES

Enquanto se acompanhou o desembarço de apenas uma máquina importada, foi possível ver e ouvir muita coisa. Por exemplo, estranhos envelopes feitos de papel grampeado, que se pode perceber em pastas entreabertas de alguns conferentes. Os envelopes tinham a dimensão de cédulas dobradas ao meio e não traziam nenhuma outra indicação além de um número de muitos algarismos. Número parecido com aqueles que constam das vias das guias de importação. Além disso, envelopes comuns quase entregues em mãos, colocados discretamente numa gaveta entreaberta de escrivaninha de conferente.

Quem espera pacientemente um desembarço qualquer, basta estar atento para poder ver um conferente ser levado para um lado por um despachante e, num canto do balcão, conversar em voz baixa e movimentar constantemente a cabeça negando alguma coisa. Notará, também, que o conferente faz um gesto, sobre o balcão, como se estivesse escrevendo um número que não consegue identificar de longe.

Terminado o diálogo, basta interceptar o despachante (os poucos dias de presença nos armazéns do porto tornam as fisionomias conhecidas e é fácil se conseguir ouvir algumas coisas que não são exatamente confidenciais no cais de Santos, à saída do armazém, e ele explica o diálogo:

— Estou com uma partida de mercadoria encareada. O conferente está com a faca e o queijo na mão. Trouxe aqui Cr\$ 10 mil, em cheque, e ele não aceitou, diz que quer Cr\$ 12 mil e em dinheiro.

Se o conferente for visto entrando no prédio do escritório do despachante, no fim da tarde do mesmo dia, pode ser pura coincidência.

Importadores e comissários de várias categorias, proprietários de empresas de vários portes, a título de mera informa-

ção, e não como declaração, falam da corrupção no porto de Santos. Mas para eles, ela se chama "chantagem".

Os industriais importadores se justificam por se submeterem alegando que uma retenção de suas mercadorias pode significar uma paralisação da indústria ou pelo menos uma queda de produção. Isto significa homens parados, contratos não cumpridos, grandes prejuízos e desprestígio comercial, dizem eles.

Os importadores revendedores também explicam que têm contratos a cumprir e que "sempre sai mais barato que pagar a armazenagem".

Algumas empresas comissárias explicam que sabem da "chantagem" mas que não concordam em participar dos "acertos" e que sempre que surge a situação tratam de colocar o cliente, o importador, diretamente em contacto com a autoridade "que exige".

— Minha empresa é organizadíssima. Tudo em Santos está montado para funcionar sozinho. O controle é perfeito. Se não fosse essa situação eu não precisaria estar aqui. Poderia estar em São Paulo só fazendo contatos, diz um diretor de uma das mais importantes empresas comissárias que operam em Santos.

### OS COMENTÁRIOS

Nas rodas dos funcionários de comissárias, despachantes, e funcionários de transportadoras e importadoras ninguém deixa de comentar livremente a corrupção que existe no porto.

Durante o almoço, num restaurante do centro de Santos, pode-se ouvir um comentário como este:

— Eu não gosto de conferente que pede, ou exige. Depois de cada desembaraço a gente sempre "comparece" e é isso que todo mundo faz. Não tem outro jeito. Se você não dá uma vez, da outra está complicado. Mas exigir antes de desembaraçar eu acho um absurdo — diz um cavalheiro, às minhas costas.

### QUANTO

— Estou com vontade de fazer uma proposta à Alfândega. Se ela aceitar vai fazer uma economia mensal de Cr\$ 15 mil. Vou pedir o cargo de conferente. Eu trabalho de graça e ainda pago Cr\$ 7.500 todo mês. Além disso, ela economiza o salário de conferente, que é de Cr 7.500 diz brincando um funcionário de uma comissária.

Parece ser praxe entre despachantes e comissários "gratificar" os conferentes de carga pelo desembaraço mesmo de mercadorias cuja importação esteja "rigorosamente correta". Fala-se em Cr\$ 100,00 por despacho. Os comissários descontariam estas quantias de suas comissões, nem as cobriam de seus clientes importadores.

— Se considerarmos apenas as "gratificações", são muitos os conferentes que tiram duas ou três vezes o valor de seus vencimentos mensais, diz um ajudante de despachante.

Mas contam de um conferente que chegou a declarar numa roda com várias pessoas: "Este mês eu fiz confusão. Não sei se já ganhei Cr\$ 235 mil ou se foram Cr\$ 255 mil." Entretanto, ele foi transferido logo que a história começou a circular "para um lugar que não dá lucro nenhum". Foi castigado.

### CLIMA DE DESCONFIANÇA

"Se eu entrego, digamos, Cr\$ 5 mil ao meu despachante para ele desembaraçar uma carga, quem é que pode me garantir que o desembaraço não vá lhe custar apenas Cr\$ 4 mil ou Cr\$ 3 mil e ele embolsa o resto; É claro que ninguém dá recibo. "A preocupação é de um importador de produtos químicos. Ele também diz que este dinheiro "dispendido nos desembaraços" acaba por criar uma série de problemas em cadeia. As firmas importadoras, evidentemente, não podem lançar estas quantias e contabilizá-las normalmente. E preciso "mascarar" lançamentos contábeis ou se trabalhar com "caixa 2", procedimentos ilegais.

Várias empresas comissárias negam-se a pagar a "taxa de desembaraço". Elas deixam que o próprio importador faça isto. Segundo as comissárias, este procedimento tem duas e até três vantagens: Quem comete o ato ilegal não é exatamente o comissário e sim o próprio importador. O cliente (o importador) fica com a certeza de que nada foi desviado "da verba de desembaraço". E, ainda, o importador não vai tentar exigir uma "fatura" de serviços prestados" no valor da quantia entregue ao conferente.

### A ARMAZENAGEM

Uma vez desembarcadas as mercadorias elas devem sair do porto no prazo de oito dias. Se isto não acontecer, além dos direitos de importação (se não for mercadorias isenta e das taxas portuárias, o importador terá que arcar com o custo da armazenagem.

— Ultrapassado esse prazo, a armazenagem é cobrada no dobro da alíquota correspondente! Um despacho pago no 30º dia de armazenagem, com uma taxa de 3% sobre o valor dos direitos, sendo desembaraçado depois do 15º dia, ou seja 16 dias depois — fato comum atualmente — pagará mais 24%, explica o diretor de uma comissária.

É fácil entender porque às vésperas de vencer um período de armazenagem os conferentes de Alfândega passam a dispor de argumentos poderosos. Há partidas de mercadorias que teriam de recolher cerca de Cr\$ 40 mil pelo novo período de armazenagem caso não fossem desembaraçadas a tempo. Por que não resolver o problema com apenas 20% dessa quantia?

— Um período importante para "o comércio de facilidades" foi, sem dúvida nenhuma, o da instalação das indústrias automobilísticas no Brasil. Naquela época foram importados inúmeros equipamentos. Materiais caros e que eram imprescindíveis nos cronogramas das obras. Quando se percebeu isto aqui em baixo, no porto, começaram a surgir "as dificuldades".

— Soube que a ordem veio de cima. Os diretores das indústrias chegaram à conclusão de que era muito mais barato comprar "as facilidades" ao invés de reformular cronogramas e atrasar a instalação de toda uma indústria. "Pay" foi a ordem recebida — conta um antigo comissário de despachos.

### "FACILIDADES" E "DIFICULDADES"

Há duas maneiras principais de se conferir uma carga e desembaraçá-la: com dificuldades e com facilidades.

O conferente pode examinar uma mercadoria minuciosamente. Mandar abrir todas as caixas e tambores. Solicitar análise química, laudo de engenheiro, etc.

— O conferente exigiu laudo de engenheiro para desembaraçar bobinas e chapas de aço. O que é que o engenheiro vai verificar? Eu sugiro análise de laboratório (o laboratório da Alfândega tem condições de examinar um pedaço de chapa de aço de apresentar o resultado no dia seguinte, e a um custo de cerca de Cr\$ 70,00 apenas). Iria determinar a qualidade (quantidade de carbono, etc.) A qualidade do aço é que é responsável pelo seu preço.

— Com o resultado da análise em mãos, somente restaria ao conferente, se ele fosse excessivamente zeloso, conferir a largura, o comprimento e a espessura das chapas, coisa muito simples. Com a solicitação de laudo de engenheiro, geralmente, a mercadoria fica sujeita a um novo período de armazenagem e na maioria das vezes isto significa o pagamento de somas violentíssimas.

— Mediante tal ameaça, somos obrigados a negociar essa importância, sendo-nos exigido 20 a 30% do que teríamos de pagar de armazenagem, variando de acordo com o conferente. Exige-se o engenheiro para fornecer um laudo de medidas e também da composição. O custo deste laudo é proporcional ao valor da mercadoria. Mas, também há a possibilidade de "se negociar" com o conferente o valor do referido laudo e a nossa vantagem seria o tempo de desembaraço — diz um comissário.

### FACILIDADES

Os desembaraços também podem acontecer com "facilidades". A coisa será muito rápida. O conferente vai marcar hora para examinar, conferir a mercadoria. É quase certo que ele será pontual. Não haverá necessidade de laudo técnico porque a mercadoria será considerada "de fácil identificação". A análise química também pode ser dispensada. Muitas caixas, quase todas, e tambores também, não precisarão ser abertos. Afinal, "quem vai duvidar de importador tão tradicional?". Os catálogos não precisarão ser traduzidos, "o inglês e o alemão já se tornaram línguas comuns por aqui".

Assim, antes do novo período de armazenagem, o feliz importador verá, com prazer, sua carga preciosa subir a Serra rumo ao Planalto.

### A CARGA DO GENERAL

Mal acabara de ouvir o despachante explicar que naquele despacho não ia ser possível "dar nada", o conferente começou a reclamar e insistir: "Não quero saber. Veja se você dá um jeito. Fala com o chefe da firma importadora. Fala com o maioral que ele vai entender (o conferente nem tinha examinado os documentos de importação da mercadoria).

— O "maioral" desta companhia chama-se Ernesto Geisel. A mercadoria pertence a uma empresa estatal, como você poderá verificar aí na documentação — diz o despachante.

— Já está desembaraçada. Tudo O.K. Vamos para outra — diz o conferente.

# FUNENSEG CONTINUA ATIVA NO MERCADO

Em 1973 a Fundação Escola Nacional de Seguros consolidou efetivamente suas atividades de prestação de serviços especializados ao mercado segurador, principalmente na área do ensino, estendendo sua atuação a todos os principais centros do País. No corrente ano tem procurado se aprimorar cada vez mais, com a preocupação de atender às necessidades específicas de cada região: agora em maio, por exemplo, ao tempo em que iniciava, no Rio e em São Paulo, mais dois cursos de Liquidação de Sinistros, desta vez abrangendo os ramos Automóveis e Responsabilidade Civil de Veículos, desenvolvia curso semelhante em Belo Horizonte, com enfoque especializado no ramo Incêndio, e encerrava, em São Paulo, com alto índice de aproveitamento, mais uma turma de Corretores habilitados.

Paralelamente ao aspecto de ensino, a FUNENSEG se dedica também à pesquisa técnica, além de vir processando dados estatísticos — que antes era uma incumbência do IRB — tratando primeiramente do ramo Automóveis, modalidade a que se dedica desde o início de 1973, e da qual já dispõe de informações de companhias seguradoras que representam cerca de 40% do total da arrecadação deste ramo. Depois de feitas algumas correções nas fitas magnéticas entregues, o que ocasionou o retardamento da computação final, aguarda-se agora a publicação dos resultados.

**A**través de cursos montados em vários Estados e em sua sede, na Guanabara, o Centro de Ensino da Fundação tem desenvolvido diversas atividades de cunho pedagógico-didático, destinadas não somente à formação de novos quadros, mas também à atualização e reciclagem, em todos os níveis, de profissionais do setor, de modo a dotar o mercado de recursos humanos cada vez mais qualificados.

## ASSISTENTES DE SEGUROS

Assim é que, depois de intenso empenho, inclusive para a obtenção de competente reconhecimento pelo Conselho Federal de Educação, a FUNENSEG conseguiu iniciar em janeiro último, em sua sede — e o Colégio Cruzeiro do Sul, de Porto Alegre, deverá implementar o mesmo programa ainda no segundo semestre deste ano — uma fase de grande importância, que visa a habilitar de modo amplo os estudantes de segundo grau. Trata-se do Curso Técnico para Formação de Assistentes de Seguro, que durante o corrente ano está sendo oferecido em regime intensivo (um ano

de duração) para portadores de certificado de conclusão de 2º Ciclo, e que a partir de 1975 será ministrado em regime regular, com a duração de três anos. Na prática, os Assistentes de Seguros terão a missão de examinar e conduzir os casos que constituem a massa de serviços das chamadas carteiras de seguros das sociedades.

Por outro lado, evidenciando sua versatilidade e preocupação com os vários níveis de interesse profissional, a Fundação está realizando, na Guanabara, o I Curso Especial de Engenharia Nuclear para Seguros, com a finalidade de atender à necessidade de aperfeiçoamento cada vez mais complexo e sofisticado do mercado segurador brasileiro, fornecendo noções básicas, a nível superior de conhecimentos, sobre a energia nuclear e os riscos seguráveis decorrentes de sua implantação e uso. Este curso está sendo ministrado por renomados técnicos com especialização e pós-graduação no País e no exterior, sendo também realizadas visitas programadas ao Instituto de Energia Nuclear e ao Laboratório de Dosimetria da Comissão Nacional de Energia Nuclear.

## ESPECIALIZAÇÃO DE PESSOAL

Cabe destacar também que a transferência da maior parte das tarefas de liquidação de sinistros, do IRB para as seguradoras, criou uma nova necessidade de mão-de-obra especializada que tem merecido da FUNENSEG toda atenção. Neste sentido, já foram realizados cursos de Regulação e Liquidação de Sinistros dos ramos Incêndio, Lucros Cessantes e Seguros Rurais, no Rio de Janeiro e em São Paulo; dos ramos Incêndio, Transportes e Cascos, em Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Curitiba e Porto Alegre; e dos ramos Incêndio, Lucros Cessantes e Transportes em Salvador.

Em 1973, além destes, foram ministrados cursos de Administração Financeira em Companhias de Seguro, Marketing em Companhias de Seguro, Especialização Atuarial sobre Seguros de Rendas Vitalícias — ramo Vida, todos realizados na sede da Fundação. Em convênio com a São Paulo — Cia. Nacional de Seguros foi oferecido, no Rio, um Curso Básico de Vendas de Seguros; com a Cia. União de Seguros

Gerais, em Porto Alegre, promoveu-se um Ciclo de Conferências e Debates sobre Seguros para Executivos; e, em cooperação com a Faculdade de Economia da UFRGS, naquela mesma cidade, um Ciclo de Conferências para Empresários sobre Temas de Seguros.

Também em convênio, com a Home Insurance, foi oferecido, na sede da companhia, na Guanabara, uma série de cursos, em grupos: I — Introdução à Teoria de Seguros, Seguros de Automóveis e de Responsabilidade Civil; II — Seguros de Riscos Diversos, de Ramos Diversos e de Acidentes Pessoais; III — Seguros de Lucros Cessantes, de Cascos Marítimos, de Transportes e de Responsabilidade Civil do Transportador; e VI — Seguro Incêndio e Contabilidade de Seguros.

## CENTRO TÉCNICO

Em regime de cooperação entre a FUNENSEG e o IRB, foi feita, pelo Centro de Pesquisas Técnicas da Fundação, uma análise de riscos com

o fim exclusivo de elaboração ou aperfeiçoamento das normas sobre condições de prevenção e segurança, posteriormente regulamentadas em Circulares Normativas expedidas pela Fundação, sobre armazenamento de petróleo e seus derivados líquidos, instalações elétricas em locais perigosos, características de combustibilidade de fibras naturais sintéticas, paredes corta-fogo e revestimento de colinas metálicas.

Dois engenheiros deste Centro estabeleceram por cerca de três meses no exterior — um na Alemanha, outro nos Estados Unidos — frequentando cursos especializados de prevenção e segurança realizados por entidades de renome internacional, oportunidade em que foram analisados os riscos de empresas dedicadas à petroquímica, química básica, engenharia nuclear e engenharia de grandes estruturas. O material técnico recolhido no estágio está sendo catalogado e servirá como suporte altamente significativo para os trabalhos futuros, assim como subsídio para a montagem e execução de cursos especiais a serem desenvolvidos pelo Centro de Ensino.

bc 28-29/07/1974

# INCÊNDIO NOS EDIFÍCIOS PREOCUPA SEGURADORAS

A Swiss Reinsurance Co., através de publicação técnica que edita com ampla circulação no mercado segurador mundial, aborda, em seu último volume, o fenômeno da crescente frequência de incêndios em edifícios de muitos andares. O estudo foi ilustrado com a lista dos casos mais conhecidos, totalizando vinte e um grandes sinistros, em um período de vinte e dois meses com elevadas perdas humanas e materiais.

Em alguns países, como a França e a Alemanha, o fenômeno vem provocando, na área de seguro, além de medidas capazes de favorecer melhores padrões de segurança contra incêndios, a adoção paralela de novo regime tarifário em que as taxas variam em função da altura do edifício. O estudo revela que os modernos edifícios, independentemente da altura, mostram características que os diferenciam das construções clássicas. Em muitos aspectos,

eles são comparados a verdadeiras cidades sob o mesmo teto. Normalmente, cerca de dez mil pessoas se movimentam em um prédio de cem metros de altura com ocupação mista (escritórios, residências, restaurantes, bar e garagem).

O estudo relaciona alguns fatores de incremento que tem conitado na periculosidade dos edifícios de muitos andares, destacando-se, dentre eles, os seguintes: imprudência e erros de conduta; descuido e despreocupação de fumantes; defeitos de instalações elétricas e excesso de consumo sobre a carga disponível; estoque inadequado de materiais combustíveis; portas contra fogo defeituosas; instalações deficientes de equipamento contra incêndio; falta de vigilância e de controle, bem como informação insuficiente sobre o comportamento em caso de incêndio.

A Swiss Reinsurance Co. ci-

ta, ainda, como circunstâncias agravantes para esses casos: climatização por vezes apresentando quilômetros de tubulações propagadoras de um princípio de incêndio; desconhecimento das reações de novos materiais; construção de edifício sem que se cogite da respectiva utilização futura; falta de planejamento e adequação das saídas de emergência; predomínio do objetivo estético sobre o da segurança.

A parte final do estudo é dedicada ao problema técnico do justo e novo equacionamento tarifário desses edifícios para fins de seguro. Um edifício de grande porte atinge, atualmente, valores elevados que não raro ultrapassam a capacidade do mercado segurador interno. Isso leva a internacionalização desse risco por via do resseguro mundial, daí resultando a tendência generalizadora dos procedimentos tarifários.

## DEPARTAMENTO TÉCNICO DE SEGUROS

### COMISSÃO DE SEGUROS INCÊNDIO E LUCROS CESSANTES

#### EXTINTORES

Descontos de 5% (cinco por cento) concedidos aos seguintes segurados:

- OTTO DEUTZ S/A MOTORES E TRATORES-RUA PADRE JERONIMO CARDIM 164-SBC-SP  
LOCAIS: 1, 2, 2-A, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11.  
PRAZO: 27.06.74 a 27.06.79
- INDS. ROMI S/A-RUA AMÉRICO GUAZZELLI, 151-SANTO ANDRÉ-SP  
LOCAIS: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 11, 12 e 13.  
PRAZO: 19.06.74 a 19.06.79
- ERICSSON DO BRASIL COM. E IND. S/A-AVENIDA DOM JOÃO VI, 264 SALVADOR-BAHIA  
LOCAIS: 1 e 2.  
PRAZO: 15.07.74 a 15.07.79
- TEXTIL CORTI-LESTER S/A-AVENIDA DO EMISSARIO, 670, 1766 E S/Nº SP  
LOCAIS: 3, 4, 5, 6 e 9.  
PRAZO: 10.07.74 a 30.11.77
- MALHARIA E CONFECCÕES ESQUIMÓ LTDA-RUA JACERÓ, 91-SP  
LOCAIS: Risco tratado no processo.  
PRAZO: 01.07.74 a 01.07.79
- CIA. GOODYEAR DO BRASIL PRODUTOS DE BORRACHA-SETOR IA - QUADRA 1 Nº 1170-ZONA SUL-BRASILIA DE  
LOCAIS: Ao risco.  
PRAZO: 27.06.74 a 27.06.79
- NEOMATIC S/A MECÂNICA DE PRECISÃO-RUA PEDROSO DE CAMARGO, 303 SP  
LOCAIS: 1 (térreo e altos), 2 (térreo e jirau), 3, 4 (térreo e altos)
- PRAZO: 04.07.74 a 04.07.79
- Ficam sem mais efeito as concessões transmitidas pelos Boletins Informativos nºs. 76/71 e 77/71, deste Sindicato.
- TEXTIL PEREIRA ROSSI IND. E COM. LTDA-AVENIDA MATEO BEI, 760, 780 ITAQUERA-SP  
LOCAIS: 1 e 2.  
PRAZO: 27.06.74 a 27.06.79
- RENO S/A IND. E COM.-AV. PRESTES MAIA, 230-DIADEMA-SP  
LOCAIS: 1, 2 (térreo e altos), 2-A 2-B (térreo e altos).  
PRAZO: 05.03.74 a 05.03.79
- CIA. LECO DE PRODUTOS ALIMENTÍCIOS-AVENIDA MARGINAL DIREITA DO RIO TIETÊ, 299-SP  
LOCAL: 5.  
PRAZO: 14.05.74 a 14.05.79
- TECELAGEM BRASIL LTDA-RUA SÃO JORGE, 168  
LOCAIS: 1 e 2 (térreo, mezanino e altos).  
PRAZO: 27.06.74 a 27.06.79
- TEXTIL F. DELEU S/A-RUA JOÃO VIEIRA PRIOSTE, 423/435-SP  
LOCAIS: 1, 2, 4, 5 e 8, 6, 7, 9/12.  
PRAZO: 21.06.74 a 21.06.79
- COTONIFÍCIO KURASHIKI DO BRASIL LTDA-AV. VISCONDE DE MAUÁ 4300-PONTA GROSSO-PR  
LOCAIS: 4, 5, 6 e 7.  
PRAZO: 11.06.74 a 11.06.79
- INSTRON S/A IND. E COM.-AV. NAÇÕES UNIDAS, 1695-JURUBATUBA-SP  
LOCAIS: 1, 2 e 3.  
PRAZO: 09.07.74 a 09.07.79
- CIA. DE MÁQUINAS HOBART-DAYTON DO BRASIL-AV. PRESIDENTE WILSON, 3544-SP  
LOCAIS: 1 e 2.  
PRAZO: 14.08.74 a 14.08.79



-ANDERSON CLAYTON S/A IND.E CO  
MÉRCIO-RUA TORRES DE OLIVEIRA  
936-BAIRRO DO JAGUARÉ-SP

LOCAIS: 2, 3, 5, 9, 10, 11, 12, 17, 18  
25, 26, 28, 29, 30 e 31.

PRAZO: 05.07.74 a 05.07.79

-USM DO BRASIL S/A IND.E COM.  
ESTRADA DE BOM SUCESSO, 1411  
GUARULHOS-SP

LOCAIS: 1, 2 (térreo e porão) 3  
e 8.

PRAZO: 02.07.74 a 02.07.79

-CIA. INDL. E COML. BRASILEIRA  
DE PRODUTOS ALIMENTARES-RUA CO  
RONEL FONTE BOA S/Nº-SÃO GOTAR  
DO-MG

LOCAIS: A, B, C, E e F.

PRAZO: 12.07.74 a 12.07.79

-CIA. PRADA IND.E COM.-RUA DR.  
ALBERTO FERREIRA, 179-LIMEIRA-  
SP

LOCAIS: 2 (térreo e altos), 3  
(térreo, 2º e 3º anda  
res), 4 (térreo e altos)  
4-A (porão, térreo e al  
tos), 4-B (Térreo e al  
tos), 4-C (térreo e al  
tos), 4-D (térreo e al  
tos), 5 (porão e térreo)  
5-A, 5-B, 5-C, 5-D, 6 (tér  
reo e altos), 6-A (tér  
reo e altos), 7 (térreo  
e altos), 8, 9, 14 (térreo  
e altos) 20, 21, 23, 23-A,  
23-B, 24 (porão e térreo)  
e 25.

PRAZO: 09.10.74 a 09.10.79

-PIRELLI S/A CIA. INDL. BRASILEI  
RA-AV. ALEXANDRE DE GUSMÃO, 487  
SANTO ANDRÉ-SP

LOCAL: 311.

PRAZO: 15.07.74 a 27.07.78

-ONEDA & CIA. LTDA-AV. CASA GRAN  
DE, 2501-DIADEMA-SP

LOCAIS: 1, térreo e porão, 3 e  
3A.

PRAZO: 11.06.74 a 11.06.79

-MOINHO PROGRESSO S/A-RUA DO  
CORTUME, 330-LAPA-SP

LOCAIS: 1 (térreo, 1º e 2º an

dares), 1-A (térreo e  
1º ao 3º andares), 2  
(térreo, 1º ao 7º anda  
res e s/laje), 2-A (tér  
reo, 1º ao 7º andares  
e s/laje) e 5.

PRAZO: 12.07.74 a 12.07.79

-HOOS MÁQUINAS E MOTORES S/A  
IND.E COM.-RUA CIRO SOARES DE  
ALMEIDA, 706/768-SP

LOCAIS: Rua Ciro Soares de Al  
meida, 706/768-SP.

PRAZO: 10.07.74 a 10.07.79

-INDS. COIMBRA DE FERRAGENS-RUA  
JOÃO ALFREDO, 399-SANTO AMARO  
SP

LOCAL: 11.

PRAZO: 15.07.74 a 13.07.77

- x -

-SAYER LACK IND. BRASILEIRA DE  
VERNIZES LTDA-RUA MIGUEL MEN  
TEM, 88, 90, 92, 94-SP

LOCAIS: 1, 5 e 6.

PRAZO: 24.06.74 a 24.06.79

Negado qualquer descon  
to para a planta 2-2º pav. por  
constituir o mesmo risco com  
o primeiro pavimento, ocupado  
por terceiros, sem proteção.

-REFINAÇÕES DE MILHO BRASIL  
LTDA-(EX SEMENTES SELECIONADAS  
SEMENEC)-KM. 327, 7 DA VIA  
ANHANGUERA-JARDINÓPOLIS-SP

LOCAL: edifício nº 2.

PRAZO: 13.08.74 a 13.08.79

Negado qualquer des  
conto ao edifício nº 1, pelas  
seguintes razões: Não obstante  
os extintores sejam em número  
suficiente com relação ao edi  
fício nº 1 na planta, uma par  
te da frente do mesmo, ocupado  
por WC acha-se fora do alcance  
do operador, considerando a  
distância máxima a ser percor  
rida pelo operador (15 metros),  
para alcance do aparelho.

-FÁBRICA DE TECIDOS TATUAPÉ S/A  
AVENIDA CELSO GARCIA, 3138-SP

LOCAIS: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11,

12, 13, 14, 16, 17, 18, 18-A  
19, 20, 21, 23, 24, 25, 26,  
27, 28, 29, 30, 31, 32, 33,  
33-A, 34, 35, 35-A, 35-B,  
36, 37, 40, 44, 45, 46, 48,  
49 e 57.

PRAZO: 20.03.74 a 20.03.79

Negado qualquer desconto aos seguintes locais: planta 10 por insuficiência de unidades extintoras, planta 60 pela não observância da distância máxima a ser percorrida pelo operador.

-CERALIT S/A IND. E COM. - ESTRADA DO RIO BONITO, 1440-SP

LOCAIS: 1, 1-A, 2/2A e 4 (térreo)  
2/2-A (altos), 3 (térreo)  
3, 5 e 6-A (sub-solo), 3  
(1º/2º andar e terraço)  
5 (térreo), 7, 8 e 9.

PRAZO: 21.06.74 a 21.06.79

Negado qualquer desconto ao pavimento térreo do edifício marcado 6 na planta, em virtude de os extintores não estarem distribuídos adequadamente, necessitando os operadores percorrerem a distância além do permitido.

-CIA. VIDRARIA SANTA MARINA-AV. SANTA MARINA, 833-SP

LOCAIS: 28 (1º/7º e casa das máquinas), 28-A, 29, 33, 34, 36 (1º/3º pavs., 5º/7º pavs. e casa das máquinas).

PRAZO: 24.06.74 a 28.09.78

Negado qualquer descontos aos seguintes locais: 36 (4º pav.), por necessitar de mais uma unidade extintora; 36 (8º pav.), por não atender a distância máxima a ser percorrida pelo operador.

-JEPIME IND. E COM. DE MÓVEIS LTDA-RODOVIA PRESIDENTE DUTRA KLMS. 371/372-ARUJÁ-SP

LOCAIS: 1, 1A, 1B, 3, 4, 5, 6 e 8.

PRAZO: 24.05.74 a 24.05.79

Negado qualquer desconto ao local 2 da planta em vista do enquadramento tarifário errôneo adotado, já que haven

do no pavimento térreo exposição de móveis, o enquadramento correto dar-se-á na rubrica 380.

-KAISER ALUMÍNIO DO BRASIL S/A AV. CAROLTON-IMEDIAÇÕES DO KM. 227 DA RODOVIA PRESIDENTE DUTRA-LORENA-SP

LOCAIS: 1, 2 térreo e altos e 26.

PRAZO: 10.07.74 a 10.07.79

Negado qualquer desconto para o risco marcado 16 na planta, por se achar em comunicação com os riscos desprotegidos.

-COOPERATIVA AGROPECUÁRIA DOS CAFFICUTORES DE PORECATÚ LTDA AV. DA SAUDADE S/Nº-PORECATÚ-PR

LOCAIS: 4, 6, 7, 8 e 9.

PRAZO: 28.06.74 a 28.06.79

Negado qualquer desconto aos seguintes locais: plantas 1 e 3-por insuficiência de unidades extintoras. Por se tratarem de depósitos, conforme o disposto no item 2.1 da Portaria 21 estes riscos deverão ser esquadrados na classe "B" de riscos a proteger. Planta 2-por insuficiência de unidade extintora.

-FÁBRICA DE PAPEL E PAPELÃO NOS SA SENHORA DA PENHA S/A-AV. VIRGOLINO DE OLIVEIRA S/Nº - ITAPIRA-SP

LOCAIS: 1, 3, 3A/3F, 3-B altos, 4 e 6.

PRAZO: 08.07.74 a 08.07.79

Negado qualquer desconto aos locais 2, 5/5A face a necessidade de serem percorridos pelo operador mais de 15 ms. para atingir todos os pontos do risco.

- x -

-UNITIKA DO BRASIL IND. TEXTIL LTDA-VIA ANHANGUERA-KM. 125-AMERICANA-SP

A CSI-LC adotou as seguintes resoluções:

1- ratificação do desconto concedido anteriormente para

os locais marcados na planta com os nºs. 1, 1-A, 1-B, 1-C, 1-D, 2, 2-A, 4, 5, 6, 24, 24-A, 24-B;

- 2- concessão, a título de extensão do desconto de 5% (cinco por cento) para os locais marcados na planta com os nºs. 1-E, 35 e 36;
- 3- cancelamento do desconto ao local 24-C por ter sido eliminado do conjunto; e
- 4- prazo: o período de vigência dos descontos mencionados no item 2º acima deverá vigorar a partir da data da entrada do processo neste Sindicato, vencendo-se na data dos descontos que se encontram em vigor, isto para efeito de uniformização de vencimentos; desta forma os mesmos vigorarão desde 11.06.74 a 20.02.78.

- x -

Desconto de 3% (tres por cento) concedido ao seguinte segurado:

-CONFECÇÕES HOLANIS LTDA-RUA MAJOR MARCELINO, 374-SP

LOCAL: Rua Major Marcelino, 374 SP.

PRAZO: 12.07.74 a 12.07.79

- x -

-CONFECÇÕES HOLANIS LTDA-RUA MAJOR MARCELINO, 354-SP

Negado qualquer desconto, pelo seguintes motivos: O pavimento térreo e o 3º pavimento acha-se ocupado, respectivamente por depósito de mercadoria (roupas), expedição, escritório e instalações sanitárias e depósito de tecidos, seção de corte, instalações sanitárias, vestiário e refeitório. Cada um destes dois pavimentos acha-se protegido por 2 extintores manuais de CO2 de 6 quilos cada. Por conseguinte ditos extintores, segundo os sub-itens 5.12 e 5.13 do Cap. II da 2a. Parte da Portaria nº 21, não são ade-

quados à natureza do fogo a extinguir nos mencionados pavimentos, pois dada a sua ocupação, os extintores em cada pavimento deveriam ser 1 de CO2 de 6 quilos e 1 de espuma de 10 litros, ou de sôda ácido, água ou soluções do mesmo efeito.

-MASSEY FERGUSON DO BRASIL S/A AV. JOSÉ CARLOS DE MACEDO SOARES S/Nº-TABOÃO DA SERRA-SP

Negado qualquer desconto para o risco nº 32 na planta do estabelecimento industrial em referencia, pelo fato de uma pequena área do risco (sala ao lado da sala de inspeção) não se achar coberta pelo extintor mais próximo considerando a distância de 15 ms. a ser percorrida pelo operador, segundo as exigências da Portaria nº 21.

-ELETRO RADIOBRAZ S/A-RUA XV DE NOVEMBRO, 1000-JUNDIAÍ-SP

Negado qualquer desconto, tendo em vista que, de acordo com o anexo 3 do QTID, os extintores tiveram sua carga renovada pela última vez em 18.12.72, achando-se, consequentemente em desacordo com os requisitos vigentes.

-MECÂNICA PESADA S/A-AV. CHARLES SCHNEIDER S/Nº-TAUBATÉ-SP

A CSI-LC deste Sindicato resolveu manter a negativa de concessão para as plantas nº 6/7, por deficiência de unidades extintoras.

- x -

### H I D R A N T E S

Descontos concedidos aos seguintes segurados:

-UNITIKA DO BRASIL IND. TEXTIL LTDA-VIA ANHANGUERA-KM.125-AMERICANA-SP

PRAZO: 11.06.74 a 20.02.78

<u>PLANTA</u>	<u>OCUP.</u>	<u>PROT.</u>	<u>DESCONTO</u>
1-E, 35, 36	B	B	15%

-INDS. NARDINI S/A-VILA FREZA

RIM-ESTRADA DE RODAGEM AMERICANA-STA. B. D'OESTE-AMERICANA-SP

PRAZO: 27.06.74 a 27.06.79

PLANTA OCUP. PROT. DESCONTO

1/2 B B 15%-30%  
mais um lance de até 30 metros em mais de uma tomada.

3/7 e 20 B B 15%  
12/13 A B 20%

-IND. ELÉTRICA BROWN BOVERI S/A AV. DOS AUTONOMISTAS, 1496-OSASCO-SP

PRAZO: 27.06.74 a 16.03.77

PLANTA OCUP. PROT. DESCONTO

1, 2 e 13 A A 12%

3, 9, 42, 43, 50, e 55 A C 20%

22-A, 22-B, 28, 46, 47, 48, 49 e 56 B C 16%  
4 B C 16%-30%

1 lance de até 30 metros em mais de uma tomada.

35 A C 20%-30%  
1 lance de até 30 metros em mais de uma tomada.

32 B C 16%-15%  
1 lance de até 30 metros em uma tomada.

53 A C 20%-15%  
1 lance de até 30 metros em uma tomada.

57 C C 12%

-CIA. PRODUTORA DE VIDRO PROVIDRO-KM. 296 DA RODOVIA PRESIDENTE DUTRA-CAÇAPAVA-SP

PRAZO: 08.07.74 a 01.07.75

PLANTA OCUP. PROT. DESCONTO

9-A e 40 B C 20%

12-A e 13-B C C 15%

Os locais n<sup>os</sup>. 10, 12, 13 e 14 que gozavam do desconto reduzido de 20%-30%, passam a ter o desconto integral de 20%, em virtude de não haver mais necessidade de acoplamento de lance adicional de mangueira.

-ELETRO RADIOBRAZ S/A-RUA JOSÉ BONIFÁCIO S/N<sup>o</sup>-ARARAQUARA-SP

PRAZO: 09.07.74 a 09.07.79

PLANTA OCUP. PROT. DESCONTO

térreo, 1<sup>o</sup> e 2<sup>o</sup> mezaninos B B 12%

-RENO S/A IND. E COM.-AV. PRESTES MAIA, 230-DIADEMA-SP

PRAZO: 11.07.74 a 11.07.79

PLANTA OCUP. PROT. DESCONTO

1 A B 20%

2 (térreo e al-  
tos), 2A, 2B  
(térreo e al-  
tos) B B 15%

-MUNCK DO BRASIL S/A-VIA RAPOSO TAVARES-KM. 20-SP

PRAZO: 20.06.74 a 10.10.78

PLANTA OCUP. PROT. DESCONTO

7, 8 e 14 A C 20%

3.11.2  
9 A C 20%-30%  
3.11.2 (mais 1 lance de 30 ms. em mais de uma tomada).

15 B C 20%  
3.12.2

-PIRELLI S/A CIA. INDL. BRASILEIRA-  
RA-  
AV. JOHN BOYD DUNLOP, 6800  
CAMPINAS-SP

PRAZO: 23.07.74 a 31.05.78

PLANTA OCUP. PROT. DESCONTO

152 C C 12%

-ONEDA & CIA. LTDA-AV. CASA GRANDE, 2501-DIADEMA-SP

PRAZO: 24.07.74 a 24.07.79

PLANTA OCUP. PROT. DESCONTO

1, 3 e 3A e Ar livre entre plantas 1, 3 e 3A C C 16%

-TRIANGEL S/A IND. E COM. DE ISOLANTES-RUA GALENO DE CASTRO 439-SP

PRAZO: 24.07.74 a 24.07.79

PLANTA OCUP. PROT. DESCONTO

1, 1A, 2, 3 C B 8%  
4 A B 16%-30%  
1 lance de 15 ms. em 2 tomadas.

9 e 12 B B 12%

-LASTRI S/A IND. DE ARTES GRAFI  
CAS-RUA INDEPENDENCIA, 362/382  
SP

PRAZO: 12.07.74 a 23.05.79

PLANTA                    OCUP.PROT.DESCONTO

5(1/49 pav.	B	B	15%
8	B	B	15%
10	C	B	10%-15%

necessita de mais 1 lance de 30 metros em uma tomada.

- x -

-CHRYSLER CORPORATION DO BRASIL  
AV. PEDRO AMÉRICO, 23-SANTO AN  
DRÊ-SP

PRAZO: 27.06.74 a 27.06.79

RENOVAÇÃO (RISCOS COBERTOS)

PLANTA                    OCUP.PROT.DESCONTO

4-A, 4-B, 5, 7, 8, 19, 21, 28, 28-A, 29 43, 45, 49	A	C	20%
1 e 1-A	B	C	16%-50%
2, 3, 4, 22, 26 27, 37, 41, 41-A, 44, 46, 53 e 54	B	C	16%
32 e 35	C	C	12%

EXTENSÃO ( RISCOS COBERTOS)

PLANTAS                    OCUP.PROT.DESCONTO

60	A	C	20%-30%
11, 31, 36, 52, 54-A, 55, 57, 58, 59, 62	A	C	20%
1-B, 56, 65	B	C	16%-30%
2.A, 4(amplia ção), 20, 25, 33/34, 48, 51, 61, 63	B	C	16%

DESCONTOS REDUZIDOS

50% - pela necessidade de aco  
plamento de mais dois lan  
ces de mangueira de até  
30 mts. em qualquer toma  
da.

30% - pela necessidade de aco  
plamento de mais um lan  
ce de mangueira de até  
30 mts. em mais de uma  
tomada.

Negado qualquer des  
conto aos riscos s/nº e ar li

vre, até que sejam perfeita  
te identificados os riscos e  
demarcadas as áreas de estoca  
gem.

- x -

APÓLICES AJUSTÁVEIS COMUNS

I - A CSI-LC opinou favoravelmen  
te a emissão das apólices  
ajustáveis comuns a seguir  
enumeradas, nas seguintes  
condições:

- tipo de declarações-diárias
- época da declaração - semanal
- prazo para entrega-5 dias  
após a última data declara  
da
- cláusula 451-vigência condi  
cional

1 - AP.SP-I-003.965-CIA. NACIO  
NAL DE VELUDOS S/A - RODOVIA  
MELLO PEIXOTO (BR-369)KM. 5  
LONDRINA-PARANÁ

2 - AP.265.373-ELETRO RADIOBRAZ  
S/A-AV. LUIZ STAMATIS, 35-SP

3 - AP.266.092-ELETRO RADIOBRAZ  
S/A-DIVERSOS LOCAIS EM SP

4 - AP.17.851-CASA EXPORTADORA  
NEUMANN GEPP S/A-- DIVERSOS  
LOCAIS NA CIDADE DE MIRAS  
SOL-SP

5 - AP.11-01-01094-CIA. BANDEI  
RANTES DE ARMAZENS GERAIS  
AV. CONSELHEIRO RODRIGUES  
ALVES, 229-SANTOS-SP

6 - AP.11-01-01097-CIA. BANDEI  
RANTES DE ARMAZENS GERAIS  
(ARM. 3 PAV. B)-AV. CON  
SELHEIRO RODRIGUES ALVES  
221-SANTOS-SP

7 - AP.11-01-01098-CIA. BANDEI  
RANTES DE ARMAZENS GERAIS  
RUA BORGES, 217-SANTOS-SP

8 - AP.11-01-00639-CIA. BANDEI  
RANTES DE ARMAZENS GERAIS  
RUA CAIUBI, 33 E 39 - SANTOS  
SP

9 - AP.19.920-COOPERATIVA AGRO  
PECUÁRIA MISTA DA REGIÃO DE  
MOGI-MIRIM-RODOVIA CAMPINAS

À ÁGUAS DA PRATA-KM.165.800  
MOGI-MIRIM-SP

- 10 - AP.399.396-CEFRI CENTRAIS DE ESTOCAGEM FRIGORIFICADA LTDA-CIDADE DE MAIRINQUE BAIRRO DO GOIANÁ-SP
- 11 - AP.85.002-COOPERATIVA DOS AGRICULTORES DA REGIÃO DE ORLÂNDIA LTDA-CENTRO INDL. E COML. CAROL-ORLÂNDIA-SP
- 12 - AP.201.869-EMPRESA BRASI LEIRA DE TETRAMERO LTDA AV. PRESDDENTE WILSON,1763 SP
- 13 - AP.201.870-EMPRESA BRASI LEIRA DE TETRAMERO LTDA CIA. DOCAS DE SANTOS - ILHA BARNABÊ-SANTOS-SP
- 14 - AP.19.405-ARMAZENS GERAIS URECA S/A-RUA FERNANDÓPOLIS, 105-CATANDUVA-SP
- 15 - AP.1.086.929-USINA DE LATI CINIOS ABBUD S/A- DIVERSOS LOCAIS NA CIDADE DE FRANCA SP
- 16 - AP.1.428.164-CIA. NACIONAL DE ESTAMPARIA (O LOJÃO)RUA QUINZE DE NOVEMBRO, 83-FRENTE E FUNDOS-SOROCABA-SP
- 17 - AP.11174-00696-CIA.PRODUTORES DE ARMAZENS GERAIS-AV. HENRY FORD, 540-ARMAZEM 1 E 2-SP

- x -

- a) tipo de declarações-semanais  
b) época da declaração- último dia útil da semana  
c) prazo p/entrega - até a vespera da data estipulada para a declaração seguinte  
d) cláusula 451-vigência condicional

1 - AP.0422-COOPERATIVA CENTRAL AGRO PECUÁRIA CAMPINAS-RUA DR. GRACIANO GERIBELO, 8-ITÚ-SP

2 - AP.231.000.024-COOP. REGIONAL AGRO-PECUÁRIA DE CAMPINAS-ESTRADA DOS AMARAIS-KM.

7,8-BAIRRO NOSSA SENHORA  
APARECIDA-CAMPINAS-SP

- 3 - AP.94.885-COOP. CENTRAL AGRO PECUÁRIA DE GAMPINAS RUA DOIS, 940-CAMPINAS-SP
- 4 - AP.1117400857-COOP.CENTRAL AGRICOLA DE SÃO PAULO - SAIDA PARA MARABÁ PAULISTA-NÁ CIDADE DE PRESIDENTE WEN CESLAU-SP
- 5 - AP.347.204-CODIMI COM.DIST. MAT. INDUSTRIAIS LTDA - RUA JACAMIN, 86-SP
- 6 - AP.291.571-CIA. CONQUISTA AGRO-PECUÁRIA-KM.8 DA RODO VIA RIBEIRÃO PRÊTO - SERTÃO ZINHO-RIBEIRÃO PRÊTO-SP
- 7 - AP.0421-COOP.CENTRAL AGRO PECUÁRIA CAMPINAS-AV. "A" NA CIDADE DE ARARAQUARA ACESSO A AV.WASHINGTON LUIZ ARARAQUARA-SP
- 8 - AP.840.483-BAZAR IMPORTAÇÃO E COMÉRCIO-RUA TIETÊ 334-RUDGE RAMOS-S.BERNARDO DO CAMPO-SP
- 9 - AP.093.000.852 - REUNIDA TRANSPORTE E PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS LTDA-DIVERSOS LOCAIS NO BRASIL
- 10 - AP.11/9028-V - ALGODOEIRA PAULISTA S/A-DIVERSOS LOCAIS NO BRASIL
- 11 - AP.02.01.4371-ROGERS & PERES LTDA-RUA DONA VERIDIANA, 158/162-SP

- x -

- a) tipo de declarações-quinzenais  
b) época da declaração - último dia útil da quinzena  
c) prazo p/entrega-até a vespera da data estipulada para a declaração seguinte  
d) cláusula 451-vigência condicional

1 - AP.SP.840.208-IND. DE MA LHAS ALCATEX LTDA-DIVERSOS LOCAIS NA CIDADE DE SP

2 - AP.1.071.028-INDS. WAGNER

- S/A-PRAÇA TIRADENTES, 1-MA NAUS-AMAZONAS
- 3 - AP.10011016442-PEREIRA LOPES IBESA IND.E COM. S/A DIVERSOS LOCAIS NO BRASIL
- 4 - AP.100110164372-ARNO S/A INDUSTRIA E COMÉRCIO-AV.ARNÓ 103/259-SP
- 5 - AP.94.749-CIA. FABRIL DE JUTA PARINTINS FABRILJUTA ESTRADA DO PARANANEMA - PARINTINS-AMAZONAS
- 6 - AP.347.176-REFINADORA DE ÓLEOS BRASIL S/A-AV. TABAJARAS, 1900-TUPÃ-SP
- 7 - AP.111.203.438-LABORATÓRIOS GRIFFITH DO BRASIL S/A-RUA 19 DE MAIO, 307-S. SEBASTIÃO DO CAÍ-RIO GRANDE DO SUL
- 8 - AP.F-147.080-SANDOZ BRASIL S/A ANILINAS PRODUTOS QUÍMICOS E FARMACEUTICOS - DIVERSOS LOCAIS NO BRASIL
- 9 - AP.1.430.425-RAYMOND S/A IND. DE ROUPAS-RUA GOMES DE CARVALHO, 677-SP
- 10 - AP.347.175-REFINADORA DE ÓLEOS BRASIL S/A-RUA SÃO BENTO, 29-CIDADE DE REGENTE FEIJÓ-SP
- 11 - AP.11/8975-CIA. BRASILEIRA DE FOSFOROS-AV.VINTE E NOVE DE ABRIL, 35-ITATIBA-SP
- 12 - AP.1.673.624-DOW QUÍMICA S/A E/OU DOW CHEMICAL OVERSEAS CAPITAL CORPORATION TERMINAL MARÍTIMO GUARUJÁ GUARUJÁ-SP
- 13 - AP.11-01-01096- MANUFATURA DE BRINQUEDOS ESTRELA S/A ALAMEDA 3º SARGENTO ALCIDES DE OLIVEIRA S/Nº-SP
- 14 - AP.11-01-01842-PETROPLASTIC IND. DE ARTEFATOS PLÁSTICOS LTDA-AV. DR. RUDGE RAMOS, 1383-RUDGE RAMOS - SÃO BERNARDO DO CAMPO-SP
- 15 - AP.11-35-81041-AVIAÇÃO CA
- CIQUE AGRICOLA LTDA - DIVERSOS LOCAIS NA CIDADE DE BATAIAIS-SP
- 16 - AP.SP-11.100.319-LANIFICIO SANTO AMARO S/A-RUA CORONEL FERNANDO PRESTES, 593, 680 E 682-SANTO ANDRÉ-SP
- 17 - AP.F-147.044-DU PONT DO BRASIL S/A INDS. QUÍMICAS-DIVERSOS LOCAIS NO BRASIL
- 18 - AP.398.472-TINGIPLAST REC. E TINGIMENTO DE MAT. PLÁSTICO LTDA-RODOVIA BR-116 KM. 19,8-TABOÃO DA SERRA SP
- 19 - AP.F-147.041-DU PONT DO BRASIL S/A INDS. QUÍMICAS AV. PRESIDENTE KENNEDY, 611 DIADEMA-SP
- 20 - AP.111.203.674-FITIN S/A INDUSTRIA E COM.-RUA MARTIN BURCHARD, 254, 272 E 278-SP
- 21 - AP.101.628-T.E.C.MATERIAIS DE CONSTRUÇÕES LTDA-RUA 14 DE JULHO, 277-CURITIBA-PR
- 22 - AP.0350-TECELAGEM DE SEDA NOSSA SENHORA DA PENHA S/A DIVERSOS LOCAIS EM SP
- 23 - AP.347.174-REFINADORA DE ÓLEOS BRASIL S/A-CRUZAMENTO DAS RODOVIAS QUE SEGUEM PARA: SÃO PAULO, PIRAPÓZINHO E MATO GROSSO-MUNICIPIO DE PRESIDENTE PRUDENTE-SP
- 24 - AP.347.244-CONFAB INDL.S/A AV.PROSPERIDADE, 374 - VILA PROSPERIDADE-S. CAETANO DO SUL-SP
- 25 - AP.1.071.053-SEDCAM LTDA (USINA ARTHUR BORGES)-MUNICIPIO DE VARZEA GRANDE-MATO GROSSO
- 26 - AP.397.863-PRODUTOS PERS TORP IND.E COM. DE PLÁSTICOS S/A-ESTRADA DE PIRAPORINGA, 852-S. BERNARDO DO CAMPO-SP
- 27 - AP.399.887-CIA. TEXTIL INDIANÓPOLIS-DIVERSOS LOCAIS

NA CIDADE DE SÃO PAULO

- 28 - AP.398.934-COLORADO RÁDIO E TELEVISÃO S/A-RUA DO GRI TO, 719 - SP
- 29 - AP.266.414-SUNBEAM DO BRA SIL ELETROMETALURGICA LTDA AV. PIRAPORINHA, 120-DIADE MA-SP
- 30 - AP.F-145.452-INDS.GESSY LE VER S/A-RUA HAYDEN, 105-SP
- 31 - AP.293.287-KENDALL DO BRA SIL IND.E COM. LTDA-RUA LÁ GUNA, 191, 237, 249 E 261-SP
- 32 - AP.293.342-DU PONT DO BRA SIL S/A INDS.QUIMICAS -AV. VENEZUELA, 169-RIO DE JA NEIRO-GB
- 33 - AP.11174-00484-TOSHIBA DO BRASIL S/A-RUA RIZIERI NE GRINI, 183-VIA ANCHIETA-KM. 12-SP
- 34 - AP.I-116.679-VELBRAS S/A IND.BRASILEIRA DE VELUDOS DIVERSOS LOCAIS EM SP
- 35 - AP.11174-01115-SAFRON TEI JIN S/A INDS. BRASILEIRAS DE FIBRAS-CENTRO INDL. DE ARATÚ-SIMÕES FILHO-BAHIA
- 36 - AP.I-116.591-DRURY'S S/A DISTRIBUIDORA DE PRODUTOS INTERNACIONAIS-RUA DA CO ROA, 207/211-SP
- 37 - AP.1.425.615-EDITORA REVIS TA DOS TRIBUNAIS LTDA - DI VERSOS LOCAIS EM SP
- 38 - AP.10-BR-21685-GILBARCO DO BRASIL S/A EQUIPAMENTOS-DI VERSOS LOCAIS EM SP
- 39 - AP.242.555-FÁBRICA DE PA PEL SANTA TEREZINHA S/A-R. ARACATI, 275-SP
- 40 - AP.1.430.313-S/A INDS. VO TORANTIM-NAŞ PROXIMIDADES DA CIDADE DE VOTORANTIM,AO LADO DO KM. 8 DA E.F.E. VO TORANTIM-MUNICIPIO DE VOTO RANTIM-SP
- 41 - AP.F.146.898-ONIBEA S/A

IND. E COM. DE PAPEL - DI VERSOS LOCAIS NO BRASIL

- 42 - AP.293.396-HUBER WARCO DO BRASIL S/A IND.E COM.-ESTA ÇÃO ENGENHEIRO CEZAR DE SOUZA-BAIRRO RIO ACIMA MOGI DAS CRUZES-SP
- 43 - AP.11-35-14946-PRODUTOS ALI MENTÍCIOS ADRIA S/A-RUA S. FRANCISCO S/Nº, 91,101 E 397-S. CAETANO DO SUL-SP
- 44 - AP.F-146.861-AÇOS KANTHAL LTDA-AV.INTERMUNICIPAL,115 DIADEMA-SP
- 45 - AP.242.691-INSTITUTO MEDI CAMENTO FONTOURA S/A - RUÁ CAETANO PINTO, 119,123 E 129-SP
- 46 - AP.242.612 - ORGANIZAÇÕES TEXTEIS IRMÃOS CHAMMA S/A AV. SÃO JOSÉ, 71-SP
- 47 - AP.81.811-INDS. QUIMICAS ELETRO CLORO S/A-VILA EL CLOR-KM. 38 DA E.F.S.J.-MÚ NICIPIO DE SANTO ANDRÉ-SP

- x -

- a) tipo de declarações-mensais  
b) época da declaração - último dia útil do mês  
c) prazo p/entrega até a véspe ra da data estipulada para a declaração seguinte  
d) cláusula 451-vigência condi cional

- 1 - AP.1.673.542-DOW QUIMICA S/A E/OU DOW CHEMICAL OVER SEAS CAPITAL CORPORATION RUA GOIS RAPOSO,4625(FREN TE AO KM. 12,3 DA VIA AN CHEITA)-SP
- 2 - AP.1.673.617-PROPENASA PRO DUTOS PETROQUIMICOS NACIO NAIS S/A E/OU DOW CHEMICAL OVERSEAS CAPITAL CORPORA TION-AV. SANTOS DUMONT 4444-BAIRRO CONCEIÇÃOZINHA GUARUJÁ-SP
- 3 - AP.293.222-GENERAL MOTORS DO BRASIL S/A-AV. GOIÁS 2905-SÃO CAETANO DO SUL SP



- 4 - AP.1.297.658-AMAZONAS PRO DUTOS PARA CALÇADOS S/A-DI VERSOS LOCAIS NO BRASIL
- 5 - AP.002.008.890-METAL LEVE S/A IND.E COM.-RUA BRASILIO LUZ, 535 E 647-SP
- 6 - AP.201.871-COULTER ELETRO-NICS IND.E COM. LTDA - RUA CLARICE ÍNDIO DO BRASIL, 19 BOTAFOGO-RIO DE JANEIRO-GB
- 7 - AP.293.264-CATERPILLAR BRASIL S/A-AV. DAS NAÇÕES UNIDAS, 1516-SP
- 8 - AP.104.638-FORD BRASIL S/A E/OU SÃO FRANCISCO S/A MÁQUINAS E FERRAMENTAS - ANTIGO CAMPO DE AVIAÇÃO DA TÁVICO-TAUBATÉ-SP
- 9 - AP.002.008.894-METAL LEVE S/A IND.E COM.-RUA BRASILIO LUZ, 535 E 647-SP
- 10 - AP.9.915.660-AVON COSMÉTICOS LTDA E/OU AVON PRODUCTS INC. E/OU CIAS. SUBSIDIÁRIAS-AUTO ESTRADA IN TERLAGOS, 4300-SP
- 11 - AP.1.071.058-C.C.E. DA AMAZONIA LTDA-RUA DA INSTALAÇÃO, 88-MANAUS-AMAZONAS
- 12 - AP.126.060-CIA. VIDRARIA SANTA MARINA-AV. CIDADE DE LIMA, 33/41-RIO DE JANEIRO GB
- 13 - AP.1.086.907-UNIROYAL PIGMENTOS S/A-DIVERSOS LOCAIS EM SP
- 14 - AP.101.230-FÁBRICA DE TECIDOS TATUAPÉ S/A - DIVERSOS LOCAIS NO MUNICIPIO DE OSASCO-SP
- 15 - AP.292.195-R.C.A. ELETRONICA LTDA E/OU CIAS.ASSOCIADAS E/OU SUBSIDIÁRIAS- AV. ENGENHEIRO BILLINGS, 2227/2299-SP
- 16 - AP.11/9088-V-EATON S/A (DIVISÃO DE PRODUTOS AUTOMOTIVOS)-RODOVIA PRESIDENTE DUTRA-KM. 325-SÃO JOSÉ DOS CAMPOS-SP
- 17 - AP.11-35-80950 - BRILHOCERA MICA S/A INDL. E COML.-AVE NIDA GUARAPIRANGA, 752-SP
- 18 - AP.292.171-SQUIBB IND. QUIMICA S/A-AV. JOÃO DIAS, 1084 SANTO AMARO-SP
- 19 - AP.10-BR-21106-CIA.MINEIRA DE ALUMÍNIO "ALCOMINAS"-KM. 10 DA RODOVIA POÇOS DE CALDAS-ANDRADAS-POÇOS DE CALDAS-MG
- 20 - AP.11/9034-V-ROHM AND HAAS BRASIL S/A QUIMICA E TEXTIL-ESTRADA DO RIO ABAIXO S/Nº-JACAREÍ-SP
- 21 - AP.11/9033-V-JOHNSON & JOHNSON S/A IND. E COM.-DIVERSOS LOCAIS EM SP
- x -
- II - A CSI-LC aprovou os endossos de ajustamento das apólices seguintes:
- AP.11/C/11.474-ARMAZENS GE RAIS COLUMBIA S/A (ARMAZEM Nº. 23-SP)
- AP.621.478-INDS. J.B. DUARTE S/A
- AP.1.063.604-INDS.WAGNER S/A
- AP.1.040.882-ELETRO RADIOBRAZ S/A
- AP.111-0699/73-TEXTIL J. SER RANÇO S/A (SETOR FIAÇÃO)
- AP.123.867-B.HERZOG COM.E IND. S/A
- AP.11/C/11.471-ARMAZENS GE RAIS COLUMBIA S/A (ARMAZEM Nº. 4-LONDRINA)
- AP.101.247-CIA.BRASILEIRA DE ARMAZENS GERAIS
- AP.SPIN-130.592 - LIQUICHIMICA ENTREPÓSITOS E ARMAZENS GERAIS S/A
- AP.111.202.824-EUTECTIC INDS. METALURGICAS LTDA
- AP.111-0823/73-AJINOMOTO ALI

- MENTOS LTDA
- S/A
- AP. I-3.718-COOP. AGRICOLA DE COTIA-COOP. CENTRAL
  - AP. 261.642-CIA. ELETROLUX S/A
  - AP. 2.902.577-SANTA LUCIA CRIS TAIS BLINDEX LTDA
  - AP. 111-0436/73-YING ZENG IND. E COM. S/A
  - AP. 1.063.504-SWIFT ARMOUR IND. E COM.
  - AP. 11-SP-1037588-INDS. TEXTEIS VANINI S/A
  - AP. 100.110.11.807.9-COOP. AGRICOLA MISTA DO VALE DO TIETÊ
  - AP. 100-11.11.453-7-CCE IND. E COM. DE COMPONENTES ELETRO NICOS S/A
  - AP. 1.404.122-S/A INDS. VOTO RANTIM
  - AP. SP/44.273-COBRAL CIA. BRASILEIRA DE ALGODÃO E PRODUTOS AGRICOLAS
  - AP. SPIN-130.996-BANCO UNIÃO COML. S/A E/OU EMPRESAS COLIGADAS
  - AP. 15.538-PRODUTOS ELETRONICOS WILLKASON S/A
  - AP. 2.902.581-CIA. JAUENSE INDL.
  - AP. 285.405-CIPEL COM. E IND. DE BENEFICIAMENTO LTDA
  - AP. 388143-CIA. VIDRARIA SANTA MARINA
  - AP. 11-02-11453-AÇOS PHOENIX S/A
  - AP. 111-0693/73-JUNDI-ARTE IND. JUNDIAIENSE DE ARTEFATOS DE MADEIRA
  - AP. 2.902.571 - EQUIPAMENTOS CLARK S/A
  - AP. 100-11-10-688-7-PEREIRA LOPES IBESA IND. E COM. S/A
  - AP. 1.040.746-ELETRO RADIOBRAZ
  - AP. 31.472-HOWA DO BRASIL S/A IND. MECÂNICA
  - AP. 833.370-ELETRO RADIOBRAZ S/A
  - AP. 1.063.757-PROBEL S/A IND. E COM.
  - AP. SPF/170.726-ARMAZENS GERAIS TAMBORÊ S/A
  - AP. SPF/170.758-CIA. UMUARAMA DE ARMAZENS GERAIS
  - AP. 31.197-CIA. PRODUTORES DE ARMAZENS GERAIS
  - AP. 31.563-FERTILIZANTES MITSUI S/A IND. E COM.
  - AP. 111-0979/73-ÓLEOS MENÚ IND. E COM. LTDA
  - AP. 14.305-MOLINS DO BRASIL S/A MÁQUINAS AUTOMÁTICAS
  - AP. 623.526-ABCOVAM S/A ALGO DOEIRA VALE DO MOGI
  - AP. 31.298-N.S.K. DO BRASIL IND. E COM. DE ROLAMENTOS LTM
  - AP. 286.779-KIBON S/A INDS. ALIMENTÍCIAS GERAIS E/OU CIA. BRASILEIRA DE NOVIDADES DOCEIRAS
  - AP. 1.404.019-DURATEX S/A IND. E COM.
  - AP. 286.758-EXPAN S/A COM. E IND.
  - AP. 286.725-CARGILL AGRÍCOLA S/A
  - AP. 11/C/11.640-ARMAZENS GERAIS COLUMBIA S/A (ARMAZEM Nº. 1-RIO DE JANEIRO)
  - AP. 11/C/11.638-ARMAZENS GERAIS COLUMBIA S/A (MARINGÁ)
  - AP. 111.202.834-CASA FACHADA S/A PERFUMARIA
  - AP. 1.037.650-ARMAZENS GERAIS SÃO JOSÉ LTDA
  - AP. 2.902.589-S/A RACHID B. SA

- LIBA IND. E COM.
- AP.2.902.644-GENERAL MOTORS DO BRASIL S/A
  - AP.11/C/11.469-ARMAZENS GERAIS COLUMBIA S/A (ARMAZEM 5)
  - AP.1.037.756-INDOLMA S/A IND. DE ÓLEOS VEGETAIS
  - AP.1.037.872-AGRONORTE LTDA
  - AP.201.583-FIDELIDADE S/A EMPRESA DE ARMAZENS GERAIS
  - AP.SPIN-130.566-CIA.TAMOYO DE ARMAZENS GERAIS
  - AP.1.040.822-BERGAMO S/A PRODUTOS MANUFATURADOS DE MADEIRA
  - AP.621.036-COMPESCA CIA. BRASILEIRA DE PESCA
  - AP.1.036.699-CERALIT S/A IND. E COM.
  - AP.400.052-8-ARMAZENS GERAIS E ENTREPÓSITOS SÃO BERNARDO DO CAMPO S/A
  - AP.389.320-DEMAG EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS LTDA
  - AP.11/C/11.416-ARMAZENS GERAIS COLUMBIA S/A (MARINGÁ)
  - AP.11/C/11.465-ARMAZENS GERAIS COLUMBIA S/A (LONDRINA)
  - AP.31.551-CIA. PRODUTORES DE ARMAZENS GERAIS
  - AP.11/C/11.472-ARMAZENS GERAIS COLUMBIA S/A (ARMAZEM 2 LONDRINA)
  - AP.11/C/11.475-ARMAZENS GERAIS COLUMBIA S/A (ARMAZEM 22 SÃO PAULO)
  - AP.11/C/11.470-ARMAZENS GERAIS COLUMBIA S/A (ARMAZEM 6 SÃO PAULO)
  - AP.11/C/11.484-ARMAZENS GERAIS COLUMBIA S/A (ARMAZEM 36 SÃO PAULO)
  - AP.11-35-11.650-S/A INDS. REU
- NIDAS FRANCISCO MATARAZZO E/OUTROS
- AP.31.550-CIA. PRODUTORES DE ARMAZENS GERAIS
  - AP.11/C/11.576-S/A FRIGORIFICO ANGLO (ESTOQUES-BARRETOS MOCA E SANTOS)
  - AP.11/C/11.574-S/A FRIGORIFICO ANGLO (ESTOQUES MENDES ANANERY)
  - AP.123.767-FIAÇÃO PROGRESSO S/A
  - AP.31.537-ROLAMENTOS FAG S/A
  - AP.11/C/11.528-ARMAZENS GERAIS COLUMBIA S/A (ARMAZEM 21 SÃO PAULO)
  - AP.27.411-TEXTIL J. SERRANO S/A (TECELAGEM)
  - AP.31.647-ALGODOEIRA MATSUBARA IND. E COM. LTDA
  - AP.341.303-REFINADORA DE ÓLEOS BRASIL S/A
  - AP.342.040-SOCIEDADE MOGIANA DE ALGODÃO SOMALGO
  - AP.27.410-ARTHUR VIANNA CIA. DE MATERIAIS AGRICOLAS
  - AP.1.405.646-SUPERMERCADOS PÃO DE AÇUCAR S/A
  - AP.31.372-CIA. PRODUTORES DE ARMAZENS GERAIS
  - AP.1.037.970 - ELETROMECAÂNICA DYNA S/A
  - AP.262.324-CIA. MOGI DE CAFÉ SOLÚVEL
  - AP.262.470-R.MONTEIRO S/A COM. E IMPORTAÇÃO
  - AP.262.657-MAGAL S/A IND. E COM.
  - AP.262.463-SOCIEDADE ALGODOEIRA RIO PRETO LTDA
  - AP.17.721-VICENTE SANCHES
  - AP.457.000-CIA.MOGIANA DE AR

MAZENS GERAIS

- AP. 31.713-CIA. IGUAÇU DE CAFÉ SOLÚVEL
- AP. 31.777-CIA. PRODUTORES DE ARMAZENS GERAIS
- AP. 390.371-L. FIGUEIREDO ARMAZENS GERAIS S/A
- AP. Sp-I-22.220-VALISERE S/A FÁBRICA DE ARTEFATOS DE TECIDOS INDESMALHÁVEIS
- AP. 1.673.134-LABORATÓRIO LAFI LTDA
- AP. 1.672.983-DOW QUÍMICA S/A E/OU DOW CHEMICAL OVERSEAS CAPITAL CORPORATION
- AP. 1.673.049-REFINAÇÕES DE MILHO BRASIL LTDA
- AP. 500.276-IND. E COM. GUASSU S/A
- AP. F-138.050-SANDVIK VASONE SERRAS E FERRAMENTAS S/A
- AP. 10-BR-18.978-INDS. ETERNIT S/A
- AP. 1.406.339-IND. LUIZ GUIMARÃES LTDA
- AP. 31.707-FUJIWARA HISATO S/A COM. E IND.
- AP. 101.258-"SANBRA" SOCIEDADE ALGODOEIRA DO NORDESTE BRASILEIRO S/A
- AP. 31.452-COOP. CENTRAL AGRÍCOLA DE SÃO PAULO
- AP. 341.496-REFINADORA DE ÓLEOS BRASIL S/A
- AP. 10-BR-19.555-HONEYWELL CONTROLES LTDA
- AP. 1.673.107-ULTRAFERTIL S/A IND. E COM. DE FERTILIZANTES
- AP. F-139.001-LAREDO S/A IND. E COM.
- AP. F-140.328-I.C.N. USAFARMA IND. FARMACÊUTICA LTDA
- AP. F-138.309-VEEDER ROOT DO

BRASIL COM. E IND. LTDA

- SP-11-2723-AUDI S/A IMPORTAÇÃO E COMÉRCIO
- AP. 1.650.660-B.F.GOODRICH DO BRASIL S/A PRODUTOS DE BORRACHA
- AP. 17.147-BENEFICIADORA E ARMAZENADORA MONTE AZUL S/A "BAMA"
- AP. 1.673.113-STANLEY HOME PRODUTOS PARA O LAR LTDA
- AP. 1.673.165-POLIOLEFINAS S/A IND. E COMÉRCIO
- AP. F-140.318-ICN USAFARMA IND. FARMACÊUTICA LTDA
- AP. 1.673.201-REFINAÇÕES DE MILHO BRASIL LTDA
- AP. F-140.795-STAUFFER PRODUTOS QUÍMICOS LTDA
- AP. SPI-09087-S/A INDS. REUNIDAS F. MATARAZZO E/OU OUTROS (ÁGUA BRANCA LOCAL 68)
- AP. 1.406.018-CIA. NACIONAL DE ESTAMPARIA (FÁBRICA SÃO PAULO)
- AP. 1.673.176-SINTEX BRASIL S/A IND. E COM. DIVISÃO INSTITUTO PINHEIRO
- AP. 500.376-SELETO S/A IND. E COM. DE CAFÉ
- AP. 002.000.282-TECELAGEM PA RAHYBA DO NORDESTE S/A
- AP. 391.552-BRINQUEDOS BANDEIRANTES S/A
- AP. 17.690-ANTONIO BOBADILHA
- AP. 285.470-MAX FACTOR DO BRASIL S/A PRODUTOS COSMÉTICOS
- AP. 500.532-ROLAMENTOS ACHAEFFLER DO BRASIL LTDA IND., COM. IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO
- AP. 1.278.609 - FERTILIZANTES UNIÃO S/A
- AP. 286.648-GENERAL MOTORS DO BRASIL S/A

- AP.285.478-MELBAR PRODUTOS DE LIGNINA LTDA
  - AP.1.269.837-AMAZONAS PRODUTOS PARA CALÇADOS S/A
  - AP.286.728-CARGILL AGRICOLA S/A
  - AP.10-BR-19627-SPERRY RAND DO BRASIL S/A DIV.VICKERS
  - AP.11-SP-1.037.540-EVADIM IND. E COMÉRCIO LTDA
  - AP.1.061.400-USINA DE LATICIOS ABBUD S/A
  - AP.1.401.909-CIA. NACIONAL DE ESTAMPARIA(O LOJÃO)
  - AP.31.077-CIA. PRODUTORES DE ARMAZENS GERAIS
  - AP.02.01.3008-ROGERS E PERES LTDA
  - AP.285.331-KENDALL DO BRASIL IND.E COM. LTDA
  - AP.214.745-TOSHIBA DO BRASIL S/A
  - AP.I-115.320-VELBRAS S/A IND. BRASILEIRA DE VELUDOS
  - AP.214.755-SAFRON TEIJIN S/A INDS. BRASILEIRAS DE FIBRAS
  - AP.I-115.263-DRURY'S S/A DISTRIBUIDORA DE PRODUTOS INTERNACIONAIS
  - AP.1.399.358-EDITORA REVISTA DOS TRIBUNAIS LTDA
  - AP.10-BR-18920-GILBARCO DO BRASIL S/A EQUIPAMENTOS
  - AP.238.612-FÁBRICA DE PAPEL SANTA TEREZINHA S/A
  - AP.1.403.520-S/A INDS.VOTORANTIM
  - AP.F-139.218-ONIBLA S/A IND. E COM. DE PAPEL
  - AP.285.416-HUBER WARCO DO BRASIL IND.E COM.
  - AP.11-35-17590-PRODUTOS ALIMENTÍCIOS ADRIA S/A
  - AP.F-139.083-AÇOS KANTHAL LTDA
  - AP.238.829-INSTITUTO MEDICAMENTO FONTOURA S/A
  - AP.238.711-ORGANIZAÇÕES TEXTIS IRMÃOS CHAMMA S/A
  - AP.80.993-INDS.QUIMICAS ELETRO CLORO S/A
  - AP.123.297-CIA.VIDRARIA SANTA MARINA
  - AP.1.061.286-UNIROYAL PIGMENTOS S/A
  - AP.100.956-FÁBRICA DE TECIDOS TATUAPÉ S/A
  - AP.284.758-RCA ELETRONICA LTDA E/OU CIAS. ASSOCIADAS E/OU SUBSIDIÁRIAS
  - AP.11/3586-V-EATON S/A (DIVISÃO DE PRODUTOS AUTOMOTIVOS)
  - AP.11-35-10829-BRILHOCERÂMICA S/A INDL. E COML.
  - AP.284.799-SQUIBB IND. QUIMICA S/A
  - AP.10-BR-18869-CIA. MINEIRA DE ALUMÍNIO "ALCOMINAS"
- x
- III - A CSI-LC aprovou os endossos de ajustamento e cancelamento das apólices seguintes:
- AP.11/5176-V-ALGODOEIRA PAULISTA S/A
  - AP.288.733-DU PONT DO BRASIL INDS. QUIMICAS
  - AP.11/3709-V-ROHM AND HAAS BRASIL S/A QUIMICA E TEXTIL
  - AP.286.639-CATERPILLAR BRASIL S/A
  - AP.11/3677-V-JOHNSON & JOHNSON S/A IND. E COM.
  - AP.1.071.914-PROBEL S/A IND. E COM.

- AP.2.903.332-GENERAL MOTORS DO BRASIL S/A
- AP.31.542-IND. DE ÓLEOS PA CAEMBÚ S/A
- AP.1.419.153-DURATEX S/A IND. E COM.
- AP.10-BR-18.951-GILBARCO DO BRASIL S/A EQUIPAMENTOS
- AP.F-140.367-CIA.INDL. E AGRI COLA "BOYES"
- AP.SPI-10.127-AGRO INDL. AMÁLIA S/A
- AP.290.369-KIBON S/A INDS. ALIMENTÍCIAS E/OU INDS. ALIMENTÍCIAS GERAIS E/OU CIA. BRASILEIRA DE NOVIDADES DOCEIRAS
- AP.11-35-14546-BAYER DO BRASIL INDS. QUÍMICAS S/A
- AP.F-140.430-SANDOZ BRASIL S/A ANILINAS, PRODUTOS QUÍMICOS E FARMACÊUTICOS
- AP.103.433-FORD BRASIL S/A
- AP.17.529-CASA EXPORTADORA NAUMANN GEPP S/A
- AP.288.873-ALBA S/A INDS. QUÍMICAS (DIVISÃO COTIA)
- AP.31.722-IND. DE ÓLEOS PA CAEMBÚ S/A
- AP.10.728-INDL. AMÁLIA S/A
- AP.18.093-CIA.ATLÂNTICA DE ARMAZENS GERAIS
- AP.31.307-COOPERATIVA CENTRAL AGRÍCOLA DE SÃO PAULO
- AP.02.01.3126 - REFRIGERANTES RIO PRETO S/A

x

#### IV - Outras Resoluções da CSI-LC

- AP.395.013-COML. IMP. E EXPORTADORA SCHIRAZZI

A CSI-LC deste Sindicato aprovou o endosso de ajustamento e tomou conhecimento de

que a apólice foi transformada em seguro a prêmio fixo.

- AP.242.187-HINDI CIA.BRASILEIRA DE HABITAÇÕES

A CSI-LC deste Sindicato aprovou o endosso de ajustamento e tomou conhecimento de que a apólice foi transformada em seguro a prêmio fixo.

- AP.393.270-INDS.PAULUS LTDA RUA CARIJÓS, 111-SANTO AMARO SP

A CSI-LC deste Sindicato aprovou o endosso de ajustamento e tomou conhecimento de que a apólice foi transformada em seguro a prêmio fixo.

- AP.SP-I-002.000-RENOME VEÍCULOS S/A

A CSI-LC deste Sindicato aprovou o endosso de ajustamento e tomou conhecimento de que a apólice foi transformada em seguro a prêmio fixo.

- AP.002007254-CIA,AMERICANA DE ARMAZENS GERAIS-DIVERSOS LOCAIS NA CIDADE DE SANTOS-SP

A CSI-LC deste Sindicato retifica o número da apólice em tela para 002007252.

- AP.11174-00.048-TOYOBO DO BRASIL S/A-FIAÇÃO E TECELAGEM-R. BRASÍLIA, 350-SP

A CSI-LC deste Sindicato aprovou a alteração de tipo de declarações semanais para mensais, desde que seja observado o disposto no item 5.1 do ex-Artigo 18 da TSIB (Quando a declaração for mensal as cláusulas 401 e 403 devem ser substituídas, respectivamente, pelas cláusulas 441 e 443.

- AP.111.203.626-SPV HIDROTÉCNICA BRASILEIRA LTDA

A CSI-LC deste Sindicato negou aprovação à Apólice Ajustável Comum nº111.203.626, por ter sido emitida por prazo inferior a um ano, contrariando o Artigo 18 da TSIB.

- AP.111.3496/74-ENDOSSO Nº.

E-11-070/74-REFRIGERANTES BAU  
RÔ S/A P/C/P/E/OU DE TERCEI  
ROS

A CSI-LC deste Sindicato aprovou a alteração da modalidade das declarações de semanal para quinzenal

CONSULTAS TÉCNICAS

- EMPREGO DE TELHAS DE ALUMÍNIO  
COM ESPUMA RÍGIDA DE POLIURE  
TANO EM EDIFÍCIOS DE CLASSE I  
DE CONSTRUÇÃO

A CSI-LC deste Sindicato solucionando consulta, sobre o assunto em título, esclareceu com base em decisão da FENASEG que a telha TERMO-ACUSTICA de alumínio, contendo entre suas faeas espuma rígida de poliuretano, enquadra-se no prescrito nas alíneas c) e f) do Artigo 15 da TSIB.

DA F E N A S E G

Informações recebidas da CTSI-LC da Federação Nacional, sobre tramitação de processos:

- MELIORPEL PAPIER INDUSTRIAIS  
E IMPREGNADOS S/A-ESTAÇÃO DE  
CAIEIRAS-MUNICÍPIO DE CAIEI  
RAS-SP-PEDIDO DE TARIFAÇÃO IN  
DIVIDUAL (RENOVAÇÃO)

Carta FENASEG-3235/74, de 17.07.74: comunica que a SUSEP aprovou a renovação da Tarifação Individual, representada pela redução de uma unidade na classe de ocupação, de 05 para 04, rubrica 422-13, aos locais assinalados na planta-incêndio com os n.ºs. 1, 1-B e 1-C. A presente concessão vigorará pelo prazo de 3 (tres) anos, a partir de 08.01.74, devendo ser observado o disposto no item 5 da Circular nº 04/72, da SUSEP.

- LINHAS CORRENTE S/A - ESTRADA  
DO ORATÓRIO, 1053-SP-EXTENSÃO  
DO DESCONTO POR "SPRINKLERS"

Carta FENASEG-3143/74, de 09.07.74, comunica que o IRB

concorda com a extensão do desconto de 60% (sessenta por cento) ao local marcado 32 (deposito de fios), totalmente protegido por um sistema automático de chuveiros contra incêndio, devendo vigorar de 21.03.74, data da entrega do equipamento, até 19.11.75, data de vencimento da concessão básica.

- SÃO PAULO ALPARGATAS S/A-RODO  
VIA PRESIDENTE DUTRA-KM. 323  
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS-SP-DESCON  
TO POR CHUVEIROS AUTOMÁTICOS

Carta FENASEG-3083/74, de 06.07.74: comunica que o IRB concorda com a extensão do desconto de 60% (sessenta por cento) por chuveiros automáticos, as seguintes áreas do local marcado 4 na planta incêndio:

- a) entre os eixos 11/15 e M/N
- b) entre os eixos 15/16 e L/N
- c) entre os eixos 16/21 e J/L
- d) entre os eixos 21/25 e I/L
- e) entre os eixos 25/26 e F/H

As presentes extensões vigorarão a partir de 21.12.73, data da entrega do equipamento, até 12.02.78, data de vencimento da concessão básica.

- PHILCO RÁDIO E TELEVISÃO LTDA  
RUA SANTA VIRGINIA, 299- - SP  
DESCONTO POR SPRINKLERS (EXTEN  
SÃO)

Carta FENASEG-3055/74, de 01.07.74: comunica que o IRB concorda com a extensão do desconto de 60% (sessenta por cento) aos locais 3, 16 e 21, totalmente protegidos por chuveiros com dois abastecimentos de água, conforme atesta o certificado de instalação datado de 15.01.74, fornecido pela firma instaladora. A presente concessão poderá vigorar a partir de 14.01.74, data da entrega do equipamento até 28.06.78, data do vencimento da concessão básica.

- KODAK BRASILEIRA COM. E IND.  
LTDA-RUA CEL. LUIZ BARROSO  
566-SANTA ANA-SP-DESCONTO POR  
CHUVEIROS AUTOMÁTICOS

Carta FENASEG-3200/74, de 12.07.74: comunica que o IRB concorda com a renovação a título precário, pelo prazo de seis meses, a partir de 12.07.74, do desconto de 60% (sessenta por cento) aos locais marcados na planta-incêndio com os n.ºs. 1(1º/6º pav.) e 2, devendo o segurado até o dia 12.01.75, eliminar as irregularidades mencionadas no relatório de inspeção trimestral datado de 04.10.73, sob pena de suspensão do referido desconto.

ARNO S/A IND. E COM.-AV. ARNO 146/264 E 103/259-SP-DESCONTO POR CHUVEIROS AUTOMÁTICOS

Carta FENASEG-3253/74, de 18.07.74: comunica que o IRB concorda com a extensão do desconto de 60% (sessenta por cento) aos 4º e 5º pavimentos do local marcado 4, totalmente protegidos por um sistema automático de chuveiros contra incêndio, com dois abastecimentos de água, devendo vigorar de 04.03.74 a 15.03.78.

INTERPRINT IMPRESSORA S/A E/OU ADMINISTRADORA E PREDIAL SU NES S/A-RENOVAÇÃO DE TARIFAÇÃO INDIVIDUAL

Carta FENASEG-3082/74, de 05.07.74: comunica que a SUSEP indeferiu o pedido de Tarifação Individual, uma vez que o coeficiente sinistro-prêmio está acima do limite previsto na Circular nº 04/72, da SUSEP.

MECÂNICA PESADA S/A-AV. CHARLES SCHNEIDER S/Nº-TAUBATÉ-SP PEDIDO DE DESCONTO POR TARIFAÇÃO INDIVIDUAL

Carta FENASEG-3081/74, de 05.07.74: comunica que a SUSEP negou provimento ao recurso interposto, para manter a decisão recorrida, objeto do ofício DT/SSG-nº 1116, de 26.11.73, da SUSEP.

3 M DO BRASIL LTDA-PARADA 3 M KM. 110 DA VIA ANHANGUERA-CAMPINAS-SP-PEDIDO DE TARIFAÇÃO INDIVIDUAL (RENOVAÇÃO)

Carta FENASEG-3076/74, de 05.07.74: comunica que a SUSEP aprovou a renovação de Tarifação Individual, representada pelas seguintes condições:

- a) redução ocupacional de 09 para 08, rubrica 130-13 para os locais n.ºs. 4, 6, 29 e 32;
- b) redução ocupacional de 07 para 06, rubrica 422-41 para o local nº 18;
- c) vigência de 3 (tres) anos, a partir de 10.04.73;
- d) observação dos percentuais previstos no item 5 da Circular nº 04/72, da SUSEP.

Foi indeferido qualquer me lhoria tarifária aos locais 1 e 2.

- x -

S I N D I C A T O S

Informação recebida do Sindicato do Paraná, sobre tramitação de processo:

ANDERSON CLAYTON S/A IND. E COM.-RUA SANTA TEREZINHA, 1164 LONDRINA-PARANÁ-RENOVAÇÃO DE DESCONTO POR HIDRANTES

Carta CI nº 299/74, de 16.07.74: comunica que a CTSI-LC do Sindicato do Paraná, aprovou os descontos abaixo, pelo prazo de 02.01.74 a 02.01.79:

<u>PLANTA</u>	<u>DESCONTO</u>
4, 7, 11, 11-A, 13, 15, 18, 20, 29, 34, 46, 57, 64, 79-A, 81, 83 e 85	25%
60 e 61	24%
1, 3-B, 5, 6, 6-A, 16, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 27-A, 28, 29-A, 30, 30-A, 31, 32, 35, 40, 40-A, 41, 62, 65, 68, 69, 69-A, 70, 70-A, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 79, 80 e 85-A	20%
36, 39, 43, 48, 50, 51, 52, 53, 56 e 88	17,5%
2-A, 2-B, 3-A, 4-A, 8, 9-A, 17, 19, 19-A, 38, 38-A, 74, 78, 78-A, 93, 93-A e 93-B	15%



<u>PLANTA</u>	<u>DESCONTO</u>
94	14%
90 e 91	12,5%
92	10,5%

- x -

COMISSÃO DE SEGUROS TRANSPORTESE CASCOS - RCTR-CDA FENASEG

Informações recebidas da CTSTC da Federação Nacional, sobre tramitação de processos, em que a SUSEP aprovou os descontos dos segurados a seguir relacionados:

- IDEAL STANDARD S/A IND. E COM. APÓLICE Nº 205-948-T - REVISÃO DA TARIFAÇÃO ESPECIAL TERRESTRE

DESCONTO: 25%.PRAZO: 2 anos, de 01.06.74.

- ORNIEX S/A ORGANIZAÇÃO NACIONAL DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO-APÓLICE Nº 21/0071 - REDUÇÃO PERCENTUAL-RENOVAÇÃO DE TARIFAÇÃO ESPECIAL

DESCONTO: 50%.PRAZO: 2 anos, de 01.06.74.

- TECELAGEM PARAHYBA S/A-RENOVAÇÃO DE TARIFAÇÃO ESPECIAL-APÓLICE Nº H-1386-SUB-RAMO TERRESTRE

DESCONTO: 50%PRAZO: 2 anos, de 01.06.74

- IND. E COM. DAKO DO BRASIL S/A-APÓLICE Nº 205.804-T-REVISÃO DA TARIFAÇÃO ESPECIAL TERRESTRE

DESCONTO: 50%.PRAZO: 2 anos, de 01.05.74.

- TODDY DO BRASIL S/A - APÓLICE T-828-RENOVAÇÃO DE TARIFAÇÃO ESPECIAL

DESCONTO: 50%.PRAZO: 2 anos, de 01.06.74.

- x -

Informações recebidas da

CTSTC da Federação Nacional, sobre tramitação de processos, em que a SUSEP aprovou as taxas dos segurados a seguir relacionados:

- UNION CARBIDE DO BRASIL S/A IND. E COM.-AP.T.8.129 - PEDIDO INICIAL DE TARIFAÇÃO ESPECIAL TERRESTRE

TAXA ÚNICA: 0,100%.PRAZO: 1 ano, de 01.06.74.

- U.O.P. FRAGRANCES LTDA -APÓLICE SPT/T-765-REVISÃO DE TARIFAÇÃO ESPECIAL TERRESTRE

TAXA ÚNICA: 0,295%.PRAZO: 1 ano, de 01.06.74.

- PURINA DO BRASIL ALIMENTOS LTDA-PEDIDO INICIAL DE TARIFAÇÃO ESPECIAL-SEGUROS TERRESTRES-APÓLICE 77.175

TAXA ÚNICA: 0,075%.PRAZO: 1 ano, de 01.07.74.

- CIA. SIDERURGICA PAULISTA CO SIPA-TARIFAÇÃO ESPECIAL-APÓLICE Nº 010.212

TAXA ÚNICA: 0,12%.PRAZO: 1 ano, de 01.03.74.

- FORD BRASIL S/A-APÓLICES NºS. H-1515 E H-2069-REVISÃO DE TARIFAÇÃO ESPECIAL

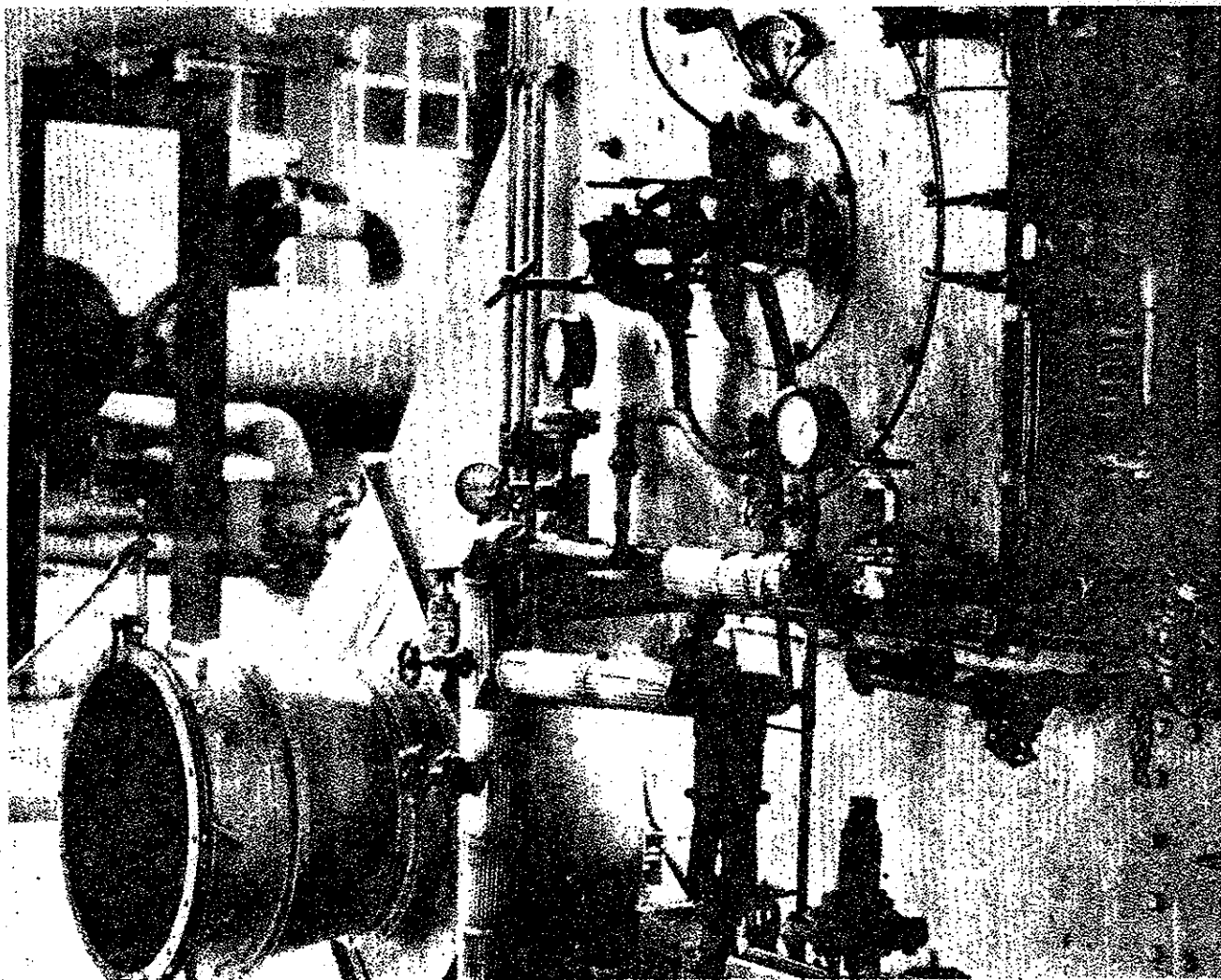
TAXA INDIVIDUAL: 0,05%.DESCONTO: 50%.PRAZO: 2 anos, de 01.04.74.

- x -

## COMISSÃO DE SEGUROS DE RISCOS DIVERSOS

## PROCESSOS E EQUIPAMENTOS

# Caldeiras explodem porque são mal cuidadas



Muitos ainda acreditam que os graves acidentes que costumam ocorrer com caldeiras são devidos a falhas de operação; na verdade, os problemas mais sérios costumam ocorrer por deficiências de manutenção, como se procura demonstrar neste artigo com base em depoimentos de especialistas, que mostram também que cuidados tomar, quais os equipamentos existentes e como evitar explosões.

Quem tem uma caldeira tem uma bomba nas mãos. Uma bomba que mata e destrói o patrimônio e cuja hora de explosão eu não conheço." Esta definição foi dada pelo professor Júlio Rabin — assessor do Ministério do Trabalho, consultor de várias empresas e com quarenta anos de experiência em caldeiras — num curso promovido pelo Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo. Apesar dos acidentes que uma caldeira pode provocar, a maioria dos usuários brasileiros ainda não tem consciência dos cuidados que precisa tomar com seu equipamento, para proteger os operários e o patrimônio. E

Rabin conta uma história para mostrar os absurdos que se cometem no Brasil em matéria de caldeiras: "Um empresário tinha duas caldeiras de 2,5 t de vapor/hora e, como sua empresa estava em expansão, pretendia substituir uma delas por outra de 4,5 t. Anunciou sua intenção numa reunião no Automóvel Clube. Aí apareceu um industrial que tinha uma caldeira de 4,5 t em disponibilidade e o negócio foi feito. Três semanas depois de instalada, a caldeira de 4,5 t explodiu. Simplesmente ela havia mudado de uma empresa para outra e começou a funcionar sem que se fizesse o menor teste".

## O que é uma boa caldeira

Para o professor Rabin, "toda caldeira é boa e qualquer caldeira é ruim; vai depender muito do cuidado que se tem com ela". O primeiro conselho que ele dá para quem tem ou precisa de uma caldeira é fazer um bom estudo de suas necessidades e escolher o equipamento adequado. Rabin distingue dois tipos de caldeira:

- 1) Caldeiras de tubos de fogo, onde os gases queimados circulam dentro de uma tubulação.
- 2) Caldeiras de tubos de água, onde a água é que circula dentro de uma tubulação.

As vantagens de uma caldeira de tubos de fogo são as seguintes: para capacidades iguais, é muito mais barata do que uma de tubos de água (na proporção de um para três); sai totalmente pronta da fábrica, o que não atrasa em quase nada uma substituição; é de operação e manutenção mais simples.

As desvantagens: é limitada na sua capacidade e pressão; é mais propensa à formação de resíduos. E suas explosões são muito mais perigosas, pois ela trabalha com muito maior volume de água. Uma das mais violentas explosões provocadas por caldeiras ocorreu nos Estados Unidos, em 1912, numa loja de departamentos, em que morreram 52 pessoas. E era uma caldeira de tubos de fogo. Normalmente, fabricam-se no Brasil caldeiras de tubos de fogo de até 11 t de vapor/hora. Mas não é aconselhável o uso desse tipo de caldeira para mais de 6 t.

"Essas caldeiras", diz Rabin, "devem ser usadas quando se necessita de baixa capacidade e baixa pressão. Acima de 6 t de capacidade é aconselhável a utilização de caldeiras de tubos de água."

As caldeiras de tubos de água têm um limite mínimo de capacidade de 3 t de vapor/hora, mas não têm limite superior, existindo caldeiras com capacidade de até 5 mil t. No Brasil, as maiores têm 1.900 t. Essas caldeiras têm limite apenas na pressão. Até agora, o máximo alcançado foi de 5.500 libras/polegada quadrada. No Brasil, sabe-se que o número de explosões em caldeiras é muito grande (apesar de as estatísticas serem muito falhas). Esse número é significativo, entre outros fatores, pela existência de grande número de caldeiras de tubos de fogo (80% das 200 mil caldeiras existentes em São Paulo são desse tipo).

"As caldeiras explodem, quase sempre, porque são mal cuidadas", assegura Rabin. Nos seus quarenta anos de experiência trabalhando no setor, ele pôde observar uma coisa: dificilmente uma caldeira explode porque foi operada acima de sua capacidade. Realmente, esse é um caso muito raro. Os fabricantes normalmente trabalham com uma margem de segurança de 4% até 5,5%. Em caso de necessidades urgentes, costuma-se usar uma caldeira um pouco acima de sua capacidade. Mas esse procedimento não deve ser tomado como regra geral. Em casos urgentes, uma caldeira poderá ser exigida até 20% acima de sua capacidade de projeto, desde que esse excesso não seja mantido por mais de 20% do tempo total de trabalho da caldeira.

Júlio Rabin conta sua experiência: "Nas perícias de caldeiras que explodiram, observo sempre uma coisa: a válvula de segurança está geralmente marcando, no máximo, o limite de capacidade da caldeira. A válvula é boa, deve ser mantida sempre em funcionamento, mas é uma ilusão pensar que ela vai evitar a explosão de uma caldeira".

Dai, ele chega então ao conceito do que é uma boa caldeira: "Uma caldeira bem operada, bem conduzida e bem mantida é uma caldeira segura". E os motivos pelos quais uma caldeira explode são porque ela é mal operada, é mal conduzida e não recebe manutenção adequada.

"É difícil fazer um pronto-socorro em caldeira", adverte o professor. Ela não avisa quando vai explodir. É preciso fazer "uma medicina preventiva" para evitar que ela fique em precárias condições. Dessa maneira podem-se prevenir explosões e suas graves conseqüências.

## Alguns exemplos

Em uma fábrica de tecidos, deu-se uma explosão numa caldeira de 6 t de vapor/hora. Essa caldeira tivera parte da alvenaria reformada. A pessoa convocada para executar a reforma da alvenaria era uma espécie de "técnico em qualquer coisa" e resolveu fazer também uma reforma no maçarico. Depois de tudo acertado, o fogueira foi tentar acender a caldeira. Fez três tentativas ligando o óleo; e a caldeira não acendia. Na quarta vez, o maçarico funcionou e a caldeira acendeu. Imediatamente, aconteceu uma violenta explosão. Um pedaço da chaminé caiu no terreno de

uma fundição vizinha da fábrica de tecidos e matou quatro pessoas.

Outra empresa comprou uma caldeira compacta dos Estados Unidos, a primeira totalmente automatizada a ser instalada no Brasil. A empresa vendedora mandou um técnico para ligar a caldeira. Ele confiou demais no equipamento mecanizado e fez várias tentativas para ligar a caldeira, abrindo e fechando o óleo. Quando conseguiu acender o maçarico, deu-se a explosão.

A explicação para essas duas explosões: abriu-se o óleo e o maçarico não acendeu a caldeira. Em cada uma das tentativas, o pouco óleo que caiu dentro da caldeira acabou formando bolsões de gás. No momento em que o maçarico acendeu, a caldeira tinha gás e houve a explosão.

Há casos até de explosão de caldeiras desligadas, como a que ocorreu em uma fundição de metais não-ferrosos em São Paulo. A estufa trabalhava dia e noite a uma temperatura que variava entre 180° e 220°C. Era automática. Quando atingia os 220°, desligava e voltava a ligar quando a temperatura chegava aos 180°. O vigia da fábrica, ouvido pela polícia técnica depois da explosão, conta que, quando passou perto da estufa, ouviu nitidamente o barulho de desligar. Quando ele estava uns 20 m na frente, ocorreu a explosão.

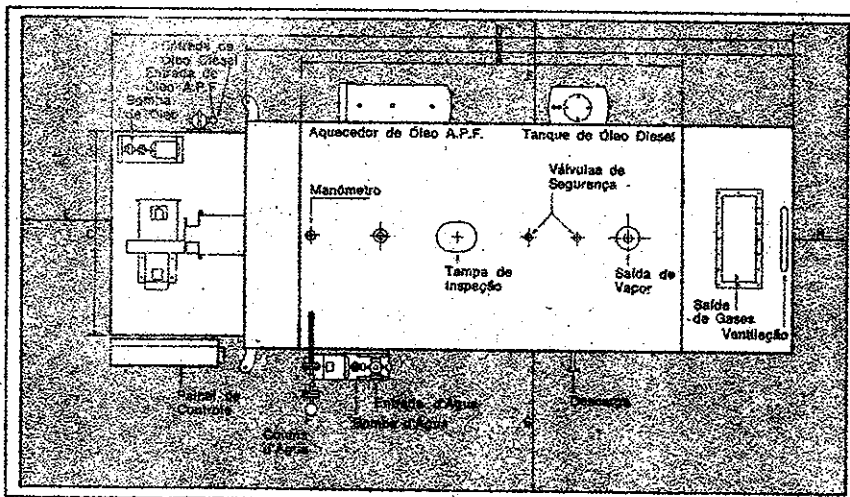
A explicação é que havia uma pequena formação de carvão em uma das paredes da estufa. Quando a estufa se desligou, houve um vazamento de óleo e a formação de gases. Uma faísca de carvão se despreendeu e provocou a explosão.

Em todos os três exemplos citados há uma característica comum: o excesso de óleo não queimado que ficou dentro da caldeira, provocando a formação de bolsões de óleo e, em seguida, as explosões.

Para Júlio Rabin, nos dois primeiros casos, se a pessoa que ligou a caldeira tivesse tido cuidado, as explosões poderiam ter sido evitadas: "Nesse caso, quando se tenta acender a caldeira e há uma falha, deve-se apagar tudo, fazer uma limpeza total na caldeira para depois tentar acendê-la outra vez".

Hoje, conforme explicam Rabin e o engenheiro Saturo Narita, assessor de diretoria da Companhia Brasileira de Caldeiras e Equipamentos Pesados, os fabricantes de caldeiras estão adotando dispositivos que evitam esse tipo de explosão: em todas as caldeiras são colocados ventiladores, que

## PROCESSOS E EQUIPAMENTOS/continuação



Vista lateral de caldeira do tipo com fornalha imersa em água

## NORMAS DE FABRICAÇÃO

No Brasil, a maior parte das caldeiras é fabricada de acordo com o código ASME — American Society of Mechanical Engineers.

Alguns fabricantes usam as normas DIN, alemãs, mas é um número muito pequeno, segundo o engenheiro Carlos Micheletti, da Cobrasma S.A. Indústria e Comércio.

No processo de fabricação, a primeira grande preocupação — pois envolve grandes riscos — é com a qualificação da matéria-prima empregada. Toda ela é comprada com certificado de qualidade e as empresas ainda fazem um rigoroso controle de recebimento para verificar se todo o material está de acordo com as especificações exigidas no projeto de fabricação.

A primeira etapa do processo de fabricação é o corte e preparação das chapas (de acordo com o código ASME) para fabricação dos tubulões. Em seguida faz-se a calandragem ou prensagem dessas chapas.

Preparadas as chapas, procede-se então à soldagem. Uma etapa muito importante e que exige extremos cuidados, pois envolve também sérios problemas de segurança. Uma soldagem defeituosa pode provocar vazamentos e até ruptura dos tubulões. Para evitar problemas, toda a área soldada é submetida a uma análise de qualidade por processos radiográficos. Radiografamos a solda em toda a sua extensão, explica o engenheiro Micheletti, e, se encontramos qualquer falha ou descontinuidade, revolvemos essa parte e fazemos uma nova soldagem.

Quando do processo de soldagem, criam-se tensões entre os materiais

que podem provocar futuros rompimentos. Para eliminar essas tensões, as chapas já soldadas são levadas a um forno a óleo, à temperatura de 700°C.

Eliminadas as tensões, procede-se às furagens e são preparadas as lanhas para mandrilamento dos tubos. Nesta etapa, os tubos já foram dobrados de acordo com a especificação do projeto. É feita então a montagem dos tubos, que são fixados aos tubulões por mandrilamento; não há nenhuma solda nessas ligações.

Terminado esse trabalho, está pronta a parte de pressão da caldeira, explica o engenheiro Micheletti. Faz-se então um teste hidrostático para ver as condições de segurança da caldeira. Enche-se a caldeira de água e sua pressão é elevada até uma vez e meia a pressão de projeto.

Em seguida faz-se o refratamento — colocação de tijolos e massas refratárias para proteção das partes expostas à chama e não resfriadas a água. A etapa seguinte é o revestimento interno. Terminado o revestimento interno, procede-se ao teste pneumostático, para detectar vazamentos no revestimento; todas as saídas de caldeira são fechadas e é introduzido ar comprimido à pressão de 10 polegadas por coluna de água. Fazem-se então o isolamento da caldeira, o revestimento externo, a pintura e a ligação dos instrumentos de controle. E a caldeira está pronta para ser entregue, com todas as garantias de segurança, que normalmente é de doze meses de operação ou dezoito meses a partir da entrega.

são ligados antes do maçarico e só desligam depois de desligado o óleo. Esses ventiladores servem para expulsar os gases que por acaso se formem dentro da caldeira.

“Nenhum equipamento nosso deixa de ter esses ventiladores. E, mesmo que o operador queira, a caldeira não acende antes que o ventilador esteja funcionando há algum tempo”, diz Saturo Narita.

“Um dispositivo desse tipo”, explica Rabin, “provavelmente teria evitado a explosão da estufa da metalúrgica.” Outro exemplo é o de uma caldeira de 4 t de vapor/hora, de tubos de fogo. Estava funcionando há quatro anos. Explodiu e houve rompimento da carcaça. Parte da carcaça passou por cima de uma praça e de um posto de gasolina que ficavam logo atrás da fábrica e foi cair num estacionamento de automóveis, matando duas pessoas. Examinada a caldeira, verificou-se que ela havia explodido quando estava funcionando dentro de sua capacidade projetada. Explodiu porque a chaparia adquiriu uma espessura incapaz de conter as tensões.

Em outra caldeira, de 7,5 t de vapor/hora, instalada em uma usina de açúcar em Pernambuco, houve ruptura do casco; parte da caldeira voou e foi cair 2 km adiante, numa estação ferroviária, matando sete pessoas.

Nesses dois exemplos, há também uma característica comum: a chaparia não agüentou as tensões e explodiu. Baseando-se no fato de que a maioria dos compradores faz um acompanhamento da fabricação de suas caldeiras (“ou pelo menos deveria fazer”, na opinião de Júlio Rabin) e de que os fabricantes têm todo o cuidado na sua construção (“só usamos matéria-prima com certificado do fabricante, incluindo todas as análises químicas e testes de força; só trabalhamos com soldadores qualificados, usando o método ASME — American Society of Mechanical Engineers e fazendo a verificação pelo método radiográfico; procedemos ao tratamento térmico para aliviar as tensões criadas pela solda; realizamos testes hidráulicos com pressão uma vez e meia superior à pressão máxima de operação da caldeira; e fazemos controle total dos mandrilamentos”, assegura Saturo Narita), pode-se ver que as falhas que provocaram essas explosões apareceram depois que as caldeiras começaram a funcionar.

“Em todos os casos, houve corrosão da chaparia”, explica o professor Rabin. “E essa corrosão é provocada por um elemento vital no funcionamento das caldeiras: a água.”

Os problemas que a água apresenta: um índice de acidez muito elevado;

dureza (água com excesso de cálcio, magnésio); presença de cloretos, de sulfatos, nitratos, nitritos, sílica e oxigênio.

“Esses são os ‘vilões’ que encontramos na água. Eles são extremamente prejudiciais. É preciso controlar a ação de todos esses elementos na água a ser utilizada pela caldeira.”

O tratamento da água é um dos elementos essenciais para a segurança das caldeiras. Nos dois últimos exemplos citados, a explosão foi provocada por corrosão da chaparia, causada por água não tratada.

Mas existe outro tipo de acidente em caldeira, em consequência de não tratamento da água, menos perigoso porque não há rompimento de careca, mas que pode trazer grandes prejuízos para a empresa: explosões por superaquecimento da chapa.

Essas falhas podem ocorrer simplesmente porque faltou água (nesse caso por erro de quem controla a caldeira ou por falha dos mecanismos automáticos) ou por acúmulo de isolantes nas chapas. Esses isolantes são formados pela associação dos vários elementos presentes na água. Nas caldeiras de tubos de água, essa explosão é pouco perigosa. Normalmente rompe um tubo e a caldeira ainda pode continuar trabalhando por algum tempo.

O professor Júlio Rabin, no entanto, conhece um caso em que houve vítima: explodiram 22 tubos ao mesmo tempo, espalhou-se água e o foguista morreu queimado.

### Como evitar essas explosões?

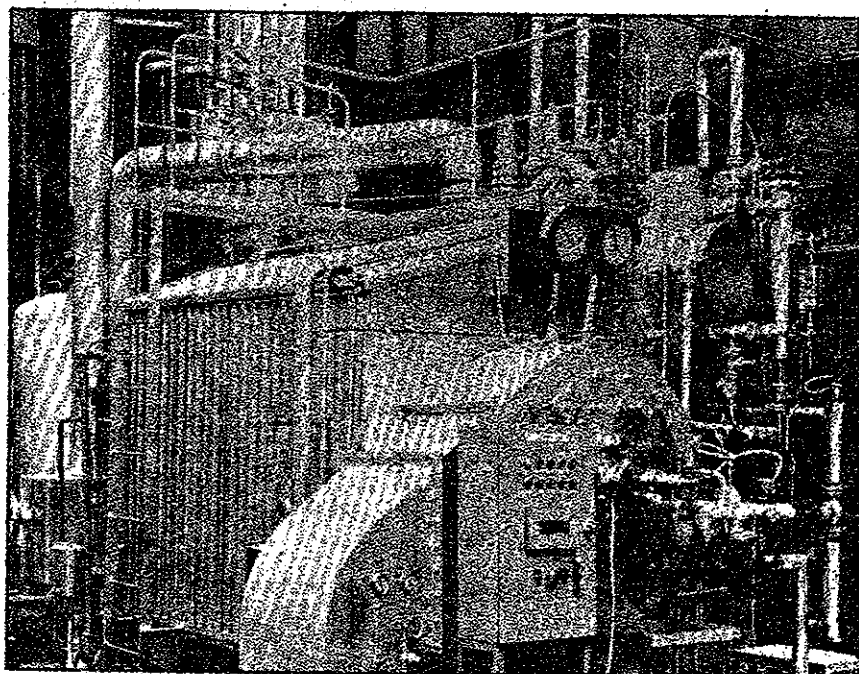
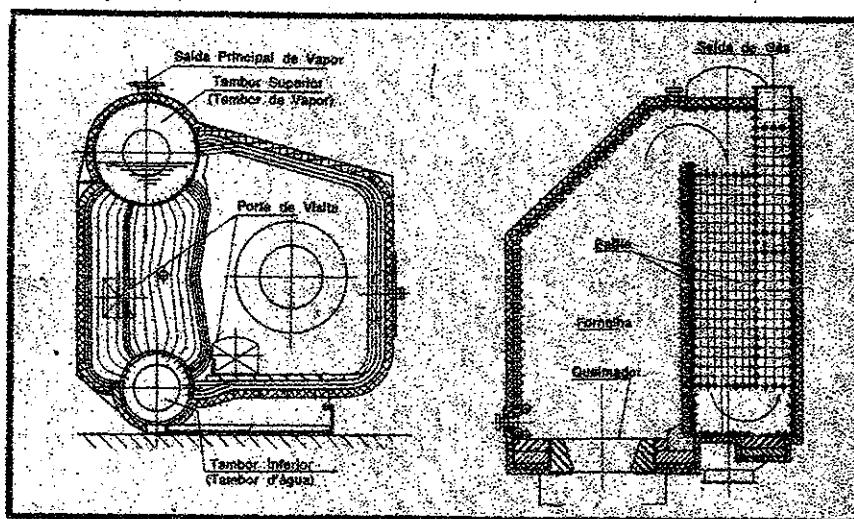
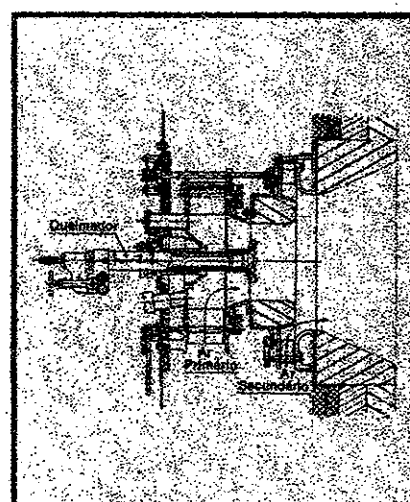
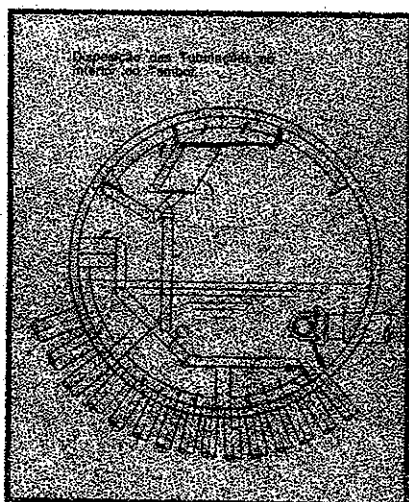
O primeiro conselho do professor Rabin: quem for adquirir uma caldeira deve acompanhar todos os processos de sua fabricação.

Os fabricantes, segundo Saturo Narita, executam todo o trabalho de fabricação visando ao máximo de segurança e não fazem objeções ao acompanhamento da fabricação por um inspetor.

Mas só isto não basta para fazer uma caldeira segura e garantir que ela vá passar a vida toda sem provocar um acidente. Segundo Narita, sua empresa, quando vende uma caldeira, dá os seguintes conselhos ao comprador:

- Fazer um tratamento adequado na água.
- Manter um excelente sistema de controle de nível de água.
- Manter um operador de caldeira qualificado.
- Fazer um excelente trabalho de manutenção.
- Fazer inspeções periódicas.

Para o professor Rabin, o problema começa no operador:



Cortes em caldeira do tipo aquatubular vertical com dois corpos e detalhes do queimador

PROCESSOS E EQUIPAMENTOS/continuação

## CONDIÇÕES DA ÁGUA DE ALIMENTAÇÃO

(Segundo a ABMA — American Boiler Manufacturers Association)

### 1) Água de alimentação Características

Pressão de operação	Abaixo de 40 atm	De 40 a 67 atm	Acima de 67 atm
a) Dureza total (ppm Ca Co <sub>3</sub> )	0 (1 máximo temporário)	0	0
b) Ferro (ppm)	0,1	0,005	0,01
c) Cobre (ppm)	0,1	0,03	0,005
d) Oxigênio (ppm) (0,005 cm <sup>3</sup> /l)	0,007	0,007	0,007
e) Óleo e orgânicos	0	0	0
f) pH	7.0-9.5	8.0-0.5	8.5-9.5

### 2) Água-de-caldeira

#### Alcalinidade:

Expressa como carbono de cálcio (Ca Co<sub>3</sub>):

Pressão de operação (*)	Normal (ppm)	Máximo (ppm)
0 — 20	250	700
20 — 30	250	500
30 — 40	250	500
40 — 50	225	400
50 — 60	190	300
60 — 67	170	250
67 — 73	150	200

Obs. — A alcalinidade não deve exceder 20% do total de sólidos da água da caldeira.

#### Fosfato de sódio

Pressão de operação (atm)	Normal (ppm)	Máximo (ppm)
0 — 20	40 — 45	30 — 60
20 — 40	35 — 40	25 — 60
40 — 60	30 — 45	20 — 40
60 — 73	28 — 30	20 — 40

#### Sulfito de sódio

Pressão de operação (atm)	Normal (ppm)	Min.-máx. (ppm)
0 — 20	38 — 42	28 — 48
20 — 40	32 — 38	24 — 42
28 — 60	16 — 32	12 — 38
60 — 73	12 — 16	8 — 25

#### pH:

Pressão de operação (atm)	pH
0 — 40	10,8 — 11,4
40 — 75	10,8 — 11,2

#### Óleo e matérias orgânicas: zero

#### Sólidos totais:

Pressão de operação (atm)	Vapor saturado (ppm)	Vapor superaquecido (ppm)
1 — 3,3	3.500	—
3,3 — 13,3	3.500	—
13,3 — 20	3.500	3.000
20 — 30	3.000	2.000
30 — 40	2.500	2.000
40 — 50	2.000	2.000
50 — 60	1.500	1.500
60 — 67	1.250	1.250
67 — 73	1.000	1.000

#### Silica:

Pressão de operação (atm)	Concentração máxima (ppm)
0 — 40	50
40 — 47	25
47 — 53	18
53 — 60	12
60 — 67	10
67 — 73	8

(\*) Dada em psig, transformada em atm e arredondada.

"Eu seria capaz de contar nos dedos os operadores de caldeira realmente qualificados que eu conheço. E há um outro problema: o empresário entrega ao primeiro 'salário-mínimo' que aparecer na porta pedindo emprego a condução de sua caldeira. E ele não faz isso com seu turno, por exemplo; primeiro quer saber se a pessoa realmente é especializada e se tem alguma experiência. Em caldeira, esse procedimento é uma exceção.

"Cuidar de caldeira é uma profissão. No exterior, a pessoa tem que fazer cursos, faz exames, recebe uma carteira de habilitação. No Brasil, apenas o Arsenal de Marinha e a Petrobrás formam pessoal especializado". Depois, vem o problema do tratamento da água. Conta o professor Rabin: "Já ouvi de muita gente o seguinte: 'Se eu bebo essa água, por que não posso usá-la na minha caldeira?'. E não dá importância ao tratamento, que poderia evitar muitos acidentes e aumentar a vida útil do equipamento". Mas não basta manter um operador qualificado e tomar todos os cuidados possíveis com a água para evitar acidentes com caldeiras. É preciso contar também com um bom serviço de manutenção preventiva. E tudo isso deve ser controlado por inspeções periódicas.

Em todo o mundo existem leis seculares que estabelecem a obrigatoriedade de inspeções periódicas em caldeiras.

No Brasil, esse trabalho começou a ser feito depois da iniciativa da ABNT — Associação Brasileira de Normas Técnicas, que organizou uma norma — NB/55 — que é um roteiro para inspeções de caldeiras. Em 6 de maio de 1970 foi baixada pelo Ministério do Trabalho a Portaria n.º 20, obrigando a inspeção das caldeiras em funcionamento pelo menos uma vez por ano, de acordo com a NB 55.

"Mas nós estamos apenas começando", diz o professor Júlio Rabin. "No ano passado, das 200 mil caldeiras existentes no Estado de São Paulo, nem mil foram inspecionadas."

Nos Estados Unidos, por exemplo, a coisa já é bem diferente: "Eu vi em Nova York um sujeito lacrar uma caldeira de uma usina de leite", conta o professor Rabin. Se fosse no Brasil, é bem provável que houvesse protestos, baseados no leite das crianças e outras coisas.

A importância dessa inspeção é medida estatisticamente. Num período de dez anos, cem caldeiras foram inspecionadas e cem caldeiras não foram. As inspecionadas apresentaram um índice de acidentes 25% inferior em relação às que não foram inspecionadas.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE SEGUROS PRIVADOS E DE  
CAPITALIZAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO

Sede: Av. São João, 313-79 andar - Telefones: 33.5341 e 32.5736 - São Paulo

COMPOSIÇÃO DA DIRETORIA - TRIÊNIO 74/77

DIRETORES EFETIVOS:

Presidente	-	SR. SERAPHIM RAPHAEL CHAGAS GÓES
Vice-Presidente	-	SR. GIOVANNI MENECHINI
1º Secretário	-	SR. DÁLVARES BARROS DE MATTOS
2º Secretário	-	SR. FERNANDO EXPEDITO GUERRA
1º Tesoureiro	-	SR. ABRAHÃO GARFINKEL
2º Tesoureiro	-	SR. WANDER JOSÉ CRAVANTES

DIRETORES SUPLENTE:

SR. FRANCISCO LALINI  
SR. NELSON RONCARATTI  
SR. WILSON CAETANO MONA  
SR. ANTONIO P. DA SILVA FIGUEIREDO  
SR. ADALTO FERREIRA BRITES

CONSELHO FISCAL:

EFETIVOS:

SR. OZÓRIO PÂMIO  
SR. SHUNICHI WATANABE  
SR. JACUÁRIO D'ALESSIO NETO

SUPLENTE:

SR. ARNALDO GLINTO BASTOS FILHO  
SR. OTÁVIO DA SILVA BASTOS  
SR. MÁRIO GRACO RIBAS

DELEGADOS REPRESENTANTES AO CONSELHO DA FEDERAÇÃO NACIONAL DAS  
EMPRESAS DE SEGUROS PRIVADOS E DE CAPITALIZAÇÃO

EFETIVOS:

SR. SERAPHIM RAPHAEL CHAGAS GÓES  
SR. GIOVANNI MENECHINI

SUPLENTE:

SR. DÁLVARES BARROS DE MATTOS  
SR. FERNANDO EXPEDITO GUERRA

FEDERAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE SEGUROS PRIVADOS E  
DE CAPITALIZAÇÃO

Sede: Rua Senador Dantas, 74 - 13º andar - Guanabara - Telefone: 242.6386

COMPOSIÇÃO DA DIRETORIA - TRIÊNIO 74/77

DIRETORES EFETIVOS:

Presidente	-	SR. RAUL TELLES RUDGE
1º Vice-Presidente	-	SR. SERAPHIM RAPHAEL CHAGAS GÓES
2º Vice-Presidente	-	SR. CARLOS ALBERTO MENDES ROCHA
1º Secretário	-	SR. CARLOS FREDERICO LOPES DA MOTA
2º Secretário	-	SR. CELSO PALABELLA FIGUEIREDO DE CASTRO
1º Tesoureiro	-	SR. HAMILCAR PIZZATTO
2º Tesoureiro	-	SR. NILO PEDREIRA FILHO

DIRETORES SUPLENTE:

SR. ADOLFO DE OLIVEIRA FRANCO JUNIOR  
SR. DÉLIO BEN-SUSSAN DIAS  
SR. ELPÍDIO VIEIRA BRAZIL  
SR. GERALDO DE SOUZA FREITAS  
SR. GIOVANNI MENECHINI  
SR. JOSÉ LUIZ SECCO  
SR. JOSÉ MARIA DE SOUZA T. COSTA