



---

**FACULDADE DE TECNOLOGIA DE AMERICANA**  
**Curso Superior de Tecnologia em Gestão Empresarial**

Nathalia de Mira Bortolotto

**O impacto da crise econômica de 2015 em uma empresa de pequeno porte: um estudo de caso**

**AMERICANA/SP**

**2017**



---

**FACULDADE DE TECNOLOGIA DE AMERICANA**  
**Curso Superior de Tecnologia em Gestão Empresarial**

Nathalia de Mira Bortolotto

**O impacto da crise econômica de 2015 em uma empresa de pequeno porte: um estudo de caso**

Trabalho de Conclusão de Curso desenvolvido em cumprimento à exigência curricular do Curso de Gestão Empresarial, sob a orientação do Prof. Doutor Marcos de Carvalho Dias.

Área de concentração: Gestão de pequenas e médias empresas.

**AMERICANA/SP**

**2017**

**FICHA CATALOGRÁFICA – Biblioteca Fatec Americana - CEETEPS**  
**Dados Internacionais de Catalogação-na-fonte**

B748i BORTOLOTTI, Nathalia de Mira

O impacto da crise econômica de 2015 em uma empresa de pequeno porte: um estudo de caso./ Nathalia de Mira Bortolotto. – Americana: 2017.

60f.

Monografia (Curso de Tecnologia em Gestão Empresarial) - -  
Faculdade de Tecnologia de Americana – Centro Estadual de Educação  
Tecnológica Paula Souza

Orientador: Prof. Dr. Marcos de Carvalho Dias

1. Economia – Brasil 2. Crise econômica I. DIAS, Marcos de Carvalho  
II. Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza – Faculdade de  
Tecnologia de Americana

CDU: 330=81

Nathalia de Mira Bortolotto

**O impacto da crise econômica de 2015 em uma empresa de pequeno porte: um estudo de caso**

Trabalho de graduação apresentado como exigência parcial para obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Empresarial pelo CEETEPS/Faculdade de Tecnologia – FATEC/Americana.

Área de concentração: Gestão de pequenas e médias empresas.

Americana, 30 de junho de 2017.

**Banca Examinadora:**



Marcos de Carvalho Dias (Presidente)  
Doutor  
Faculdade de Tecnologia — FATEC/Americana



Reydner Furtado Garbero (Membro)  
Mestre  
Faculdade de Tecnologia — FATEC/Americana



Amarildo Bertassi (Membro)  
Mestre  
Faculdade de Tecnologia — FATEC/Americana

## RESUMO

Crise é uma consequência inevitável em países que vivem em um sistema econômico capitalista, e esta provém de diferentes fatores, sendo estes, econômico, político, financeiro, entre outros. Sendo assim, para a elaboração deste trabalho fora escolhido a crise de 2015 como objeto de estudo. O presente tem como objetivo analisar os impactos da crise em uma empresa de pequeno porte, mais precisamente, uma corretora de seguros. Para que este objetivo fosse alcançado, foi analisado o mercado de seguros em um âmbito nacional, e após, os impactos da crise neste. Em seguida, houve a coleta dos dados necessários da empresa, para que assim, fosse possível compará-los com o mercado de seguros. Com isso, foi possível observar que a empresa apresentou o mesmo comportamento do mercado a qual está inserida, e que dos três ramos analisados, somente o de automóvel foi afetado pela crise. Sendo assim, pode-se entender que a empresa soube enfrentar o momento desfavorável da economia, porém, esta deve acompanhar minuciosamente o mercado a qual está inserida e se preparar para os momentos desfavoráveis da economia brasileira.

**Palavras-chave: crise econômica; corretora de seguros; estudo de caso.**

## **ABSTRACT**

Crisis is an unavoidable consequence in countries that live under a capitalist economic system, and this comes from different factors, such as: economic, political, financial, among others. Therefore, the crises of 2015 was chosen as an object of study for the elaboration of this project. The following project aims to analyze the impacts of the crisis on a small business, more precisely, an insurance broker. In order to achieve this objective, the insurance market was analyzed on a national basis, and afterwards, the impacts of the crisis on it. Then, the necessary data were collected from the company, so that they could be compared with the insurance market. With this, it was possible to observe that the company presented the same behavior of the market in it inserted, and among the three analyzed branches, only the automobile one was affected by the crisis. Thus, it can be understood that the company was able to face the unfavorable moment of the economy, however, it must follow closely the market in it inserted and prepare itself for the unfavorable moments of the Brazilian economy.

**Keywords: economic crises; insurance broker; case study.**

## LISTA DE FIGURA

Figura 1 – Taxas de crescimento do consumo privado .....	19
Figura 2 – Indicadores macroeconômicos do Brasil 2004-2014.....	21
Figura 3 – Taxa de crescimento do Brasil – PIB .....	22
Figura 4 – Taxa de desemprego .....	25
Figura 5 – Evolução da taxa Selic .....	26
Figura 6 – Evolução do dólar.....	27
Figura 7 – Quantidade de corretores no estado de São Paulo .....	30
Figura 8 – Faturamento acumulado móvel 12 meses .....	37
Figura 9 – Evolução do prêmio anual.....	39
Figura 10 – Prêmio por ano.....	41
Figura 11 – Quantidade comercializada de veículos em %.....	43

## LISTA DE QUADRO

Quadro 1 – Fases de um ciclo econômico .....	15
Quadro 2 – Ramos e sub-ramos .....	32
Quadro 3 – Exemplos de seguros obrigatórios .....	35



## LISTA DE TABELA

Tabela 1 – Taxas médias de crescimento do PIB em % .....	23
Tabela 2 – IDH Brasil .....	28
Tabela 3 – Quantidade de corretores de seguros (mil) .....	31
Tabela 4 – Receita total de seguros (sem saúde) .....	37
Tabela 5 – Evolução do prêmio anual .....	38
Tabela 6 – Prêmio por ramo.....	41
Tabela 7 – Lacração de veículos novos em Americana .....	44

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

**APP:** Acidentes Pessoais de Passageiros.

**BNH:** Banco Nacional da Habitação.

**CAGED:** Cadastro Geral de Empregados e Desempregados.

**CNSP:** Conselho Nacional de Seguros Privados.

**DETRAN São Paulo:** Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo

**DPEM:** Seguro de Danos Pessoais de Embarcações ou suas Cargas.

**DPVAT:** Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres.

**ERP:** *Enterprise Resource Planning* – Planejamento dos Recursos da Empresa.

**FENABRAVE:** Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores.

**FESR:** Fundo de Estabilidade do Seguro Rural.

**FGV:** Fundação Getúlio Vargas.

**IRB:** Instituto de Resseguros do Brasil.

**MERCOSUL:** Mercado Comum do Sul – Países: Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai, Venezuela (suspensa).

**PCA:** Países Capitalistas Avançados – Japão, Estados Unidos e países da Europa Ocidental.

**PIB:** Produto Interno Bruto.

**PT:** Partido dos Trabalhadores.

**RMC:** Região Metropolitana de Campinas.

**SAT:** Seguro de Acidentes de Trabalho.

**SELIC:** Sistema Especial de Liquidação e de Custódia.

**SFH:** Seguro Habitacional do Sistema Financeiro da Habitação.

**SINCOR:** Sindicato dos Corretores de Seguros, de Empresas Corretoras de Seguros, de Resseguros, de Saúde, de Vida, de Capitalização, de Previdência Privada no Estado de São Paulo.

**SUSEP:** Superintendência de Seguros Privados.

**VAGP:** Vida com Atualização Garantida e “Performance”.

**VGBL:** Vida Gerador de Benefício Livre.

**VRGP:** Vida com Remuneração Garantida e “Performance”.

**VRI:** Vida com Renda Imediata.

**VRSA:** Vida com Remuneração Garantida e “Performance” sem Atualização.

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	10
2. A CRISE ECONÔMICA .....	14
2.1 Causas e fundamentos .....	14
2.1.1 Crise econômica .....	14
2.1.2 Crise financeira.....	16
2.1.3 Crise política.....	17
2.2 A Crise Brasileira de 2015.....	17
2.2.1 Origens da crise.....	17
2.2.2 Consequências .....	24
3. O MERCADO DE SEGUROS NO BRASIL.....	29
3.1 Consequências da crise no mercado de seguros no Brasil.....	36
4. ESTUDO DE CASO.....	40
4.1 Característica da empresa .....	40
4.2 Evolução da receita de seguros .....	40
4.3 Análise do comportamento da receita .....	42
4.4 Impacto da crise sobre a receita .....	42
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	46
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	48
ANEXO A .....	52
ANEXO B .....	54

## 1. INTRODUÇÃO

Para que seja possível fazer uma introdução a crise, é necessário saber que o mundo econômico não existiria se não fosse pelo capitalismo. Segundo Chang (2014), o capitalismo apareceu pela primeira vez no século XVI, porém seu nascimento foi tão lento que não é possível detectá-lo através de números. Continuando o autor, mas a frente, no século XVIII, a tecnologia começa a aparecer e com isso um sistema de produção mecanizada. Com a vinda da tecnologia, a produção nas indústrias ganhou facilidade, fazendo com que os países mais desenvolvidos na época se expandissem rapidamente, causando um alto desenvolvimento, principalmente, nas indústrias dos setores têxtil, siderúrgico e produtos químicos.

Somente entre as décadas de 1860 e 1910, é que a tecnologia cresce em um parâmetro enorme, tornando mais fácil a produção industrial, e criando o importante “sistema de produção em massa”. Mas diversos acontecimentos tais como, a Primeira Guerra Mundial, a Revolução Russa, a ascensão ao socialismo e a grande depressão de 1929, fizeram com que o capitalismo desse uma desacelerada.

Porém, os anos de 1945 a 1975 são considerados como “a Era de Ouro do capitalismo”. Isso se deu pelo alto nível de crescimento que o capitalismo alcançou logo após o final da Segunda Guerra Mundial. Segundo Chang (2014) durante a Era do Ouro, por pouco, o desemprego foi quase eliminado dentro dos países capitalistas avançados, sendo eles Japão, Estados Unidos e países da Europa ocidental (também conhecidos como PCA). Ainda segundo autor, essas economias eram estáveis em produção (afetando diretamente a baixa taxa de desemprego), preços e finanças.

Apesar do tema abordado neste trabalho ser recente, já existe uma boa base de dados estatísticos e artigos em jornais que faz com que seja possível a elaboração de uma análise sobre o assunto, desta forma, este tema pode ser considerado como uma grande oportunidade de estudo devido as suas causas e acontecimentos.

Sendo assim, o seguinte trabalho tem como intuito analisar os efeitos da crise de 2015 em uma empresa de pequeno porte, a qual se situa na cidade de Americana e atua no segmento de serviço, oferecendo seguros.

Inicialmente, serão apresentadas as causas e fundamentos de crise, com a finalidade de introduzir ao leitor alguns conceitos básicos e com isso, induzir a um melhor entendimento da economia e das causas que vem a ocasionar momentos negativos no mundo econômico.

Após, será feito o estudo da crise de 2015, citando as possíveis causas e também as consequências desta na economia do país no geral e depois com foco da empresa que fora escolhida para o estudo.

A seguir, será abordado o mercado de seguros no Brasil, o qual mostrará os tipos de seguros oferecido pelo mercado brasileiro, os seguros facultativos e os obrigatórios, entre outros aspectos julgados importantes para o desenvolvimento deste trabalho.

A partir do momento em que a teoria fora estudada é possível fazer a análise na empresa, ou seja, elaborar o estudo de caso, e estudar em detalhes se a crise afetou ou não a empresa em questão.

Como justificativa deste trabalho é importante entender que um país que vive em um sistema capitalista enfrentará, inevitavelmente, momentos de crise na economia, o qual possivelmente atingirá não só a população do país, mas também a população mundial, dependendo dos impactos e efeitos desta.

A escolha do tema se deu pelo interesse da autora em economia, e foi escolhido o estudo de caso em uma empresa de pequeno porte com o intuito de analisar se esta sofreu ou não com os impactos da crise de 2015. Este trabalho tem como intuito aumentar o conhecimento da autora em relação a crise e desenvolver um maior aprendizado na área econômica do Brasil.

Em relação ao cunho social o seguinte trabalho tem relevância para todas as empresas que se encontram em uma situação desfavorável devido à crise, seja a de 2015 ou qualquer outra crise futura. Empresas de pequeno porte muitas vezes podem encontrar dificuldades para sobreviver durante um período de crise econômica, seja pela falta de funcionários especializados para elaborar um plano de contingência para momentos como este, ou também pelo fato dos próprios empresários não terem o conhecimento necessário para analisar e sobreviver em um momento não favorável à economia.

Esse trabalho é importante para a comunidade acadêmica, pois existe uma carência de trabalhos acadêmicos que abordam este tema, sendo assim pode ser usado como referência para a elaboração de trabalhos futuros que envolvem o

mesmo assunto. Possui também o intuito de ser uma fonte de pesquisa para outros estudantes ou pesquisadores que desejam entender a crise e com isso colaborar positivamente para todo o universo acadêmico.

A situação-problema do seguinte trabalho é notória quando se verifica que o Brasil tem vivido um período de baixa confiança de investidores e empreendedores, os quais devido a situação política e econômica do país, pensam duas vezes antes de investir ou abrir um negócio.

O setor de seguros no Brasil cresce a cada dia mais, pessoas estão cada vez mais conscientes sobre a importância de assegurar o seu bem material ou até mesmo imaterial. Sendo assim, inevitavelmente, as corretoras de seguros tendem a crescer na mesma velocidade.

Conforme dito anteriormente, o seguinte trabalho analisará a situação de uma empresa de pequeno porte, uma corretora de seguros a qual pode ou não estar sofrendo consequências perante a crise que o Brasil enfrentou.

Segundo a Revista SINCOR (Junho de 2015, p.12):

O desemprego segue minando o consumo e, de acordo com o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), do Ministério do Trabalho, o País perdeu 137 mil postos em 2015, com os setores do comércio, construção civil e indústria de transformação como destaques negativos. A expectativa é de piora desse quadro no decorrer do exercício. Paralelamente, segundo o relatório Focus do Banco Central divulgado em maio, o PIB deve apresentar retração de, pelo menos, 1,2% e a inflação pode chegar a 8,2% ou mais.

Conforme mencionado acima, um dos fatores cruciais do desemprego é a diminuição do consumo, e aqueles que veem o seguro como um bem supérfluo deixaram ou deixarão de renovar ou procurar um corretor para assegurar os seus bens, provocando uma diminuição da demanda de seguros.

Segundo SINCOR, Carta de Conjuntura do Setor de Seguros (2015, p.5):

O ponto negativo principal é o comportamento da receita das operações mais características de seguros, sobretudo os ramos elementares (automóvel, residencial etc). Em valores acumulados desse primeiro semestre, a variação nominal desse produto está em apenas 3%, quando comparada ao mesmo período do ano anterior. Ou seja, bem abaixo da taxa de inflação para o período.

Através dos diversos problemas que a crise em questão traz para o comércio, seja de produtos ou serviços, é preciso saber analisar e enfrentar os momentos

desfavoráveis à economia. Para isso é necessário o entendimento básico e a elaboração de estratégias para que assim, seja possível sobreviver no mercado.

Sendo assim, este trabalho tem como objetivo geral apresentar os impactos da crise de 2015 em uma empresa de pequeno porte.

Com o intuito de se alcançar os objetivos gerais, foram definidos os objetivos específicos do trabalho, sendo eles: uma introdução aos conceitos e fundamentos sobre crise, tais como possíveis fatores e causas desta, pois a não administração da mesma afeta diretamente o sucesso das empresas. A análise da crise de 2015, ou seja, os motivos mais importantes que alavancaram o início da crise e contextualizar os impactos gerais (desemprego, taxa Selic – Sistema Especial de Liquidação e de Custódia –, demanda/consumo, entre outros...). Logo após será feito um estudo do mercado de seguros no Brasil para que então, após a coleta de todos estes dados, seja possível fazer uma ligação entre os impactos da crise no setor de seguros, elaborando-se um estudo de caso da empresa utilizada para a pesquisa.

O referido trabalho utilizará do método de pesquisa exploratória, a qual envolverá um estudo de caso e pesquisas bibliográficas. Pelo fato do trabalho tratar de um assunto recente, será utilizado principalmente como fonte de dados artigos acadêmicos que já abordaram esse mesmo assunto, jornais eletrônicos, revistas, internet e livros de economia.

Também será feito um estudo de caso, o qual tem o intuito de explorar situações de uma vida real e as dificuldades do dia a dia de uma empresa. Nesse trabalho será feita análises de como a crise de 2015 afetou a empresa, se teve prejuízos ou se a mesma soube se comportar perante um momento de dificuldade.

Para que seja possível realizar as análises mencionadas anteriormente, será utilizada a metodologia de entrevista pessoal. Esta será aplicada nos proprietários da empresa que será feito o estudo de caso, e não terá perguntas previamente elaboradas, ou seja, as questões serão abertas e terão caráter qualitativo, com o envolvimento da autora durante o processo.

Os dados que foram obtidos durante o processo serão analisados pela autora e assim será possível elaborar e fazer uma relação com a crise de 2015 e como esta veio ou não a afetar a empresa estudada.

## **2. A CRISE ECONÔMICA**

Nesse capítulo serão apresentados os conceitos relacionados a crise, tais como suas possíveis causas e fundamentos e um desenvolvimento teórico, o qual tem o intuito de apontar as características principais da crise de 2015.

### **2.1 Causas e fundamentos**

As crises advêm de diversas causas e não existe um padrão de tempo entre dois eventos, conseqüentemente, não existe uma definição sobre a origem destas. Sendo assim, a fim de que seja possível começar a falar sobre crise, é necessário estudar-se seus conceitos e fundamentos, com o intuito de viabilizar a elaboração de uma análise e também para que haja um profundo entendimento do assunto.

Uma crise pode ser iniciada a partir de desastres e catástrofes causados pela natureza, acidentes, ou até mesmo pelo homem. Posto isso, abaixo será apresentado três tipos de crises causadas diretamente pelo homem.

#### **2.1.1 Crise econômica**

Também conhecida como “Crise do capitalismo”, é considerada uma fase do ciclo econômico, juntamente com a superprodução, recessão e depressão, associada ao decréscimo do Produto Interno Bruto (PIB).

Ciclo econômico se diz respeito às variações e fases da atividade econômica em longo prazo, segundo Ekerman e Zerkowski (1984, p.224), “Cada fase é um fenômeno composto distinto, diferenciável por um conjunto de características, bem como explicável em termos de diferentes forças que dominam e produzem estas características.”. Tais fases são: prosperidade, recessão, depressão e recuperação, conforme quadro abaixo.



### Quadro 1 – Fases de um ciclo econômico

Fases	Forças
Prosperidade	Inovação (despesas de empresariamento).
Recessão	Resposta do sistema ao impacto de produtos de novas plantas (e autodeflação).
Depressão	Ímpeto de liquidações anormais (antecipações depressivas derivadas).
Recuperação	Resposta do sistema à desvios negativos do equilíbrio.

Fonte: Adaptado de Ekerman, Raul; Zerkowski, Ralph M., 1984, p.224.

Segundo Ekerman e Zerkowski (1984, p.222):

As inovações, sendo incorporadas em novas plantas e equipamentos, resultam em que despesas adicionais de consumo se manifestarão tão rapidamente quanto despesas adicionais para produção. Ambas se propagarão a partir do ponto ou dos pontos em que incidem inicialmente, criando uma complexão que denominamos prosperidade.

Ainda segundo os autores, a observação da evolução do capitalismo nos mostra que a fase prosperidade é seguida de uma recessão e também que recessões podem ser seguidas de prosperidades.

Segundo Chang (2013) recessão é julgada como menos severa que a depressão, sendo considerada um ciclo normal da economia. Se diz respeito a uma retração geral da atividade econômica por um período de tempo não tão longo, com queda do nível de produção – o qual é medido através do PIB –, aumento do desemprego, queda na renda familiar, redução da taxa de lucro, aumento no número de falências de empresas, aumento da capacidade ociosa e uma queda no nível de investimento no país.

Segundo Chang (2013) a depressão consiste em um longo período em que ocorre uma grande quantidade de falências de empresas, um alto crescimento do desemprego, escassez de crédito, baixos níveis de produção e de investimento, alta volatilidade da taxa de câmbio, afetando diretamente o comércio exterior, e uma alta crise de desconfiança entre a população na economia do país. A depressão pode ser medida através da alta redução do PIB – cerca de 10% – e também quando ocorre uma recessão prolongada – cerca de três ou quatro anos –.

Segundo Ekerman e Zerkowski (1984, p.223):

Porém, quando a depressão terminar seu curso [...], o sistema iniciará seu caminho de retorno a uma nova vizinhança de equilíbrio. Esta constitui a nossa quarta fase. Nós a chamaremos recuperação.

Ou seja, a recuperação é o período que se segue logo após o final da depressão, é uma resposta ao sistema capitalista quando este opera com desvios negativos ao equilíbrio da economia.

Exemplos de crise econômica são a Grande Depressão de 1929 e a Primeira Crise do Petróleo de 1973.

### **2.1.2 Crise financeira**

Segundo Dias (2010, p.36) “Crises financeiras não são apenas resultados de comportamentos irracionais dos agentes, mas resultam da própria forma de operação dos mercados financeiros liberalizados e sem um sistema de regulação adequado”.

Crise financeira está relacionada à desvalorização repentina de ativos financeiros, ou seja, uma crise da moeda ou uma crise de operação bancária. Esta normalmente acontece quando ocorre uma quebra no mercado de ações de um país, corrida ao banco em um período de recessão, quando um país suspende o pagamento de suas dívidas e também quando ocorrem ameaças a moeda de um país.

Segundo Chang (2013, p.56):

Entre meados dos anos 1970 e o final dos anos 1980, quando a inflação se acelerou em muitos países, a proporção de países com crises financeiras aumentou para 5 a 10%, influenciada pela sua participação na renda mundial, aparentemente confirmando a visão do mundo centrada na inflação. No entanto, a proporção de países com crises bancárias subiu de repente para cerca de 20% em meados dos anos 1990, quando supostamente havíamos subjugado o monstro chamado inflação e atingido a meta evasiva da estabilidade econômica.

A inflação é uma das causas de uma crise financeira e, com o intuito de prevenir estas o governo utiliza de políticas anti-inflacionárias, e conforme citado acima, devido ao grande aumento da proporção de países que vivenciam crises financeiras, essas políticas tendem a crescer cada vez mais.

Como exemplo de crise financeira pode-se citar a crise da bolha imobiliária americana, a qual ocorreu em 2008, e teve como marco a quebra do banco Lehman Brothers.

### **2.1.3 Crise política**

A crise política tem como característica principal as convergências entre partidos políticos que se contrapõem perante o governo atual, causando uma grande ameaça na continuidade deste, e com isso acaba-se provocando um enfraquecimento do país, estado ou município.

Quando essas convergências tendem a durar durante um longo período de tempo, a economia do país será afetada e desta maneira pode vir a desencadear uma crise econômica devido ao enfraquecimento que o governo se encontrará.

## **2.2 A Crise Brasileira de 2015**

Neste subcapítulo será apresentado as possíveis causas da crise que se iniciou no ano de 2015.

### **2.2.1 Origens da crise**

Na tentativa de encontrar a origem da crise, economistas discutem diversos temas que poderiam ter iniciado esta. Sendo assim, nesse item serão abordados dois autores, sendo que ambos concordam que o primórdio da crise está relacionado à causas domésticas.

Serrano e Summa (2015) acreditam que a desaceleração da economia está relacionada majoritariamente ao forte declínio do crescimento da demanda agregada<sup>1</sup>, a qual foi um resultado de decisões tomadas pelo governo.

Segundo Serrano e Summa (2015) após o alto crescimento que o Brasil vivenciou no período de 2004-2010, com uma taxa média de crescimento de 4,5% a.a. – mais do que o dobro da média anual dos 23 anos anteriores –, o governo

---

<sup>1</sup> Segundo Sandroni (1999, p.160) “Quantidade de bens ou serviços que a totalidade dos consumidores deseja e está disposta a adquirir em determinado período de tempo e por determinado preço.”

brasileiro tomou a decisão de reduzir o ritmo de crescimento da demanda agregada através de mudanças nas políticas monetária, macroprudencial e fiscal.

Ainda segundo autores, uma das medidas que o governo tomou em 2011 foi de não aumentar o salário mínimo real, algo que não ocorria no Brasil desde 1994. Esta e outras mudanças na orientação da política econômica brasileira levaram a uma queda substancial da demanda agregada e sendo assim, fez com que o país enfrentasse um baixo crescimento tanto da produção como do investimento privado, o que mais a frente veio a causar uma recessão.

Em seu artigo, os autores destacam que as mudanças na orientação da política macroeconômica foram realizadas em duas fases, sendo elas: Forte e deliberada contração da demanda agregada em 2011, a qual teria efeitos até 2012, e grandes incentivos fiscais às empresas do setor privado.

A primeira fase foi realizada através de uma grande redução de investimento no setor público, com o intuito de trazer espaço para empresas do setor privado e também para as exportações. Porém, segundo Serrano e Summa (2015, p.4) “Uma vez que o investimento e as exportações não responderam às mudanças nos juros e na taxa de câmbio, e a desvalorização do câmbio começou a acelerar a inflação, as taxas de juros foram aumentadas novamente.”.

A segunda fase consistiu em tentar estimular o setor privado através de incentivos fiscais, para que assim houvesse uma expansão de investimento e também da demanda agregada. Porém, como a primeira fase não teve um resultado positivo, os investidores do setor privado não viram razão para o investimento, o que causou outra considerável redução do crescimento econômico.

Como resultado negativo às mudanças na política econômica, segundo Serrano e Summa (2015, p.4) “...a criação de emprego formal, que era de 1,46 milhão de empregos/ano (em média) em 2004-2010, foi de 829 mil/ano em 2011-2014, com apenas 152 mil empregos criados em 2014.”.

A figura 1 a seguir representa as taxas de crescimento do consumo privado durante o período do último semestre de 2004 até o último semestre de 2014.

**Figura 1 – Taxas de crescimento do consumo privado**



Fonte: Serrano e Summa (2015, p.15)

Conforme figura 1, é possível observar que houve uma queda na taxa de crescimento do consumo privado, e que no ano de 2014, o consumo privado cresceu apenas 0,9%. Segundo Serrano e Summa (2015, p.15) “O crescimento do consumo das famílias no Brasil depende da evolução da renda disponível real, da disponibilidade de crédito ao consumidor, e das taxas de juros reais dessas linhas de crédito.”, e conforme dito anteriormente, nenhuma dessas ações foram realizadas pelo governo, o que explica a queda do consumo privado.

Durante o último semestre de 2010 e primeiro semestre de 2011, o governo começou a adotar diversas medidas com o intuito de controlar o crédito ao consumidor, ou seja, diminuir o crescimento da demanda agregada, tomando medidas macroprudenciais para que isso ocorra. As medidas macroprudenciais, segundo Serrano e Summa (2015, p.19):

Incluem: a) o aumento do depósito compulsório de depósitos em bancos, que atua como um fiscal e tende a aumentar o *spread* bancário; b) um aumento do capital mínimo exigido dos bancos para empréstimos ao consumidor de prazos mais longos (como o financiamento de carro, mas não hipotecas), o que desencoraja os bancos a expandir essas linhas de crédito; c) crescentes impostos sobre as transações financeiras para o crédito ao consumo, em geral, o que aumenta a taxa de juros paga pelo consumidor; e d) aumento do percentual mínimo de pagamento de cartões de crédito, o que tende a reduzir a utilização para o financiamento por parte dos consumidores.

Essas medidas adotadas pelo governo brasileiro ajudaram de certa maneira a diminuir o alto crescimento do consumo, principalmente de bens duráveis, tais como automóvel, residência, entre outros. Outra consequência foi a diminuição da taxa de emprego formal, o que faz com que a renda das famílias diminua, prejudicando a quantidade de consumidores que procuram pela contratação de empréstimos bancários. Segundo Serrano e Summa (2015) houve uma queda considerável na taxa de crescimento da renda disponível real, sendo que em 2004-2010 essa taxa era de 5,3% e no período de 2011-2014 essa taxa caiu para 1,2%.

Na figura 2, a seguir, observa-se os indicadores macroeconômicos, elaborados por Serrano e Summa (2015, p.38), a qual possui uma comparação entre diversos valores citados durante este trabalho, para que assim, seja possível uma melhor visualização das alterações de valores entre os períodos de 2004-2010 e 2011-2014.

**Figura 2 – Indicadores macroeconômicos do Brasil 2004-2014**

Indicadores Macroeconômicos do Brasil 2004-2014 (Taxa média anual de crescimento a menos que declarado o contrário)		
Atividade econômica	2004-2010	2011-2014
PIB	4,4%	2,1%
Produção industrial	3,6%	-0,9%
Emprego Formal (média)	1.458	829
Taxa de desemprego	9,0%	5,4%
Demanda agregada	2004-2010	2011-2014
Consumo das famílias	5,3%	3,1%
Consumo da Adm Pública	3,2%	2,2%
Investimento	8,0%	1,8%
Máquinas e Equipamentos	12,3%	-0,7%
Construção	5,8%	2,8%
Exportações	5,2%	1,6%
Importações	13,4%	4,1%
Variáveis de política fiscal	2004-2010	2011-2014
Superávit Primário / PIB	3,2%	1,7%
Receitas do Setor Público	7,2%	1,2%
Transferências públicas para as famílias	5,6%	4,9%
Investimento das Empresas estatais (Federal)	16,3%	-2,7%
Investimento Adm Pública*	14,0%	-1,0%
Crédito para famílias	2004-2010	2011-2014
Crédito para habitação	21,5%	4,6%
Hipotecas	20,1%	29,3%
Salário Real (empregos formais)	2,9%	2,9%
Renda disponível real das famílias**	5,3%	1,2%

Observações: \* Jun 2014; \*\* Setembro 2014  
 Fontes: (1) PIB e demanda agregada (SCN / IBGE); (2) Produção Industrial (PIM / IBGE); (3) Emprego Formal (CAGED / MTE); (4) Taxa de desemprego (mensal PME / IBGE); (5) Excedente primário/ PIB do BCB; (6) Receitas nominais calculadas como Receita Total da Administração Central (STN / MF) deflacionado pelo IPCA (IBGE); (7) Transferências Públicas para as famílias calculadas como TAPS nominais (Dimac / Ipea) deflacionadas pelo IPCA (IBGE); (8) Investimento de empresas estatais calculado por Afonso e Fajardo (2015); Investimento na Administração Pública calculado pelo Investimento na Administração Pública Nominal (DIMAC / IPEA) deflacionado pelo INCC (IBGE); (9) Crédito para habitação calculado como o crédito nominal total de famílias ("Pessoa Física") (BCB) deflacionados pelo IPCA; (10) Hipotecas calculadas como crédito habitacional total nominal (BCB) deflacionadas pelo IPCA; (11) Salário real calculado pelo salário médio nominal no emprego formal (CAGED / MTE) deflacionadas pelo IPCA; (12) Renda disponível das famílias a preços médios de 1995 (DIMAC / IPEA).

Fonte: Serrano e Summa (2015, p.38).

Posto isso, Serrano e Summa (2015) acreditam que a principal causa da desaceleração econômica do Brasil foi devido às mudanças na orientação da política macroeconômica, as quais foram tomadas pelo governo com o intuito de diminuir a demanda agregada.

É importante ressaltar que existem diferentes opiniões de diversos economistas, os quais elaboram análises com o intuito de encontrar a razão e até mesmo uma explicação para a crise do momento, e para a elaboração deste

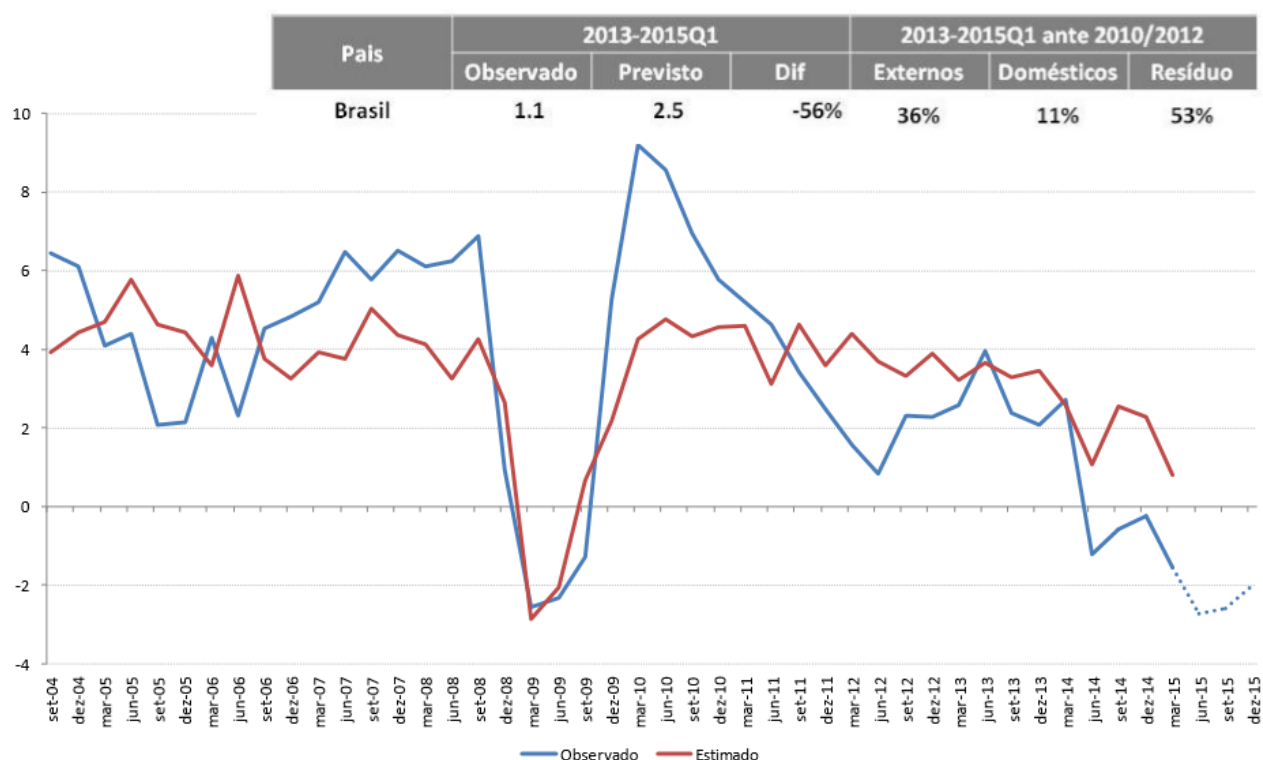
trabalho será abordado mais uma economista, a qual também defende que a crise se iniciou por causas domésticas.

Segundo Matos (2016, p.1):

A economia brasileira experimentou no período de 2004-2010 uma fase de elevado crescimento com estabilidade macroeconômica e melhora dos indicadores sociais, tendo a taxa média de crescimento do PIB alcançado 4,5% a.a. [...] Porém, depois de 2011 vem se registrando uma desaceleração expressiva no ritmo de crescimento: a taxa média no período 2011-2014 foi de apenas 2,2%.

Na figura 3 pode ser observado com mais detalhes a taxa de crescimento do Brasil.

**Figura 3 – Taxa de crescimento do Brasil – PIB**



Fonte: Matos (2016, p.11)

A figura 3 nos mostra a taxa de crescimento do Brasil desde setembro-2004 até dezembro-2015. É possível observar o alto crescimento do PIB brasileiro no final do ano de 2009 – logo após a crise financeira que ocorreu com a quebra do banco *Lehman Brothers* em 2008 nos Estados Unidos – até junho-2010. Porém a partir do segundo trimestre de 2011 a economia brasileira reduziu o seu ritmo de crescimento a taxas bem abaixo das previstas.



Segundo Matos (2016) somente 30% da desaceleração da economia brasileira pode ser explicada por fatores externos, ou seja, esta acredita que os 70% restantes são referentes a fatores domésticos. Para chegar a essa conclusão, a autora elaborou um gráfico comparando o Brasil com outros países emergentes, com o intuito de analisar a taxa de crescimento destes e compará-las com a taxa de crescimento do Brasil. Segue a tabela 1 para melhor análise.

**Tabela 1 – Taxas médias de crescimento do PIB em %**

<b>Taxas médias de crescimento* (%)</b>			
	<b>2007-2010</b>	<b>2011-2014</b>	<b>2013-2016E</b>
Mundo	3.5	3.6	3.5
Brasil	4.6	2.1	0.7
Argentina	5.1	3.1	0.8
Chile	3.3	4.4	3.1
Colômbia	4.0	5.0	4.1
Peru	6.8	5.1	4.2
Uruguai	6.1	4.7	3.4
<b>Outros emergentes</b>			
África do Sul	2.5	2.3	2.0
Rússia	2.6	2.4	-0.8
Turquia	2.4	4.5	3.4
Índia	8.1	6.4	7.2
Filipinas	4.9	5.9	6.6
Indonésia	6.2	5.7	5.3
Malásia	4.3	5.4	5.1
Tailândia	3.3	2.5	2.8

\* Brasil (IBRE/FVG): 2013/2016E: 0,1%

E: Estimativa

Fonte: Adaptado de Matos (2016, p.9)

Conforme tabela 1, quando se observa a taxa de crescimento do Brasil no período de 2011-2014, esta se encontra bem aquém dos demais países emergentes, com apenas 2,1 de crescimento, estando somente próximo deste valor a Rússia com 2,4, a Tailândia com 2,5 e a África do Sul com 2,3.

Já no período de 2013-2016E, é possível observar a grande queda na taxa de crescimento de três países, sendo que o Brasil está entre eles e além da

desaceleração econômica ocorrida, é importante ressaltar que houve uma aceleração da inflação. Segundo Matos (2016, p.6) “A taxa média de inflação no Brasil entre 2011 e 2014 foi de 6,2%, ante 5,1%, entre 2007 e 2010.”.

Sendo assim, Matos (2016) conclui em seu artigo que o Brasil teve um deslocamento em relação aos demais países emergentes, e que o desempenho do Brasil será similar ao da Rússia. Outro fator importante observado pela autora do artigo é que diversos países deveriam ser prejudicados pela piora do ambiente externo, porém, nenhum deles está desacelerando como o Brasil.

É importante ressaltar que fatores externos são sim determinantes da economia de um país, porém, esta também depende das decisões tomadas pelos formuladores da política econômica do país.

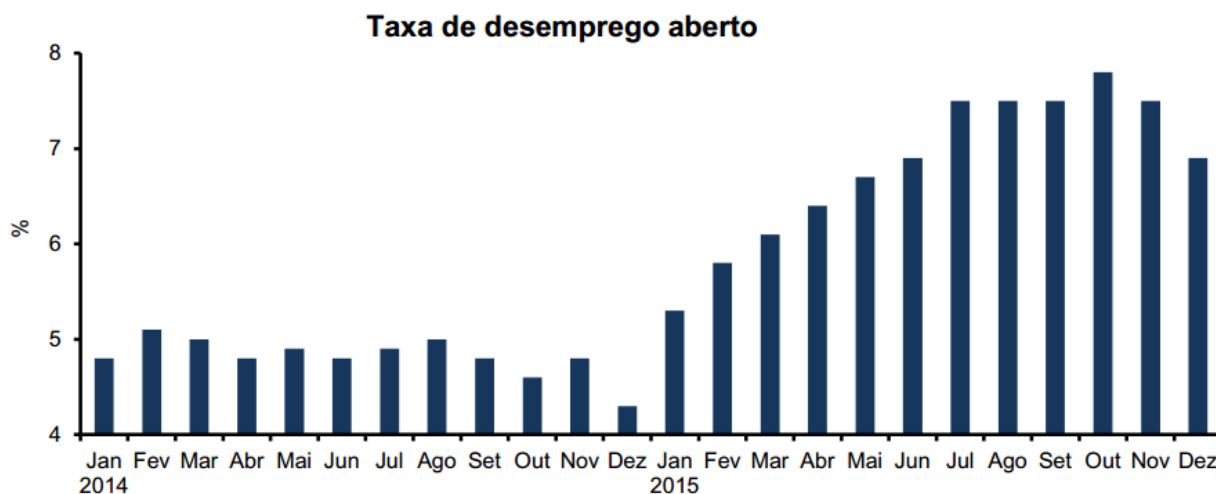
### **2.2.2 Consequências**

Serão apresentadas algumas das consequências que a crise causou na população brasileira. Serão usados os atuais meios de comunicação, os quais divulgam dados sobre a economia do país e como esta vem a afetar a população brasileira, porém, será analisado somente os meios de comunicação com credibilidade garantida.

Segundo o Relatório Anual (2015), elaborado pelo Banco Central:

Os indicadores de emprego em 2015 evidenciaram o aprofundamento do processo de distensão do mercado de trabalho, expresso em aumento da taxa de desemprego, recuo da participação do emprego formal e moderação do crescimento dos rendimentos do trabalho.

Na figura 4 é possível observar a evolução da taxa de desemprego de janeiro de 2014 até dezembro de 2015.

**Figura 4 – Taxa de desemprego**

Fonte: Relatório Anual (2015), elaborado pelo Banco Central do Brasil.

Conforme pode-se observar na figura 4, o desemprego obteve um grande aumento a partir de janeiro de 2015, e também um aumento constante após esta data.

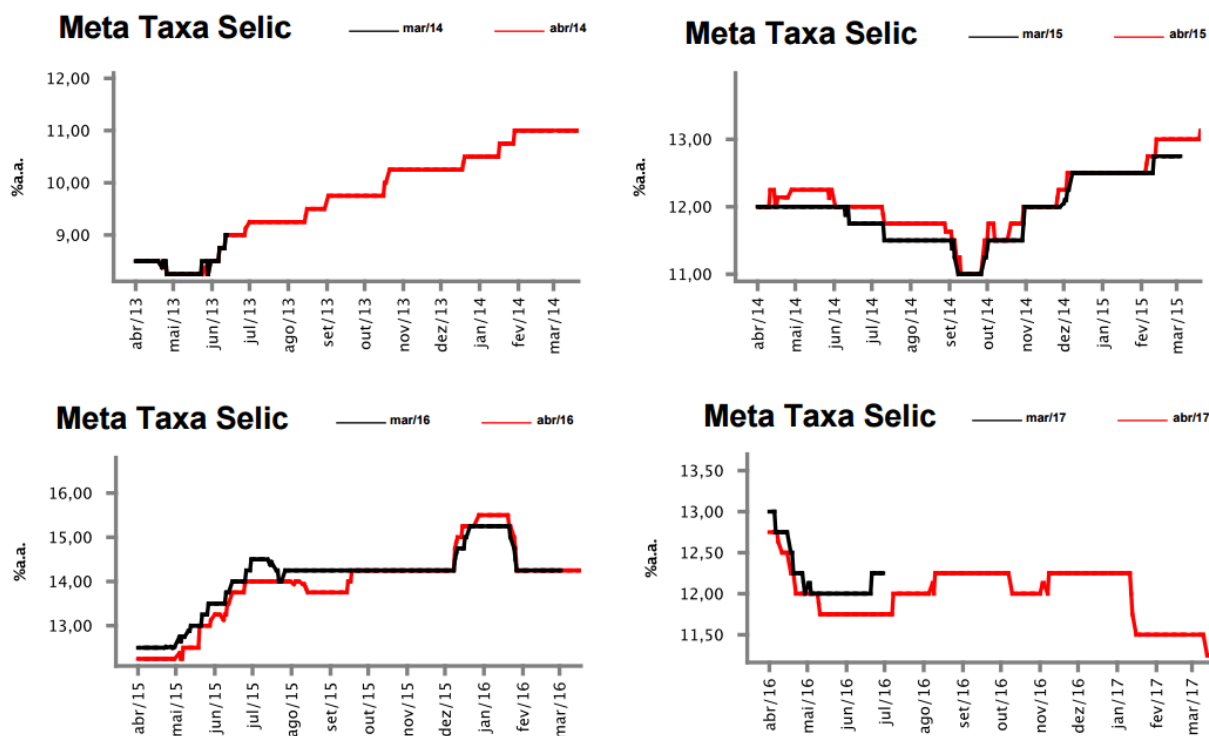
A taxa Selic é considerada de grande importância para a economia do país e seu conceito pode ser encontrado no site do Banco Central do Brasil como:

Define-se Taxa Selic como a taxa média ajustada dos financiamentos diários apurados no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic) para títulos federais. Para fins de cálculo da taxa, são considerados os financiamentos diários relativos às operações registradas e liquidadas no próprio Selic e em sistemas operados por câmaras ou prestadores de serviços de compensação e de liquidação (art. 1º da Circular nº 2.900, de 24 de junho de 1999, com a alteração introduzida pelo art. 1º da Circular nº 3.119, de 18 de abril de 2002).

Sendo assim, entende-se que quando a taxa Selic se encontra com um valor alto, o financiamento de bens e empréstimos bancários tende a diminuir, isto acontece devido ao aumento do valor do crédito, recuando as pessoas a realizar tais transações bancárias para a compra de bens, sejam eles carros, casas, entre outros.

Segundo o Relatório de Mercado, elaborado pelo Banco Central (2017), é possível analisar a evolução da taxa Selic. Observa-se na figura 5 a evolução da Selic referente aos anos de 2013 até 2017.

**Figura 5 – Evolução da taxa Selic**

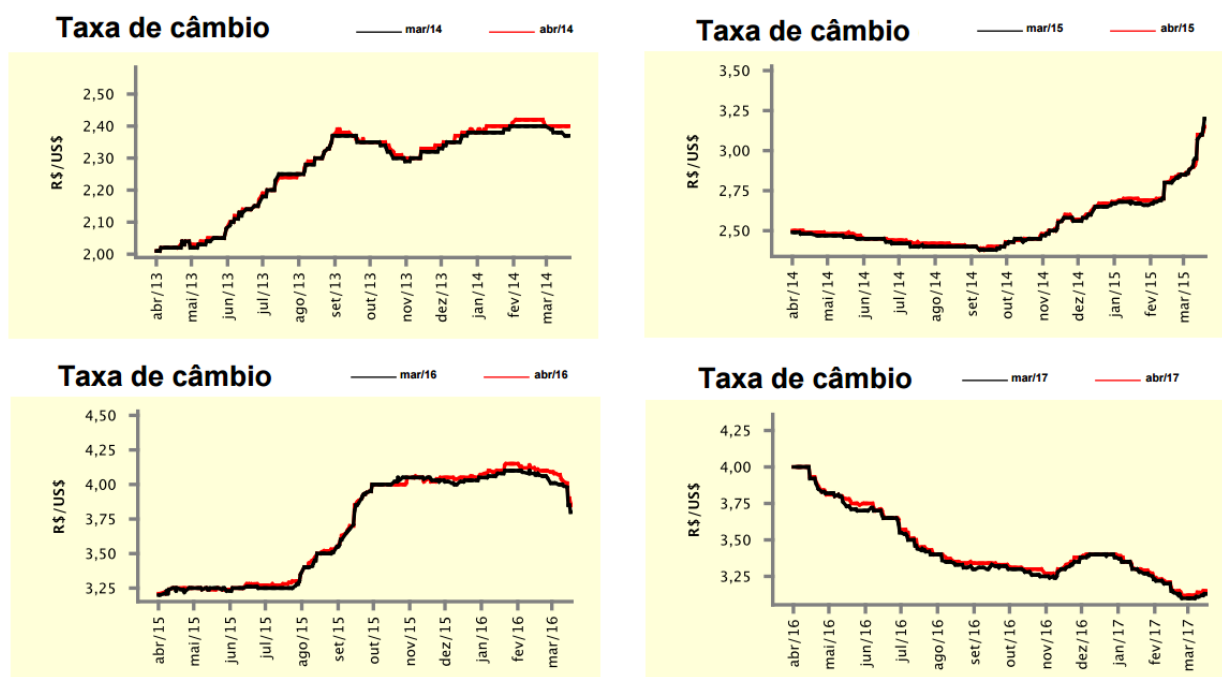


Fonte: Adaptado pela autora, com dados do Relatório de Mercado (2017).

Na figura 5 é possível observar que a partir de novembro de 2014 a taxa Selic continuou aumentando conforme os meses, após, em agosto de 2015 esta se estabilizou e somente em janeiro de 2017 a taxa Selic realmente teve uma queda significativa.

Outra consequência causada pela crise foi o aumento do dólar, o qual afeta diretamente os seguintes aspectos: as empresas as quais possuem dívidas em dólar pagarão mais caro para saldá-las; itens importados terão um custo mais caro para o consumidor final, como exemplo pode-se citar os carros importados. Ainda segundo o Relatório de Mercado, elaborado pelo Banco Central, na figura 6 é possível observar a evolução do dólar dos anos de 2013 até 2017.

**Figura 6 – Evolução do dólar**



Fonte: Adaptado pela autora, com dados do Relatório de Mercado (2017).

Conforme figura 6, percebe-se que a partir de outubro de 2014 o dólar começou a subir e em torno de dezembro de 2015/janeiro de 2016 atingiu o maior valor da história.

O IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) segundo o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) “O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é uma medida resumida do progresso a longo prazo em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde.”. Este tem como intuito ser uma medida geral em relação ao desenvolvimento de um determinado país. Na tabela 2 é possível observar o IDH do Brasil no decorrer dos anos desde 2005 até 2015.

**Tabela 2 – IDH Brasil**

<b>Ano</b>	<b>Ranking</b>	<b>IDH</b>
2005	70 <sup>o</sup>	0.800
2007	75 <sup>o</sup>	0.813
2010	73 <sup>o</sup>	0.699
2011	84 <sup>o</sup>	0.718
2012	85 <sup>o</sup>	0.730
2013	79 <sup>o</sup>	0.744
2014	75 <sup>o</sup>	0.755
2015	79 <sup>o</sup>	0.754

Fonte: Elaborado pela autora, com base nas informações do Relatório de Desenvolvimento Humano fornecido pela PNUD.

Conforme pode-se observar na tabela 2, o IDH do Brasil estava evoluindo anualmente desde 2011, porém, com o impacto da crise, o IDH em 2015 foi abaixo do ano anterior.

### 3. O MERCADO DE SEGUROS NO BRASIL

O mercado de seguros no Brasil teve as suas primeiras atividades no século XIX, segundo Superintendência de Seguros Privados (SUSEP):

A atividade seguradora no Brasil teve início com a abertura dos portos ao comércio internacional, em 1808. A primeira sociedade de seguros a funcionar no país foi a "Companhia de Seguros BOA-FÉ", em 24 de fevereiro daquele ano, que tinha por objetivo operar no seguro marítimo.

O seguro marítimo foi visto como necessário devido a nova experiência a qual o Brasil estava enfrentando: o recebimento e o envio de produtos estrangeiros, porém somente para as nações amigas de Portugal. Durante esse período, o Brasil ainda era colônia de Portugal, ou seja, as atividades seguradoras eram também reguladas pelas leis portuguesas.

Segundo SUSEP, "Somente em 1850, com a promulgação do "Código Comercial Brasileiro" (Lei nº 556, de 25 de junho de 1850) é que o seguro marítimo foi pela primeira vez estudado e regulado em todos os seus aspectos."

A partir disso, o mercado de seguros no Brasil teve um maior desenvolvimento e com isso empresas seguradoras viram uma oportunidade de investimento e além do seguro marítimo, inicia-se também o seguro terrestre.

Empresas estrangeiras começaram a perceber a expansão do mercado brasileiro e decidiram trazer sucursais de seguradoras sediadas no exterior para o Brasil.

Ainda segundo SUSEP:

Estas sucursais transferiam para suas matrizes os recursos financeiros obtidos pelos prêmios cobrados, provocando uma significativa evasão de divisas. Assim, visando proteger os interesses econômicos do País, foi promulgada, em 5 de setembro de 1895, a Lei nº 294, dispondo exclusivamente sobre as companhias estrangeiras de seguros de vida, determinando que suas reservas técnicas fossem constituídas e tivessem seus recursos aplicados no Brasil, para fazer frente aos riscos aqui assumidos.

Após o surgimento desta lei, as empresas estrangeiras viram então um despropósito no mercado brasileiro e decidiram fechar suas sucursais.

Segundo SUSEP:

O Decreto nº 4.270, de 10/12/1901, e seu regulamento anexo, conhecido como "Regulamento Murtinho", regulamentaram o funcionamento das companhias de seguros de vida, marítimos e

terrestres, nacionais e estrangeiras, já existentes ou que viessem a se organizar no território nacional.

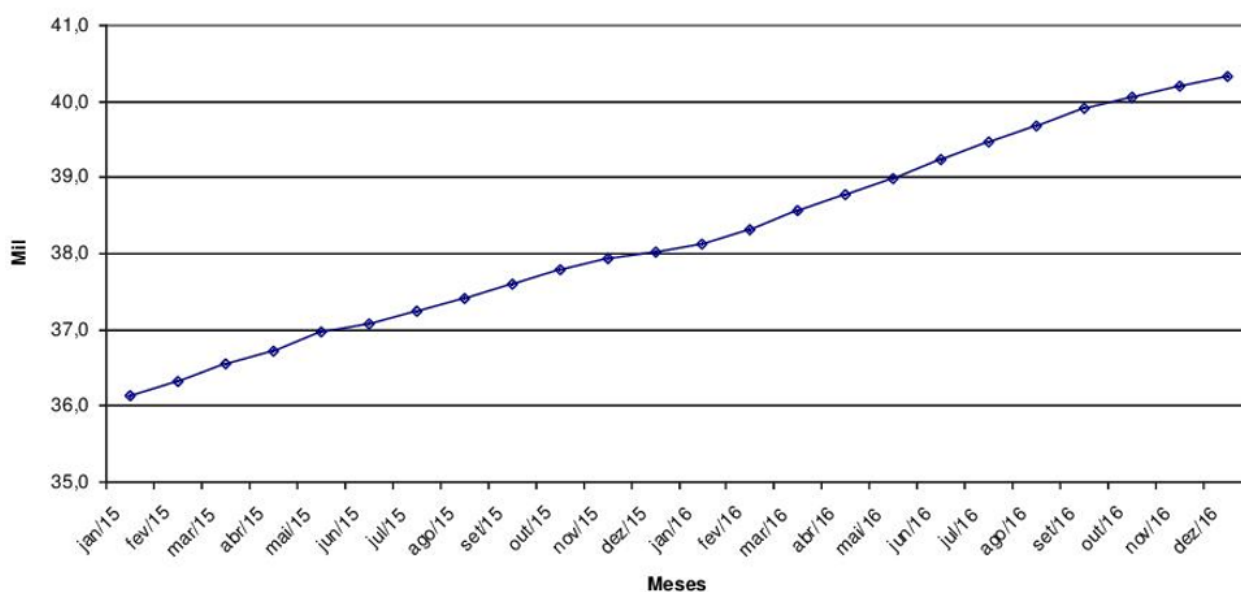
Além da regularização das seguradoras no país, o Regulamento Murtinho também foi responsável pela abertura da “Superintendência Geral de Seguros”, subordinada ao Ministério Público. Continuando o autor, mais tarde, especificamente em 12 de dezembro 1906, através do Decreto nº 5.072, a Superintendência Geral de Seguros foi substituída por uma Inspeção de Seguros, a qual também fora subordinada ao Ministério da Fazenda.

#### Segundo SUSEP:

Em 1966, através do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, foram reguladas todas as operações de seguros e resseguros e instituído o Sistema Nacional de Seguros Privados, constituído pelo Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); Superintendência de Seguros Privados (SUSEP); Instituto de Resseguros do Brasil (IRB); sociedades autorizadas a operar em seguros privados; e corretores habilitados.

Sendo assim, foram essas políticas governamentais que fizeram o mercado de seguros evoluir no Brasil. Segundo dados do SINCOR (2017) em sua Carta de Conjuntura do Setor de Seguros, é possível observar na figura 7 a quantidade de corretores no estado de São Paulo.

**Figura 7 – Quantidade de corretores no estado de São Paulo**



Fonte: Carta de Conjuntura do Setor de Seguros, SINCOR em 2017.



Conforme observado na figura 7, o mercado de seguros no Brasil pode ser considerado grande, principalmente quando se diz respeito a corretoras de seguros, tendo em média 40,3 mil corretores no estado de São Paulo, sendo eles corretores pessoa física ou pessoa jurídica. Conseqüentemente, pode-se dizer que a competitividade entre corretores é muito alta.

Ainda segundo SINCOR (2017), é possível analisar a mudança em relação a quantidade de corretores, referente ao mês de dezembro de 2015 ao mês de dezembro de 2016.

**Tabela 3 – Quantidade de corretores de seguros (mil)**

<b>Quantidade de Corretores de Seguros (MIL) - 12 Meses - São Paulo</b>			
<b>Quantidade (mil)</b>	<b>dez/15</b>	<b>dez/16</b>	<b>Var.%</b>
Todos os ramos	30,5	32,3	6%
Vida, saúde e previdência	7,6	8,0	6%
<b>Total</b>	<b>38,0</b>	<b>40,3</b>	<b>6%</b>
<b>Quantidade (mil)</b>	<b>dez/15</b>	<b>dez/16</b>	<b>Var.%</b>
Capital	18,4	19,5	6%
Interior	19,6	20,9	7%
<b>Total</b>	<b>38,0</b>	<b>40,3</b>	<b>6%</b>
<b>Quantidade (mil)</b>	<b>dez/15</b>	<b>dez/16</b>	<b>Var.%</b>
Pessoa física	23,9	25,2	6%
Pessoa jurídica	14,2	15,1	7%
<b>Total</b>	<b>38,0</b>	<b>40,3</b>	<b>6%</b>

Fonte: Adaptado pela autora, dados da Carta de Conjuntura do Setor de Seguros, SINCOR 2017.

Conforme tabela 3, é possível analisar que a quantidade de corretores aumentou em todas as situações, havendo assim, uma variação de 6% no total.

Existem vários tipos de seguros oferecidos pelas seguradoras, o que faz com que o cliente, seja ele pessoa física ou jurídica, tenha uma grande quantidade de seguros a sua escolha. Segundo Tudosobreseguros.org:

Existem no Brasil, classificados oficialmente, 95 ramos de seguros que apresentam grande variedade de detalhamento. Por exemplo, o seguro de responsabilidade civil tem 12 ramos diferentes, os seguros ligados à agricultura contam com 13 ramos distintos, etc...

Sendo assim, após pesquisas foi possível elaborar um quadro contendo os ramos e os sub-ramos de alguns dos seguros oferecidos pelas seguradoras no Brasil. Segue o quadro 2.

**Quadro 2 – Ramos e sub-ramos**

<b>Ramo</b>	<b>Detalhes</b>	<b>Exemplos</b>
Patrimonial	Seguros contra incêndio, roubo de imóveis, seguros compreensivos residenciais, condominiais e empresariais	Assistência - Bens em geral; Compreensivo residencial, condomínio e empresarial; Roubo; Lucros cessantes; Riscos de engenharia; Riscos diversos; Global de bancos; Garantia estendida - Bens em geral; Riscos nomeados e operacionais
Riscos Especiais	Seguros contra riscos de petróleo, nucleares e satélites	Riscos de petróleo; Satélites
Responsabilidades	Seguros contra indenizações por danos materiais ou lesões corporais a terceiros por culpa involuntária do segurado	Responsabilidade civil de administradores e diretores; Responsabilidade civil de riscos ambientais; Responsabilidade civil geral; Responsabilidade civil profissional
Automóvel	Seguros contra roubos e acidentes de carros, responsabilidades civil contra terceiros, DPVAT	Acidentes pessoais de passageiros - APP; Garantia Estendida - Auto; Carta verde; Seguro popular de automóvel usado; Automóvel - casco; Assistência e outras coberturas; Responsabilidade civil facultativa veículos; DPVAT

Transportes	Seguro de transporte nacional ou internacional, responsabilidade civil de cargas, do transportador e do operador	Transporte nacional e internacional; Resp. civil trânsito rodoviário interestadual e internacional - ônibus; Responsabilidade civil facultativa veículos - ônibus; Resp. civil do transportador de carga em viagem internacional; Resp. civil do transportador ferroviário carga; Responsabilidade civil transp. em viagem internacional pessoas transportadas ou não - Carta Azul; Resp. civil do transp. aéreo carga; Resp. civil do transp. rodoviário carga; Resp. civil do transportador desvio de carga; Resp. civil do transportador aquaviário carga; Resp. civil do operador do transporte multimodal
Riscos Financeiros	Seguros diversos de garantia de contratos e de fiança locatícia	<i>Stop Loss</i> ; Fiança locatícia; Crédito interno; Crédito à exportação; Garantia segurador - setor público; Garantia segurador - setor privado
Pessoas Coletivo	Seguros coletivos de vida e acidentes pessoais, vida com cobertura para riscos de sobrevivência, prestamista e educacional	Seguro funeral; Perda do certificado de habilitação de voo; Viagem; Prestamista (Exceto habitacional e rural); Educacional; Acidentes pessoais; Dotal misto; Doenças graves ou doença terminal; Dotal puro; Desemprego/Perda de renda; Eventos aleatórios; Vida; VGBL/VAGP/VRGP/VRSA/VRI
Habitacional	Seguros contra risco de morte e invalidez do devedor; danos ao imóvel financiado	Seguro habitacional em apólices de mercado - prestamista; Seguro habitacional em apólices de mercado - demais coberturas; Seguro habitacional do sistema financeiro da habitação

Rural	Seguros agrícola; pecuário; florestas; penhor rural	Seguro agrícola sem e com cobertura do FESR (Fundo de Estabilidade do Seguro Rural); Seguro pecuário sem e com cobertura do FESR; Seguro aquícola sem e com cobertura do FESR; Seguro florestas sem e com cobertura do FESR; Seguro da cédula do produto rural; Seguro benfeitorias e produtos agropecuários; Penhor rural; Seguro animais; Seguro de vida do protetor rural
Pessoas Individual	Seguros individuais de vida e acidentes pessoais, vida com cobertura para riscos de sobrevivência, prestamista e educacional	Seguro funeral; Perda do certificado de habilitação de voo; Viagem; Prestamista (Exceto habitacional e rural); Educacional; Acidentes pessoais; Dotal misto; Doenças graves ou doença terminal; Dotal puro; Desemprego/Perda de renda; Eventos aleatórios; Vida; VGBL/VAGP/VRGP/VRSA/VRT
Marítimos	Seguros compreensivos para operadores portuários, responsabilidade civil facultativa para embarcações e marítimos	Seguro compreensivo para operadores portuários; Responsabilidade civil facultativa para embarcações; Marítimos (Casco= contra riscos); DPEM
Aeronáuticos	Seguros de responsabilidade civil facultativa para aeronaves, aeronáuticos, responsabilidade civil de hangar e responsabilidade do explorador ou transportador aéreo	Responsabilidade civil facultativa para aeronaves; Aeronáuticos (Casco= contra riscos); Responsabilidade do explorador ou transportador aéreo; Responsabilidade civil hangar
Microseguros	Microseguros de pessoas, microseguros de danos	Pessoas; Danos; Previdência

Fonte: Adaptado pela autora, dados da SUSEP (Nº 455 de 6 de dezembro de 2012), 2017.

O quadro 2 representa um resumo dos ramos e sub-ramos do mercado de seguros no Brasil. Porém, é importante ressaltar que a maioria dos seguros no Brasil são facultativos, ou seja, o cliente decide, normalmente, de acordo com a sua renda, quais seguros este considera indispensável para si.

No anexo A é possível analisar o artigo 20 do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, o qual fora extraído no site do Planalto, o qual cita quais seguros são considerados obrigatórios.

No anexo B encontra-se o Decreto Nº 61.867, de 11 de dezembro de 1967, o qual regulamenta os seguros obrigatórios que foram previstos no artigo 20 acima citado.

Segue o quadro 3 com detalhes dos seguros obrigatórios no Brasil.

### Quadro 3 – Exemplos de seguros obrigatórios

Nome do seguro	Detalhes
Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de via Terrestre (DPVAT)	Foi criado pela Lei 6.194, de 19 de dezembro de 1974, e tem como objetivo amparar as vítimas de acidentes de trânsito causados por veículos automotores e/ou por suas cargas, em todo o território nacional, independente de quem seja a culpa desses acidentes.
Seguro de Danos Pessoais de Embarcações ou suas Cargas (DPEM)	Foi instituído pela Lei 8.374, de 30 de dezembro de 1991, e tem por finalidade dar cobertura de vida e acidentes pessoais a pessoas, transportadas ou não, inclusive aos proprietários, tripulantes e condutores das embarcações, e a seus respectivos beneficiários ou dependentes, sem importar que a embarcação esteja ou não em operação.
Seguro de Acidentes de Trabalho (SAT)	É um seguro antigo, instituído na época do presidente Getúlio Vargas, mas assumiu maior relevância jurídica a partir da Lei 5.316, de 14 de setembro de 1967. O objetivo é garantir ao empregado segurado do regime de previdência social um seguro contra acidente do trabalho, às expensas do empregador, mediante pagamento de um adicional sobre a folha de salários, garantido atualmente pela Previdência Social.
Seguro Habitacional do Sistema Financeiro da Habitação (SFH)	Esse seguro foi estabelecido em 1964, junto com a Lei 4.380 que criou o Banco Nacional da Habitação (BNH). Ele cobre morte e invalidez do mutuário e danos físicos ao imóvel financiado no âmbito do SFH. Foi extinto pela Medida Provisória 478, de 28 de dezembro de 2009.

<p>Seguro de Responsabilidade Civil dos Transportadores relativo aos danos pessoais provocados aos usuários dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional</p>	<p>É o seguro obrigatório para automóveis quando em viagem para países do Mercosul e cobre responsabilidade civil por danos pessoais e materiais causados a terceiros não transportados pelo veículo segurado. Foi criado pela Resolução 120, de 1994, do Grupo Mercado Comum, do Mercosul.</p>
---	---

Fonte: Adaptado pela autora, dados de Tudosobreseguros.org, 2017.

Além destes seguros citados no quadro 3, existem ainda seguros obrigatórios na área de construção civil, rural, bens dados em garantia de empréstimos, entre outros.

Ainda que estes seguros não sejam fiscalizados pelo governo da maneira em que deveriam ser, segundo artigo 112 do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966:

Art. 112. Às pessoas que deixarem de contratar os seguros legalmente obrigatórios, sem prejuízo de outras sanções legais, será aplicada multa de: (Redação dada pela Lei Complementar nº 126, de 2007)

I - o dobro do valor do prêmio, quando este for definido na legislação aplicável; e (Incluído pela Lei Complementar nº 126, de 2007)

II - nos demais casos, o que for maior entre 10% (dez por cento) da importância segurável ou R\$ 1.000,00 (mil reais). (Incluído pela Lei Complementar nº 126, de 2007)

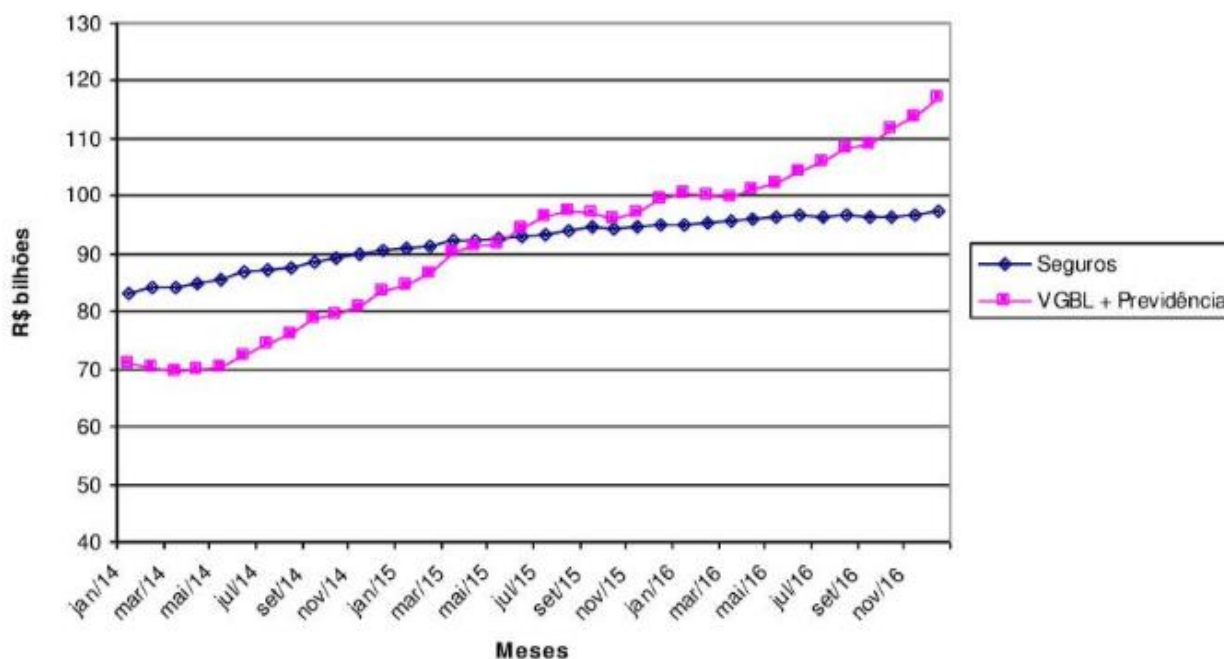
Sendo assim, cabe a todos cumprir a sua obrigação como cidadão e procurar seguir as leis estabelecidas, sendo elas para as pessoas física e jurídica.

### 3.1 Consequências da crise no mercado de seguros no Brasil

Nesse tópico será analisado o impacto da crise no setor de seguros no Brasil, primeiramente em um âmbito geral, e após com um foco maior nos seguros que a empresa do estudo de caso possui uma maior demanda.

Segundo a Carta de Conjuntura (2017), na figura 8 é possível observar que o faturamento acumulado de VGBL+Previdência apresentou um crescimento apesar da crise que o país enfrenta.

**Figura 8 – Faturamento acumulado móvel 12 meses**



Fonte: Dados SINCOR (2017).

É possível observar que apesar do país enfrentar uma crise, o ramo de VGBL e previdência apresentou um considerável aumento durante os anos. Já a linha de seguros, continuou quase constante e possuiu um pequeno aumento durante os anos.

Ainda segundo a Carta de Conjuntura, foi possível elaborar uma tabela com a receita de seguros e VGBL+Previdência, referente aos anos de 2014 a 2016. Todos os valores da tabela 4 se encontram em bilhões.

**Tabela 4 – Receita total de seguros (sem saúde)**

Ano	Receita de Seguros	Receita VGBL+Previdência	Receita Total de Seguros (Sem saúde)
2014	90,7*	83,3	174,0
2015	95,1**	99,4	194,5
2016	97,3**	117,0	214,3

Legenda: \*Sem saúde e sem VGBL

\*\*Sem saúde

Fonte: Adaptado pela autora, dados SINCOR (2017).

Com a tabela 4 é possível visualizar o que foi observado no gráfico da figura 8. O ramo de seguros possuiu um leve aumento, porém em contrapartida, o ramo de VGBL+Previdência possuiu um aumento bem maior.

Fora pesquisado também o impacto da crise no ramo de seguros de automóvel, residencial e empresarial, para que assim, seja possível fazer uma comparação no mesmo ramo na empresa analisada. Segue tabela 5 com dados extraídos do site da SUSEP.

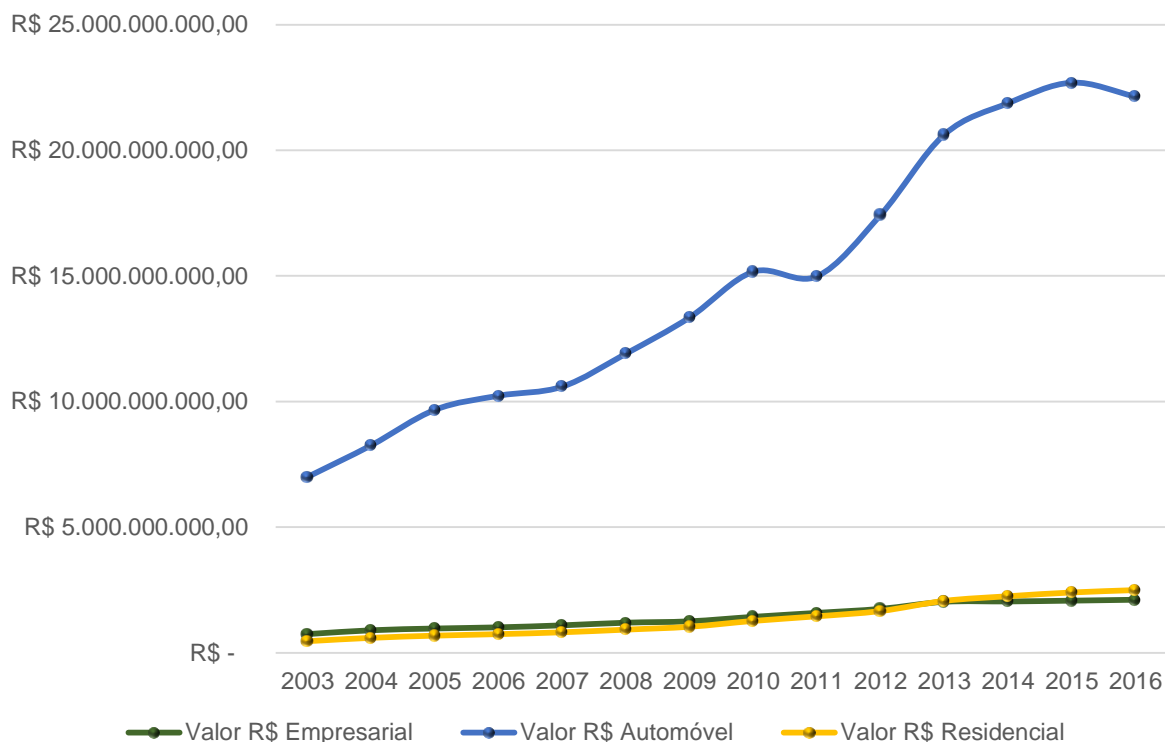
**Tabela 5 – Evolução do prêmio anual**

<b>Ano</b>	<b>Valor R\$ Automóvel</b>	<b>Valor R\$ Residencial</b>	<b>Valor R\$ Empresarial</b>
2003	R\$ 6.999.000.000,00	R\$ 460.000.000,00	R\$ 742.000.000,00
2004	R\$ 8.260.000.000,00	R\$ 594.000.000,00	R\$ 895.000.000,00
2005	R\$ 9.671.000.000,00	R\$ 681.000.000,00	R\$ 965.000.000,00
2006	R\$ 10.231.000.000,00	R\$ 741.000.000,00	R\$ 1.012.000.000,00
2007	R\$ 10.594.000.000,00	R\$ 814.000.000,00	R\$ 1.092.000.000,00
2008	R\$ 11.908.000.000,00	R\$ 921.000.000,00	R\$ 1.197.000.000,00
2009	R\$ 13.349.000.000,00	R\$ 1.035.000.000,00	R\$ 1.252.000.000,00
2010	R\$ 15.170.000.000,00	R\$ 1.267.000.000,00	R\$ 1.430.000.000,00
2011	R\$ 14.984.000.000,00	R\$ 1.450.000.000,00	R\$ 1.588.000.000,00
2012	R\$ 17.437.000.000,00	R\$ 1.661.000.000,00	R\$ 1.748.000.000,00
2013	R\$ 20.631.000.000,00	R\$ 2.065.000.000,00	R\$ 2.028.000.000,00
2014	R\$ 21.876.000.000,00	R\$ 2.250.000.000,00	R\$ 2.042.000.000,00
2015	R\$ 22.693.000.000,00	R\$ 2.400.000.000,00	R\$ 2.074.000.000,00
2016	R\$ 22.139.000.000,00	R\$ 2.494.000.000,00	R\$ 2.110.000.000,00

Fonte: Adaptado pela autora, dados da SUSEP, 2017.

Para uma melhor visualização segue a figura 9, a qual fora elaborada através dos valores da tabela 5.



**Figura 9 – Evolução do prêmio anual**

Fonte: Elaborado pela autora, dados da SUSEP, 2017.

Conforme pode ser observado na figura 9, os valores do prêmio anual referente ao ramo automóvel aumentaram significativamente durante os anos, porém, observa-se uma caída no ano de 2010 para 2011 e novamente no ano de 2015 para 2016.

Já em relação ao ramo residencial, no ano de 2015 para 2016 este teve um crescimento menor em relação aos anos anteriores, de somente R\$ 94 milhões.

O ramo empresarial também apresentou um crescimento constante durante os anos, e pode-se dizer que este não sofreu uma mudança drástica em relação à crise.

Os valores citados na tabela 5 e na figura 9 são referentes ao Brasil, lembrando-se que cada região e empresa reagem de diferentes maneiras, sendo assim, estas informações serão comparadas com a reação da empresa à economia, e então, será possível entender melhor sobre o comportamento da empresa em relação ao mercado ao qual está inserida.

## **4. ESTUDO DE CASO**

Neste capítulo serão abordadas as características da empresa utilizada para a elaboração do estudo de caso deste trabalho. Será analisada a evolução da receita de seguros dentro da empresa, seguido de uma análise do comportamento desta. Logo após, será comentado os impactos que a crise de 2015 causou na empresa estudada.

### **4.1 Característica da empresa**

A empresa utilizada para o estudo de caso deste trabalho é uma corretora de seguros, a qual foi fundada em 1969, oferecendo até os dias de hoje serviços em consultoria, análise de riscos e venda de seguros para pessoas física e jurídica, esta também mantém um relacionamento estreito com as maiores seguradoras do país.

A empresa está localizada no Bairro Jardim São Paulo em Americana, porém atende também toda a Região Metropolitana de Campinas (RMC). Hoje, possui uma cartela de em média 3.000 clientes e é composta por três sócios e quatro funcionários.

Os três sócios são responsáveis pela venda dos seguros e a renovação dos mesmos, sendo que um dos sócios cuida também da administração da empresa, porém, as decisões mais relevantes são sempre tomadas em conjunto. Os demais funcionários da empresa cuidam da secretaria, apólice de seguro, sinistro e financeiro.

A empresa utiliza o sistema *Agger* como um ERP (*Enterprise Resource Planning* – Planejamento dos Recursos da Empresa), sendo assim, as informações abaixo apresentadas foram extraídas desse programa, o qual possui um banco de dados com informações sobre todos os anos desde que a empresa o aderiu.

### **4.2 Evolução da receita de seguros**

Fora analisado dentro da empresa três diferentes ramos, os quais são os que a empresa possui uma maior demanda, sendo estes: automóvel, residencial e empresarial.

A partir de relatórios extraídos do programa *Agger*, foi possível separar o valor do prêmio anual por ramos, facilitando assim a comparação e análise dos dados da empresa com aos da SUSEP (âmbito nacional), apresentados no capítulo anterior. Na tabela 6 é possível observar os valores do prêmio dos anos 2014, 2015 e 2016.

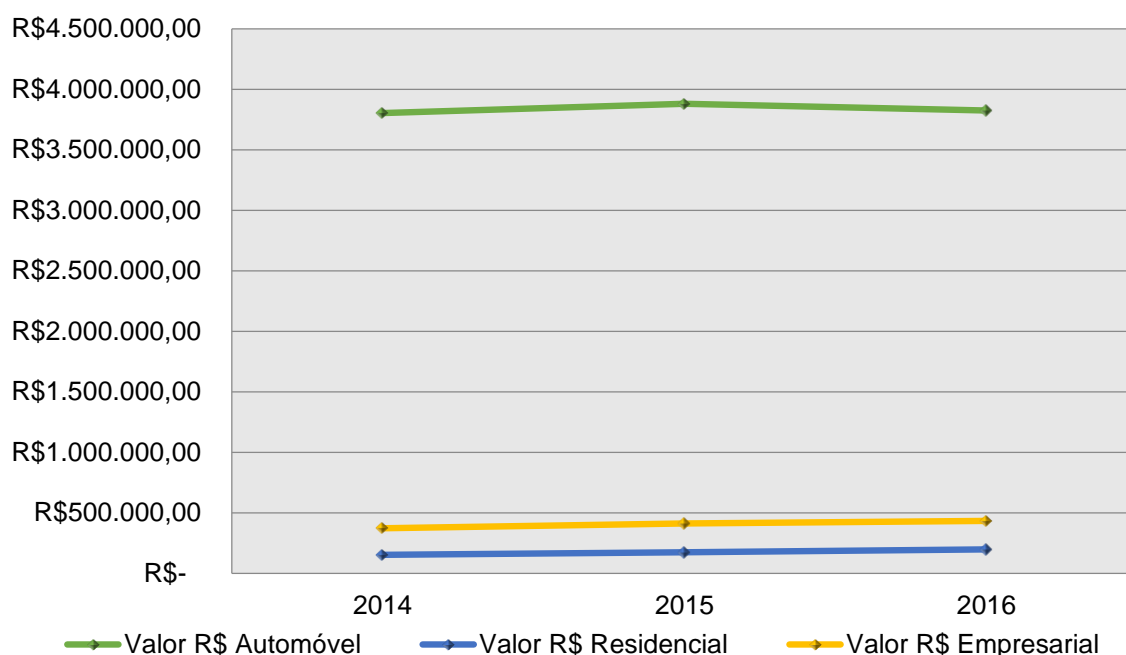
**Tabela 6 – Prêmio por ramo**

Ano	Valor R\$ Automóvel	Valor R\$ Residencial	Valor R\$ Empresarial
2014	R\$ 3.805.015,28	R\$ 152.606,32	R\$ 372.272,22
2015	R\$ 3.881.039,01	R\$ 173.138,21	R\$ 412.196,34
2016	R\$ 3.824.672,95	R\$ 198.220,83	R\$ 431.802,25

Fonte: Elaborado pela autora, dados da empresa, 2017.

Fora elaborado uma figura com os dados da tabela 6 para uma melhor visualização.

**Figura 10 – Prêmio por ano**



Fonte: Elaborado pela autora, dados da empresa, 2017.

Na figura 10 pode-se observar que o ramo automóvel teve uma queda do ano de 2015 para 2016. Já os ramos residencial e empresarial não sofreram drasticamente com a crise, visto que ambos tiveram um crescimento contínuo desde 2014.

### **4.3 Análise do comportamento da receita**

Com as informações obtidas na empresa, é possível compará-las com as informações da SUSEP, apresentadas no capítulo três deste trabalho.

Quando observado as figuras 9 e 10, é possível perceber a similaridade entre ambas, isto significa que a empresa apresentou os mesmos resultados do setor de seguros nacional. O ramo de automóvel possui uma receita muito maior quando comparada com os ramos residencial e empresarial. E o mesmo acontece dentro da empresa do estudo de caso.

O comportamento de ambas as receitas, nacional e empresa, em relação ao ramo de automóvel foram bem semelhantes, ambas tiveram uma queda no ano de 2015 para o ano de 2016.

Já o ramo residencial teve um aumento constante em ambas as análises, porém o crescimento nacional neste ramo no ano de 2015 para 2016, foi muito menor se comparado ao crescimento dos anos anteriores, isto pode ser observado na tabela 5. Na empresa, o ramo residencial continuou com um crescimento considerado normal em relação aos anos analisados.

O ramo empresarial teve um crescimento mais tímido conforme os anos, e isto pode ser observado nacionalmente e também na empresa estudada, porém mesmo durante o período de crise, este não apresentou uma queda em ambas as análises.

### **4.4 Impacto da crise sobre a receita**

Para entender melhor o motivo de somente o ramo de automóvel ter apresentado uma queda na receita, é importante entender que quando comparado com os outros ramos analisados, este possui uma elasticidade muito maior em relação aos demais.

Segundo relatório anual elaborado pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE), 2016:

A continuidade de queda de PIB em 2016, caracterizando a pior recessão da nossa história, implicou em mais um ano de retração de vendas de automóveis. O desemprego em nível recorde manteve a restrição de crédito para a venda de carros, contribuindo para a queda nas vendas. A comercialização de automóveis retraiu 20,5%.

Ainda segundo FENABRAVE, segue figura 11 a qual disponibiliza valores referente a quantidade de veículos comercializados durante os anos de 2012 a 2016.

**Figura 11 – Quantidade comercializada de veículos em %**

	Total	Autom.	Com.Leves	Caminhões		Ônibus		Motos		Implementos	
2012	5.491.220	3.634.506	-	137.751	-	29.551	-	1.637.302	-	52.110	-
2013	5.352.353	3.575.894	-1,61	154.554	13	36.740	20,6	1.515.687	-11,8	69.478	33,5
2014	4.984.554	3.328.711	-6,9	137.052	-11,3	32.042	-12,8	1.429.929	-5,7	56.820	-18,2
2015	3.872.260	2.476.904	-25,6	71.787	-47,6	20.323	-36,6	1.273.250	-11	29.996	-47,2
2016	3.071.960	1.986.362	-19,8	50.292	-29,9	13.646	-32,9	997.980	-22	23.680	-21,1

Fonte: Relatório anual 2016, FENABRAVE.

Na figura 11, pode-se observar que a quantidade de veículos vendidos apresenta uma queda desde o ano de 2012, porém os números aumentam em 2015 e em 2016.

Para que seja possível entender o comportamento da empresa, fora analisado também a quantidade de veículos novos lacrados na cidade de Americana. Esta informação foi extraída do site do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (DETRAN São Paulo).

Tabela 7 – Lacração de veículos novos em Americana

<b>Lacração de Veículos Novos na Cidade de Americana</b>		
<b>Ano</b>	<b>Mês</b>	<b>Nº de veículos</b>
<b>2014</b>	Janeiro	753
	Março	600
	Maio	596
	Julho	570
	Setembro	681
	Novembro	682
<b>2015</b>	Janeiro	535
	Março	506
	Maio	483
	Julho	450
	Setembro	420
	Novembro	429
<b>2016</b>	Janeiro	369
	Março	389
	Maio	369
	Julho	391
	Setembro	308
	Novembro	380
<b>2017</b>	Janeiro	287
	Março	397

Fonte: Elaborado pela autora, dados do DETRAN São Paulo, 2017.

Observa-se na tabela 7 que a quantidade de veículos novos lacrados na cidade de Americana, vem caindo gradativamente desde o ano de 2014, e este pode ser considerado como um dos motivos na queda da receita da empresa estudada em relação ao ramo de automóvel.

A queda na venda de veículos novos pode ser explicada por diversos motivos. No capítulo dois do presente projeto foram apresentados os impactos da crise no Brasil, e de acordo com Serrano e Summa, a renda disponível real das famílias caiu de 5,3% em 2004-2010 para 1,2% em 2011-2014. Com a diminuição da renda disponível para as famílias, estas conseqüentemente, tendem a economizar e evitar a compra de bens materiais que podem ser substituídos por alternativas mais econômicas, tais como o transporte público.

Outro aspecto importante é o aumento do desemprego no país, o qual, de acordo com o Relatório Anual de 2015 do Banco Central, apresentou um crescimento acelerado a partir de janeiro de 2015. O desemprego afeta diretamente

a renda real disponível para as famílias, fazendo com que estas diminuam o consumo.

Outro motivo para a diminuição da demanda por novos veículos, é o aumento da taxa Selic. De acordo com o Relatório de Mercado elaborado pelo Banco Central, esta possuiu um aumento constante a partir de novembro de 2014, e em torno de janeiro de 2016 está se aproximou de 16% a.a. O aumento da taxa Selic faz com que as taxas de juros dos bancos aumentem, deixando assim o crédito mais caro para o consumidor final, este o qual evitará financiar o pagamento de um novo veículo.

Fora citado anteriormente que o Brasil enfrentou um aumento considerável do preço do dólar, isto pode ser observado claramente na figura 6 deste trabalho, e em torno de dezembro de 2015/janeiro de 2016, alcançou o maior valor da história. A desvalorização da moeda brasileira em relação ao dólar faz com que os veículos importados fiquem mais caros, o que conseqüentemente, faz com que a demanda por este caia.

Com a diminuição de pessoas adquirindo novos veículos, conseqüentemente, haverá uma queda na demanda do seguro dos mesmos, e isto veio a afetar a empresa estudada neste trabalho.

Porém, o seguro referente aos ramos residencial e empresarial não foram afetados negativamente perante o momento desfavorável da economia, e como possíveis razões para que isso tenha ocorrido, pode-se citar o aumento da conscientização brasileira em relação a importância do seguro.

O seguro é considerado de extrema importância, pois as conseqüências enfrentadas por uma empresa ou pessoa física são enormes quando estas se deparam com acontecimentos as quais não estavam esperando. Em um momento de crise, a pessoa física ou jurídica normalmente não está preparada para bancar com custos inesperados, sendo assim, esta prefere se prevenir com a compra do seguro de seu bem.

A partir do momento em que a pessoa física ou jurídica possui o seu bem assegurado, esta se sente mais segura em relação a acontecimentos imprevisíveis tais como, condições climáticas desfavoráveis, incêndios, assaltos, entre outros.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do presente trabalho se deu pelo interesse da autora na área de economia, e principalmente em como as empresas reagem quando o país se encontra em um momento de crise. Para que isto fosse possível, a autora elaborou um estudo de caso em uma empresa de pequeno porte, sendo esta uma corretora de seguros situada na cidade de Americana.

Para alcançar os objetivos previamente estabelecidos para a elaboração deste trabalho, foi necessário elaborar um estudo sobre crises e após, possíveis razões que estas se iniciam. Foram apresentadas também as consequências que a crise de 2015 trouxe para a economia brasileira.

Logo após, a autora seguiu para a análise dos dados obtidos na empresa, e a partir disso, foi possível perceber que esta não apresentou grandes impactos negativos em relação a crise em que o país enfrentou. Foram analisados os três ramos que possui uma maior demanda dentro da empresa, sendo estes os ramos de automóvel, residencial e empresarial. Os dados mostraram que somente o ramo de automóvel apresentou uma queda, porém os demais não sofreram drasticamente com a crise.

Com o intuito de analisar e entender o motivo de somente o ramo de automóvel sofrer uma queda, foram apresentadas as possíveis causas deste, e como razão principal foi comprovado através de dados a diminuição da aquisição de veículos novos, o que conseqüentemente, veio a causar uma redução na demanda por seguro de automóvel.

Foi possível perceber que a empresa apresentou um resultado similar quando comparado com o mercado nacional de seguros, ou seja, pode-se entender que a empresa souber lidar com o momento desfavorável da economia, evitando assim aumentar os impactos da crise.

Com o intuito de manter a saúde da empresa, esta deve se preocupar em atender não somente os ramos mais comuns, mas acompanhar minuciosamente o mercado a qual está inserida, para que assim, saiba quais tipos de seguros apresentam uma demanda crescente para atendê-los.

Sendo assim, entende-se que toda empresa está sujeita a sofrer impactos quando o país a qual está inserida passa por um momento desfavorável na economia, porém, entender e saber lidar com momentos de crise é imprescindível



para que esta não seja afetada a ponto de não possuir forças suficientes para sobreviver ao grande mercado competitivo de hoje em dia.

Como oportunidade de novos estudos, é sugerido pela autora uma pesquisa mais profunda nos motivos dos ramos residencial e empresarial não terem sido negativamente impactados pela crise, para que assim possa-se entender melhor o mercado de seguros e também o que levam as pessoas a decidirem se vão ou não assegurar o seu bem material ou imaterial.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADVFN. **Taxa de Desemprego.** Disponível em:  
<<http://br.advfn.com/indicadores/pnad>> Acesso em 15 de Outubro de 2016

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Boletim do Banco Central do Brasil – Relatório Anual 2015.** Disponível em:  
<<http://www.bcb.gov.br/pec/boletim/banual2015/rel2015cap1p.pdf>> Acesso em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Conceito Taxa Selic.** Disponível em:  
<[http://www.bcb.gov.br/htms/selic/conceito\\_taxaselic.asp](http://www.bcb.gov.br/htms/selic/conceito_taxaselic.asp)> Acesso em 03 de Março de 2017

\_\_\_\_\_. **Focus – Relatório de Mercado.** Disponível em:  
<<http://www.bcb.gov.br/pec/GCI/PORT/readout/readout.asp>> Acesso em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Focus – Relatório de Mercado, Março de 2014.** Disponível em:  
<<http://www.bcb.gov.br/pec/GCI/PORT/readout/R20140321.pdf>> Acesso em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Focus – Relatório de Mercado, Março de 2015.** Disponível em:  
<<http://www.bcb.gov.br/pec/GCI/PORT/readout/R20150320.pdf>> Acesso em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Focus – Relatório de Mercado, Março de 2016.** Disponível em:  
<<http://www.bcb.gov.br/pec/GCI/PORT/readout/R20160318.pdf>> Acesso em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Focus – Relatório de Mercado, Março de 2017.** Disponível em:  
<<http://www.bcb.gov.br/pec/GCI/PORT/readout/R20170317.pdf>> Acesso em 01 de Abril de 2017

CARVALHO, D. O.; PIGNATA, F. A. **Efeitos da Crise Econômica no Brasil em 2015. Revista Eletrônica “Diálogos Acadêmicos”,** v. 09, nº 2, p.04-18, JUL-DEZ 2015. Disponível em: <<http://www.semar.edu.br/revista/downloads/edicao9/1-artigo.pdf>> Acesso em 25 de Agosto de 2016

CHANG, H.J. **23 Coisas que não nos contaram sobre o capitalismo.** 1º Ed. São Paulo: Cultrix, 2013. Pág. 6

\_\_\_\_\_. **Economia: Modo de Usar.** 1º Edição. São Paulo: SCHWARCZ S.A., 2014. Pág. 3

DETRAN. **Estatísticas de Trânsito.** Disponível em:  
<[https://www.detran.sp.gov.br/wps/portal/portaldetran/detran/estatisticastransito!/ut/p/z1/pVPLbslwEPwWDj1G3sRO4hwNDaRpeYXyiC-VA27rijxILKj69TU9UhFo2YMtWzuzntEYcbRCvBB79Sa0KguxNeeUey-YwCzo2gxomqLAXoNJTC11JIMfLU8awkUfGE1w3w7HDIAP8Wvw8RR6UUSdp4F93wMWEDJ8iB8xBPg6PJwpBtfhWxp4O\\_0CccTXha70O0qrstZiu5G6FsUdnO6y0cbWR](https://www.detran.sp.gov.br/wps/portal/portaldetran/detran/estatisticastransito!/ut/p/z1/pVPLbslwEPwWDj1G3sRO4hwNDaRpeYXyiC-VA27rijxILKj69TU9UhFo2YMtWzuzntEYcbRCvBB79Sa0KguxNeeUey-YwCzo2gxomqLAXoNJTC11JIMfLU8awkUfGE1w3w7HDIAP8Wvw8RR6UUSdp4F93wMWEDJ8iB8xBPg6PJwpBtfhWxp4O_0CccTXha70O0qrstZiu5G6FsUdnO6y0cbWR)>

qu1a143jdLIEV2t1QaIFGSWba5jgWcWQlxsCYk9yyZEZEI6bhBk5rX8RNBvv38a2gy9  
JcK1lvhnLRm6aLIX8oDmRVnnJiKzP2qlLk7wb5zQTh-SG-  
njS5kyn0Z97HacmWSUhZafGq3-EY0qn5vKKfaS6Ks7sga9jB6eX\_Ml63S-  
AR2cUxQ!/> Acesso em 13 de Maio de 2017

DIAS, E. L. C. **A Crise Econômica de 2008 e o Sistema Financeiro Nacional na Perspectiva pós-Keynesiana.** Finanças Públicas – XV Prêmio Tesouro Nacional – 2010. Disponível em: <[http://www3.tesouro.fazenda.gov.br/Premio\\_TN/XVPremio/politica/3pfceXVPTN/Tema\\_3\\_3.pdf](http://www3.tesouro.fazenda.gov.br/Premio_TN/XVPremio/politica/3pfceXVPTN/Tema_3_3.pdf)> Acesso em 02 de Setembro de 2016

EKERMAN, Raul; ZERKOWSKI, Ralph M. **A análise teórica schumpeteriana do ciclo econômico.** *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, v. 38, n. 3, p. 205-228, jul. 1984. ISSN 0034-7140. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rbe/article/view/325/6901>> Acesso em 05 de Setembro de 2016

FENABRAVE. **Relatório Anual 2016.** Disponível em: <<http://www3.fenabreve.org.br:8082/plus/modulos/listas/index.php?tac=indices-e-numeros&idtipo=6&layout=indices-e-numeros>> Acesso em 16 de Maio de 2017

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 6º Ed. São Paulo: Editora Atlas, 2008. Cap. 6, 7 e 8

In: MATOS, S. **A desaceleração do crescimento brasileiro: causas externas ou domésticas?** In: Organização: BONELLI, R.; VELOSO, F. **A crise de Crescimento do Brasil.** 1º Ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2016. Cap.1 Pg. 1 – 17

MATOS, S. **A desaceleração do crescimento brasileiro: causas externas ou domésticas?** Agosto-2015. FGV-IBRE. Disponível em: <<http://portalibre.fgv.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=8A7C82C54DB5CA9F014F1773B2064CD3>> Acesso em 15 de Setembro de 2016

MONTES, Gabriel Caldas; ALMEIDA, André Filipe Guedes. **Compromisso fiscal, expectativas empresariais e produção industrial: o caso brasileiro.** *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, v. 70, n. 2, p. 221-244, jul. 2016. ISSN 0034-7140. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rbe/article/view/55254/60952>>. Acesso em 06 de Setembro de 2016

PLANALTO. **DECRETO-LEI Nº 73, DE 21 DE NOVEMBRO DE 1966.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del0073.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0073.htm)> Acesso em 14 de Março de 2017

PLANALTO. **DECRETO Nº 61.867, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1967.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1950-1969/D61867.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D61867.htm)> Acesso em 14 de Março de 2017

Revista SINCOR. **Empreender é a solução.** Edição 407, Junho de 2015, página 12-16. São Paulo: SINCOR, 2015. Disponível em:

<<http://www.acervosincorsp.com.br/web/pub/jornaljcs/?true?&edicao=3446>> Acesso em 28 de Agosto de 2016

SANDRONI, P. **Novíssimo Dicionário de Economia**. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Best Seller, 1999. Disponível em: <<http://sinus.org.br/2014/wp-content/uploads/2013/11/FMI.BMNov%C3%ADssimo-Dicion%C3%A1rio-de-Economia.pdf>> Acesso em 03 de Julho de 2017

SERRANO, F.; SUMMA, R. **Demanda Agregada e a desaceleração do crescimento econômico brasileiro de 2011 a 2014**. Agosto-2015. Washington DC: CEPR (*Center for Economic and Policy Research*), 2015. Tradução por Marina Terra. Disponível em <<http://cepr.net/documents/publications/Brazil-2015-08-PORTUGUESE.pdf>> Acesso em 10 de Outubro de 2016

SINCOR. **Carta de Conjuntura do Setor de Seguros**, Edição: Agosto de 2015, página 5. São Paulo: SINCOR. Disponível em: <[http://www.sincor.org.br/site2015/downloads/carta\\_conjuntura\\_ago15.pdf](http://www.sincor.org.br/site2015/downloads/carta_conjuntura_ago15.pdf)> Acesso em 28 de Agosto de 2016

\_\_\_\_\_. **Carta de Conjuntura do Setor de Seguros**, Edição: Janeiro de 2017, páginas: 7, 8, 9, 13, 14. São Paulo: SINCOR. Disponível em: <<http://www.flip3d.com.br/web/pub/jornaljcs/index2/?numero=13&edicao=3774>> Acesso em 03 de Março de 2017

\_\_\_\_\_. **Estatísticas e Outros**. Disponível em: <<http://www.sincor.org.br/conteudoPortugues/modeloInternaComTitulo.aspx?codConteudo=1689>> Acesso em 01 de Abril de 2017

SUSEP. **História do Seguro**. Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/menu/a-susep/historia-do-seguro>> Acesso em 24 de Fevereiro de 2017

\_\_\_\_\_. **Informações Gráficas**. Disponível em: <[http://www2.susep.gov.br/menuestatistica/monitormercado/index\\_chart.asp](http://www2.susep.gov.br/menuestatistica/monitormercado/index_chart.asp)> Acesso em 14 de Abril de 2017

TUDOSOBRESEGUROS. **Um Pouco de História**. Disponível em: <<http://www.tudosobreseguros.org.br/portal/pagina.php?l=382>> Acesso em 25 de Fevereiro de 2017

\_\_\_\_\_. **Seguradoras e Regulação**. Disponível em: <<http://www.tudosobreseguros.org.br/portal/pagina.php?l=381>> Acesso em 25 de Fevereiro de 2017

\_\_\_\_\_. **Tipos de Seguros**. Disponível em: <<http://www.tudosobreseguros.org.br/portal/pagina.php?l=379>> Acesso em 02 de Março de 2017

UNDP. **Desenvolvimento Humano e IDH**. Disponível em: <<http://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0.html>> Acesso em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Human Development Reports 1990-2015.** Disponível em:  
<<http://hdr.undp.org/en/global-reports>> Acesso em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Human Development Report 2007/2008.** Disponível em:  
<[http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/268/hdr\\_20072008\\_en\\_complete.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/268/hdr_20072008_en_complete.pdf)>  
Acesso em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Human Development Report 2009.** Disponível em:  
<[http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/269/hdr\\_2009\\_en\\_complete.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/269/hdr_2009_en_complete.pdf)>  
Acesso em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Human Development Report 2010.** Disponível em:  
<[http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/270/hdr\\_2010\\_en\\_complete\\_reprint.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/270/hdr_2010_en_complete_reprint.pdf)  
> Acesso em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Human Development Report 2011.** Disponível em:  
<[http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/271/hdr\\_2011\\_en\\_complete.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/271/hdr_2011_en_complete.pdf)>  
Acesso em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Human Development Report 2013.** Disponível em:  
<[http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/14/hdr2013\\_en\\_complete.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/14/hdr2013_en_complete.pdf)> Acesso  
em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Human Development Report 2014.** Disponível em:  
<<http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr14-report-en-1.pdf>> Acesso em 01 de Abril  
de 2017

\_\_\_\_\_. **Human Development Report 2015.** Disponível em:  
<[http://hdr.undp.org/sites/default/files/2015\\_human\\_development\\_report\\_0.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/2015_human_development_report_0.pdf)>  
Acesso em 01 de Abril de 2017

\_\_\_\_\_. **Human Development Report 2016.** Disponível em:  
<[http://hdr.undp.org/sites/default/files/2016\\_human\\_development\\_report.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/2016_human_development_report.pdf)>  
Acesso em 01 de Abril de 2017

## ANEXO A

Art 20. Sem prejuízo do disposto em leis especiais, são obrigatórios os seguros de: (Regulamento)

- a) danos pessoais a passageiros de aeronaves comerciais;
- ~~b) responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestre, fluvial, lacustre e marítima, de aeronaves e dos transportadores em geral;~~
- ~~b) - Responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias fluvial, lacustre, marítima, de aeronaves e dos transportadores em geral. (Redação dada pela Lei nº 6.194, de 1974)~~
- b) responsabilidade civil do proprietário de aeronaves e do transportador aéreo; (Redação dada pela Lei nº 8.374, de 1991)
- c) responsabilidade civil do construtor de imóveis em zonas urbanas por danos a pessoas ou coisas;
- d) bens dados em garantia de empréstimos ou financiamentos de instituições financeiras pública;
- ~~e) garantia do cumprimento das obrigações do incorporador e construtor de imóveis; (Revogada pela Medida Provisória nº 2.221, de 2001)~~
- e) garantia do cumprimento das obrigações do incorporador e construtor de imóveis;
- f) garantia do pagamento a cargo de mutuário da construção civil, inclusive obrigação imobiliária;
- g) edifícios divididos em unidades autônomas;
- h) incêndio e transporte de bens pertencentes a pessoas jurídicas, situados no País ou nêle transportados;
- ~~i) crédito rural; (Revogado pela Lei Complementar nº 126, de 2007)~~
- ~~j) crédito à exportação, quando concedido por instituições financeiras públicas.~~
- j) crédito à exportação, quando julgado conveniente pelo CNSP, ouvido o Conselho Nacional do Comércio Exterior (CONCEX); (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 826, de 1969)
- ~~l) - Danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. (Incluída pela Lei nº 6.194, de 1974)~~

l) danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres e por embarcações, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não; (Redação dada pela Lei nº 8.374, de 1991)

m) responsabilidade civil dos transportadores terrestres, marítimos, fluviais e lacustres, por danos à carga transportada. (Incluída pela Lei nº 8.374, de 1991)

Fonte: Site do Planalto, 2017.

## ANEXO B

### CAPÍTULO I

#### Disposições Preliminares

Art. 1º Os seguros obrigatórios previstos no artigo 20, do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, serão realizados com observância do disposto neste Decreto.

Art. 2º Não poderá ser concedida autorização, licença ou respectiva renovação ou transferência, a qualquer título, para o exercício de atividades que estejam sujeitas a seguro obrigatório, sem prova da existência desse seguro.

Art. 3º O Banco Nacional de Habitação (BNH) poderá assumir os riscos decorrentes das operações do sistema financeiro de habitação, que não encontrem cobertura no mercado nacional, a taxas e condições compatíveis com as necessidades desse sistema.

§ 1º Para esse fim, o BNH submeterá à aprovação da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) o plano da cobertura pretendida, compreendendo as condições de taxas do seguro e respectiva nota técnica, sob fiscalização daquela Superintendência.

§ 2º A falta da cobertura prevista neste artigo deverá ser declarada pelo Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), e a incompatibilidade das taxas e condições pelo BNH

Art. 4º O Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) expedirá recomendações especiais sobre a liquidação de sinistros relativos aos seguros obrigatórios.

### CAPÍTULO

II

Dos seguros obrigatórios de responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de via terrestre

Art. 5º As pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, proprietárias de quaisquer veículos relacionados nos artigos 52 e 63, da Lei número 5.108, de 21 de setembro de 1966, referente ao Código Nacional de Trânsito, ficam obrigadas a segurá-los, quanto à responsabilidade civil decorrente de sua existência ou utilização. (Vide Decreto-Lei nº 814, de 1969)



Art. 6º O seguro obrigatório de responsabilidade civil a que se refere o artigo anterior garantirá os danos causados pelo veículo e pela carga transportadora a pessoas transportadas ou não, e a bens não transportados.

Art. 7º O seguro de que trata este Capítulo garantirá, no mínimo:

I - Por pessoa vitimada, indenização de seis mil cruzeiros novos, no caso de morte; de até seis mil cruzeiros novos, no caso de invalidez permanente, e de até seiscentos cruzeiros novos, no caso de incapacidade temporária.

II - Por danos materiais, indenização de até cinco mil cruzeiros novos, acima de cem cruzeiros novos, parcela essa que sempre correrá por conta do proprietário do veículo.

### CAPÍTULO

III

Do seguro obrigatório de responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores hidroviários

Art. 8º A responsabilidade civil do proprietário ou explorador de veículos automotores hidroviários terá condições e limites fixados pelo CNSP.

Art. 9º A responsabilidade civil do proprietário ou explorador de embarcações de turismo ou recreio será segurada, no mínimo, em importância igual ao valor da embarcação.

### CAPÍTULO

IV

Do seguro obrigatório de responsabilidade civil dos transportadores em geral

Art. 10. As pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado que se incumbirem do transporte de carga, são obrigadas a contratar seguro de responsabilidade civil em garantia das perdas e danos sobrevindos à carga que lhes tenha sido confiada para transporte, contra conhecimento ou nota de embarque.

§ 1º A obrigatoriedade a que se refere este artigo se restringirá aos casos em que os embarques sejam suscetíveis de um mesmo evento, e tenham valor igual ou superior a dez mil cruzeiros novos. (Vide Decreto nº 85.266, de 1980)

§ 2º Para apuração dessa importância, serão considerados os valores constantes das notas fiscais, faturas, conhecimentos de embarque ou outros documentos hábeis, para aquele fim, que acompanham as mercadorias ou bens.

§ 3º Os transportadores aéreos obedecerão, no que tange aos valores segurados ao que estabelece o Código Brasileiro do Ar.

## CAPÍTULO

V

Do seguro obrigatório de responsabilidade civil do construtor de imóveis em zonas urbanas por danos a pessoas ou coisas

Art. 11. Os construtores de Imóveis em zonas urbanas, são obrigados a contratar seguro de sua responsabilidade civil que garanta indenização mínima de vinte mil cruzeiros novos, por evento. (Vide Decreto nº 85.266, de 1980)

§ 1º O seguro de que trata este artigo não abrange a responsabilidade a que se refere o artigo 1.245 do Código Civil.

§ 2º Os órgãos do poder público federal, estadual e municipal de administração direta ou indireta estão sujeitos às disposições deste artigo.

## CAPÍTULO

VI

Do seguro obrigatório de transporte de bens pertencentes a pessoas jurídicas

Art. 12. As pessoas jurídicas, de direito público ou privado, são obrigadas a segurar os bens ou mercadorias de sua propriedade, contra riscos de força maior e caso fortuito, merendes aos transportes ferroviários, rodoviários, aéreos e hidroviários, quando objeto de transporte no território nacional, e de valor igual ou superior a cinco mil cruzeiros novos. (Vide Decreto nº 85.266, de 1980)

Parágrafo único. Para verificação da importância fixada neste artigo, serão considerados conforme o caso:

a) os valores escriturados dos bens e mercadorias, limitados ao custo de aquisição, admitindo-se depreciação anual de dez por cento, quando os bens forem representados por móveis, utensílios ou maquinaria, e não tenham sido objeto de compra e venda;

b) os valores constantes de notas fiscais, faturas, conhecimentos de embarque ou outro documento hábil que acompanha as mercadorias ou bens.

Art. 13. São excluídos da obrigatoriedade prevista no artigo anterior os bens e mercadorias objeto de viagem internacional.

Art. 14. A cobertura mínima para os seguros de transportes hidroviários é a Livre de Avaria Particular (LAP).

## CAPÍTULO

VII

De seguro obrigatório de danos pessoais a passageiros de aeronaves comerciais e de responsabilidade civil do transportador aeronáutico

Art. 15. O seguro obrigatório do transportador, proprietário ou explorador de aeronaves, garantirá, no mínimo:

I - Danos pessoais a passageiros de aeronaves comerciais, suas bagagens, acompanhadas ou não - nos limites estabelecidos pelo Código Brasileiro do Ar.

II - Responsabilidade civil extra contratual do proprietário ou explorador de aeronaves - oitocentos mil cruzeiros novos, por acidente-aeronave, em se tratando de aeronaves pertencentes a linha regulares de navegação aérea e quatrocentos mil cruzeiros novos, por acidente-aeronave, nos demais casos. (Vide Decreto nº 85.266, de 1980)

## CAPÍTULO

VIII

Do seguro rural obrigatório

Art. 16. O seguro rural obrigatório destina-se a ressarcir os danos causados por acidentes, fenômenos da natureza, praga ou doenças, a rebanhos, plantações e outros bens ligados á atividade ruralista.

Parágrafo único. São segurados as cooperativas rurais e as pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, que explorem atividades agrícolas ou pecuárias.

Art. 17. O seguro de crédito rural será disciplinado pelo CNSP, nos termos da disposição do artigo 10 do Decreto número 60.459, de 13 de março de 1967.

## CAPÍTULO

IX

Do seguro obrigatório contra riscos de incêndio de bens pertencentes a pessoas jurídicas

Art. 18. As pessoas jurídicas, de direito público ou privado, são obrigadas a segurar, contra os riscos de incêndio, seus bens móveis e imóveis, situados no país, desde que, localizados, em um mesmo terreno ou em terrenos contíguos, tenham, isoladamente ou em conjunto valor igual ou superior a vinte mil cruzeiros novos. (Vide Decreto nº 85.266, de 1980)

Parágrafo único. Para determinação da importância pela qual deverá ser realizado o seguro, serão adotados os valores de reposição dos bens.

## CAPÍTULO

X

Do seguro obrigatório de garantia do cumprimento das obrigações do incorporador e construtor de imóveis e de garantia do pagamento à cargo do mutuário

Art. 19. O seguro obrigatório de garantia do cumprimento das obrigações do incorporado e construtor de imóveis, quando responsáveis pela entrega das unidades, será efetuado pelo valor fixado contratualmente para a construção.

Art. 20. O seguro para garantia da obrigação contratual dos adquirentes de imóveis em construção, previsto no artigo 20 alínea "f", do Decreto-lei número 73 de 21 de novembro de 1966, será contratado por valor igual ao dessa obrigação.

Art. 21. o disposto neste capítulo só se aplica a incorporações ou construções de valor não inferior a vinte e um mil cruzeiros novos. (Vide Decreto nº 85.266, de 1980)

#### CAPÍTULO

XI

Do seguro obrigatório de bens dados em garantia de empréstimos ou financiamentos de instituições financeiras públicas

Art. 22. O seguro obrigatório de bens dados em garantia de empréstimos ou financiamentos de instituições financeiras públicas deve ser contratado em montante correspondente ao respectivo valor de reposição.

#### CAPÍTULO

XII

Do seguro obrigatório de edifícios divididos em unidades autônoma

Art. 23. O seguro obrigatório garantindo riscos provenientes de danos físicos de causa externa, de acordo com o artigo 13, do Decreto número 4.591, de 16 de dezembro de 1964, relativos a edifícios divididos em unidades autônomas, será contratado pelo valor de reposição.

#### CAPÍTULO

XIII

Do seguro obrigatório de crédito à exportação

Art. 24. As firmas exportadoras estão obrigadas a efetuar o seguro de crédito à exportação instituído pela Lei número 4.678, de 16 de junho de 1965, e regulamentado pelo Decreto número 57.286, de 18 de novembro de 1965, sempre que o crédito fôr concedido por instruções financeiras públicas, e desde que as condições gerais das operações de seguros administram cobertura para o risco.

Parágrafo único. O seguro deverá cobrir os "riscos comerciais" e os "riscos políticos e extraordinários", como definidos em lei, regulamento e normas aprovadas pelo CNSP.

Art. 25. As instituições financeiras públicas e o IRB deverão estabelecer reciprocidade no fornecimento de informações cadastrais que tiverem, relativamente aos importadores e exportadores.

Art. 26. Ficam excluídas da obrigatoriedade do seguro, para os "riscos comerciais", as operações efetuadas:

I - Com órgãos de administração pública estrangeira ou entidade a eles vinculada ou quando a operação fôr realizada com particular que a tiver garantia por um daqueles órgãos ou entidades.

II - Com sucursais, filiais ou agencias do exportador, ou com devedores em cujos negócios seja aquele interessado, como sócio ou credor.

Parágrafo único. Para as operações referidas no inciso I dêste artigo, poderá ser concedida cobertura conjuntamente com a de "riscos políticos e extraordinários".

Art. 27. O recebimento dos prêmios de seguro e o pagamento de sinistros e despesas, quando em moeda estrangeira, far-se-ão segundo as diretrizes fixadas pelo Conselho Monetário Nacional.

## CAPÍTULO

XIV

### Das Disposições Gerais e Transitórias

Art. 28. Nenhum veículo a que se refere o artigo 5º deste Decreto poderá ser licenciado, a partir de 1º de janeiro de 1968, sem que fique comprovada a efetivação do seguro ali previsto.

Art. 29. As autoridades políticas prestarão à SUSEP, ao IRB e às sociedades seguradoras, tôda colaboração necessária ao levantamento da estatística, registro e apuração de responsabilidade dos acidentes que envolvam qualquer veículo a que se refere êste Decreto.

Art. 30. Para a verificação do cumprimento da obrigatoriedade a que se refere o artigo 23 dêste Decreto, as autoridades municipais ou estaduais exigirão que, ao efetuar-se o pagamento do impôsto predial, seja feita pelo síndico ou pelo próprio condômino, a prova da realização do seguro.

Parágrafo único. Dita comprovação poderá ser feita:

- a) pela exibição da respectiva apólice, ou sua cópia devidamente autenticada.
- b) pela entrega de declaração assinada pelo síndico, e da qual constem: número da apólice; nome da companhia do seguro; datas de início e término do seguro; número e rua em que se situa o edifício; valor total do seguro.

Art. 31. Nenhum veículo de transportador, pessoal física ou jurídica, de direito público ou privado, poderá a partir da data fixada pelo CNPS trafegar com bens ou mercadorias sem que fique comprovada a efetiva realização dos seguros obrigatórios de responsabilidade civil do transportador.

Art. 32. Nenhum veículo, ou qualquer equipamento de transporte, a partir de 1º de janeiro de 1968, poderá transportar pessoas, bens e mercadorias, sem que

fique comprovada a efetiva realização dos seguros obrigatórios a, que se referem os capítulos III, IV, VI e VII dêste Decreto.

Art. 33. Nenhuma operação de crédito rural poderá ser realizada a partir de 1 de março de 1968, sem que fique comprovada a efetiva realização do serviço rural.

Art. 34. As escrituras públicas que versarem sobre incorporação ou construção de imóveis a que se refere o artigo 20, alínea "e", do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966 não poderão, a partir da data fixada pelo CNSP, ser inscrita no Registro Geral de Imóveis, sem que delas conste expressa referência à comprovação do respectivo seguro, ou à isenção certificada pela SUSEP, na hipótese de inexistência de cobertura, no mercado segurador, declarada pelo IRB.

Art. 35. Nenhum contrato de venda, promessa de venda, cessão ou promessa de cessão de direito relativos a imóveis, cujo preço fôr ajustado para pagamento a prazo, mediante financiamento concedido por instituições financeiras públicas ou sociedades de crédito imobiliário, poderá, a partir da data fixada pelo CNSP, ser registrado no Registro Geral de Imóveis, sem a prova da contratação dos seguros previstos no art. 20, alíneas "d" e "f" do Deceto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966.

Art. 36. Caberá à instituição financeira pública exigir do exportador a comprovação do seguro referido no art. 24 e seu parágrafo único, dêste Decreto.

Art. 37. A obrigatoriedade do seguro estabelecida no capítulo XIII dêste Decreto se iniciará noventa dias da data de sua publicação, a partir de quando nenhum contrato de financiamento poderá ser assinado pelas entidades financeiras públicas, sem a comprovação da cobertura do seguro ali referido.

Art. 38. O CNPS expedirá normas disciplinadoras, condições e tarifas dos seguros de que tratam o presente Decreto e quaisquer disposições legais sobre seguros obrigatórios.

~~Art. 39. o CNPS reverá, com a periodicidade mínima de dois anos, os limites fixados neste Decreto. (Revogado pelo Decreto nº 85.266, de 1980)~~

Art. 40. Êste Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogados o artigo 116 e o Capítulo III, exceto o artigo 16 e parágrafos, do Decreto nº 60.459, de 13 de março de 1967 e quaisquer disposições em contrário.

Brasília, 7 de dezembro de 1967; 146º da Independência e 79º da República.