



**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DA ___ VARA CÍVEL DA
COMARCA DE MAGÉ – RIO DE JANEIRO**

DIVINA LUZ TRANSPORTE E TURISMO LTDA, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF sob o Nº 07.370.012/0001-57, registrada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob o nº NIRE 33.2.0749025-0, situada na Rua Eustáquio, nº 948, Parque Santa Lúcia, Duque de Caxias, RJ, CEP: 25.251-600, representada por seu sócio administrador, **MANOEL LUIS ALVES LAVOURAS**, brasileiro, casado pelo regime de comunhão parcial de bens, empresário, portador da cédula de identidade sob o nº 05.955.891-6, inscrito no CPF sob o nº 851.622.647-68, residente e domiciliado na Avenida Magistério, nº 68, apto 301, Moneró, Ilha do Governador/RJ, CEP: 21.920-450, por seus procuradores infra-assinados, com instrumento de mandato incluso, (Doc.02) vem respeitosamente à presença de V. Exa., com fundamento nos artigos 47 e seguintes da Lei n.º 11.101, de 09 de fevereiro de 2005, requerer a presente **RECUPERAÇÃO JUDICIAL** de forma a viabilizar o pagamento integral de seu passivo, o que o faz consubstanciada nos argumentos fáticos e substratos jurídicos a seguir articulados:

I - DO HISTÓRICO DA SOCIEDADE REQUERENTE

1. DIVINA LUZ TRANSPORTE E TURISMO LTDA, é uma empresa que foi fundada em 12.01.2005, tendo como sua atividade principal com o serviço de Transporte Urbano no Município de Magé, é uma empresa de transporte rodoviário urbano de passageiros, sediada no município de Duque de Caxias. **Entretanto, a requerente possui uma filial no Município de Magé, na rua Leopoldina, Lote 01 A, quadra 02, Piabetá, CEP: 25.915-000, Rio de Janeiro, onde está localizada a sua garagem.**



2. Atualmente serve ao Município de Magé, com linhas municipais, com sucesso e mantendo seu compromisso social, mesmo com os diversos problemas que serão explicitados neste pedido.

3. Após o surgimento da REQUERENTE em 12 de janeiro de 2005, a mesma vem atuando em seu ramo de atividade por mais de 17 anos ininterruptos.

4. Fundamental citar que a empresa vinha crescendo até meados do ano de 2018, quando o mercado foi brutalmente atacado por Transportes clandestinos chefiados em sua maior parte por milícia e pelo crime organizado.

5. Atualmente a **REQUERENTE**, presta serviço de transporte coletivo municipal e intermunicipal, de forma a atender as demandas de deslocamento dos usuários do sistema de transporte coletivo urbano de passageiro conforme contrato de concessão 009/12 realizado entre a Requerente a Prefeitura Municipal de Magé (em anexo – Doc 04), exercendo um impacto significativo sobre o comércio, educação, finanças, indústria, mídia, pesquisas, tecnologia, entre outros.

6. A empresa conta com frota de 280 ônibus mais 09 veículos auxiliares, na esfera metropolitana em constante operação para melhor atender a população do Município de Magé e região.

7. A **REQUERENTE** conta ainda com departamentos de recursos humanos que fazem um trabalho contínuo em treinamento e capacitação de funcionários, focando a saúde do colaborador como uma de suas premissas maiores, mediante a promoção de ações e medidas preventivas, o que repercute diretamente na qualidade do serviço prestado, o que pode ser comprovado pelo baixo número de demandas trabalhistas contra a empresa antes da crise.

8. Ao longo de toda sua existência e valorizando de forma diuturna o elemento humano, a **REQUERENTE** vem atendendo, apesar de todos os percalços, as necessidades da população que depende do transporte público, promovendo a integração e o desenvolvimento da cidade.

9. A REQUERENTE constitui-se como empresa sólida e com expertise no transporte público do estado do Rio de Janeiro, com mais de 17 (dezessete) anos de atuação, ou seja, desde o ano de 2005, com participação significativa no sistema de transporte público da região em que atua.

10. Desta forma, participa ativamente no crescimento e desenvolvimento desta região, sendo que a REQUERENTE conta com 33 (trinta e três) empregados diretos, promovendo a ligação do transporte coletivo de passageiros em toda a região Magé, constituindo-se em verdadeiro patrimônio empresarial da região.

11. Considerando o efeito multiplicador estimado, calcula-se que a REQUERENTE gere, indiretamente e por efeito da receita, mais de 120 (cento e vinte) empregos indiretos englobados aí os prestadores de serviços e atividades empresariais acessórias.

12. Merece destaque o fato de que os serviços prestados pela REQUERENTE para suportar o fluxo de trabalhadores usuários diariamente do sistema de transporte público local têm alta relevância econômica para a cidade permitindo ainda ao poder público o efetivo planejamento de políticas públicas de ocupação do solo, escoamento do trânsito e incremento de uma nova política de desenvolvimento do transporte público.

13. Importante ainda expor a Requerente possui a concessão de linhas municipais de Magé, conforme contrato de concessão 009/12, na qual prevê o prazo desta concessão por 20 anos. Seguem abaixo as linhas que a requerente é responsável por desempenhar a sua atividade de transporte coletivo no Município de Magé:

- **Linha – Andorinhas x Magé;**
- **Linha – Andorinhas x Piabetá (Via Rua Saquarema);**
- **Linha – Barão de Iriri x Magé (circular);**
- **Linha – Barbuda x Magé**



- **Linha – Citrolândia x Magé (via nova Marília);**
- **Linha – Jardim Esmeralda x Piabetá;**
- **Linha – Jardim Nazareni x Piabetá via Pq. Caçula (circular);**
- **Linha – Maurimarcia x Piabetá (circular);**
- **Linha – Meio da Serra x Piabetá;**
- **Linha – Parque Boneville x Magé**
- **Linha – Parque dos artistas x Piabetá;**
- **Linha – Pau grande x Magé;**
- **Linha – Pau grande x Piabetá (via fragoso);**
- **Linha - Pau grande x Piabetá (via ilha);**
- **Linha – Piabetá x Olaria (Via est. Nova e Ipiranga);**
- **Linha – Piabetá x Magé (Via BR);**
- **Linha - Piabetá x Magé (Via Estrada da Conceição);**
- **Linha – Piabetá x Magé;**
- **Linha – Ponte Preta x Piabetá;**
- **Linha – Ponte Preta x Pq. Paranhos;**
- **Linha – Raiz da serra x Piabetá;**
- **Linha – Saco x Magé;**
- **Linha – Olaria x Piabetá (via suruí);**
- **Linha – Vila Inca x Magé;**
- **Linha – Ypiranga x Magé (via estrada nova);**
- **Linha – Ypiranga x Magé (via Suruí-DPO);**
- **Linha – Ypiranga x Magé (via Suruí-Partido);**
- **Linha – Magé x Fragoso (via Stº Aleixo);**
- **Linha – Magé x Fragoso (via BR 493);**
- **Linha – Magé x Jóquei (via Suruí e DPO);**
- **Linha – Magé x Jóquei (via Suruí e Partido);**
- **Linha – Barreira x Paranhos (via Piabetá);**
- **Linha – Maurimarcia x Nazareno (via Piabetá e Parque Caçula);**
- **Linha – Nova Marília x Parque Iriri (via saco);**
- **Linha – Piabetá x Ypiranga (via Olaria e estrada nova);**
- **Linha – Magé x Boleville (via Vila Inca);**

- **Linha – Parque dos Artistas x Ponte Preta (via Piabetá);**
- **Linha – Andorinhas x Raiz da Serra (via Rio D´Ouro e Pau Grande);**
- **Linha – Andorinhas x Piedade (Via Magé).**

14. Nessa mesma linha, ou seja, quanto a inovações, ampliações e melhorias das requerentes, vinte ônibus se juntam à frota da **REQUERENTE** para atendimento de suas linhas urbanas.

15. Todos os veículos adquiridos têm conformidade com a norma Euro 5 e possuem reduzidos índices de emissão de gases poluentes. Além destes urbanos, a **REQUERENTE** também recebe novos ônibus rodoviários de motor traseiro para atendimento de suas linhas de serviço A, em configurações similares a outro já presente na empresa desde o segundo semestre de 2016. (fonte: notícias publicadas na internet, conforme documentos em anexo).

16. Portanto, no que tange ao histórico da empresa **REQUERENTE** é fácil concluir que a mesma tem capacidade técnica comprovada para atuar no transporte público, sempre adotando uma gestão participativa, visando sempre melhorias para o transporte público da cidade, bem como respeitar a legislação trabalhista e as condições do trabalhador, o que aos poucos foram sendo sacrificados em virtude da gestão pública municipal a qual ocasionou todos os problemas financeiros da empresa, que foi obrigada a chegar ao ponto de requerer esta medida de extrema.

II- DOS MOTIVOS DA CRISE ECONÔMICO-FINANCEIRA

17. Os principais eventos ou causas externas que determinaram o atual cenário de dificuldades econômicas e financeiras da **REQUERENTE** estão relacionados a fatores alheios à sua administração.

18. Não obstante tais fatos, reiteradas foram as solicitações feitas pela empresa aos órgãos competentes, visando o restabelecimento

do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, a intensificação das fiscalizações sobre os clandestinos, dentre outras medidas, todas sem resposta pelo poder público.

19. É cediço que a disparidade entre os valores das tarifas, custo de combustível, aumento da carga tributária, encargos da folha de salários, isenções tarifárias, e outras medidas acarretam o desequilíbrio financeiro da empresa, que deixaram de arcar com fornecedores, instituições financeiras, impostos etc., mantendo apenas com **ENORME DIFICULDADE** o pagamento dos salários dos empregados, sendo que nos últimos meses até pagamento escalonado a **REQUERENTE** foi obrigada a realizar.

20. Consoante a isso, a Crise do Rio de Janeiro que nitidamente e comprovadamente pelos órgãos, é o ESTADO DA FEDERAÇÃO EM PIOR SITUAÇÃO FINANCEIRA, sofre também sendo o ESTADO COM O MAIOR NÚMERO DE DESEMPREGADOS DO BRASIL. (Fonte: Min. Economia CAGED 2021).

21. Ainda com base nessa mesma fonte, os setores da economia do Rio de Janeiro que mais sofreram foram:

- 1º - Serviços
- 2º - Comércio

22. Os dois setores que são mais ligados aos clientes transportados pelo Transporte Público.

23. Vale ressaltar, que conforme matéria veiculada no site: diariodotransporte.com.br, em 02 de junho de 2017 apontou que em dois anos, 10% das empresas de ônibus urbanos do país deixaram de operar e 70% estão endividadas. Fonte: <https://diariodotransporte.com.br/2017/06/02/em-dois-anos-10-das-empresas-de-onibus-urbanos-do-pais-deixaram-de-operar-e-quase-70-estao-endividadas/>.

24. Consta na matéria que a *crise econômica, queda de demanda, falta de infraestrutura para os ônibus e distorções tarifárias estão entre as*



principais causas apontadas por levantamento da NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos realizado pela FSB.

25. Entre 2014 e 2016, o Brasil perdeu 56 empresas de ônibus que prestavam serviços urbanos e metropolitanos em diversas regiões. A maior parte delas, 44, entrou em falência ou encerrou as atividades enquanto 12 não participaram ou foram derrotadas em processos de licitação e não continuaram no setor.

26. É o que aponta uma pesquisa inédita da NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos realizada pelo Instituto FSB Pesquisa. **O número de empresas que deixaram de operar corresponde a 9,9% do total de filiadas da entidade, que representa mais de 550 viagens em todo o País.**

27. Além disso, revela a pesquisa, 67,6% das empresas de ônibus em todo país estão endividadas, sendo que a maior parte, quase 30%, possui apenas dívidas públicas. Deste universo, 30% são dívidas com a Previdência Social.

28. A crise econômica do país também afetou duramente a operação da empresa **REQUERENTE**. A recessão, perda do poder de compra do consumidor, agravamento da crise financeira do País iniciada em 2016, que piorou em 2017, 2018 e 2019, com a queda de postos de trabalho que chegaram a mais de 12 milhões de desempregados, afetou a operação da empresa frontalmente, uma vez que não havendo emprego, não há movimentação no comércio, as empresas não adquirem o Vale transporte, e o passageiro não utiliza o transporte público, e com isso gera um desequilíbrio na operação, vez que Diesel, Lubrificantes, pneus, manutenção, folha de salários e tributos se mantem, uma vez que a empresa necessita cumprir sua obrigação e manter os veículos em operação, mesmo sem passageiros, assim por mais que fossem realizados ajustes na operação, o atendimento não podia ser reduzido como necessário por ser um serviço público.

29. O óleo diesel, o principal insumo da empresa requerente sofreu altas sucessivas e ao mesmo tempo a tarifa não acompanhou a curva de crescimento, mais uma vez por ser uma tarifa pública, como se não bastasse

há um desequilíbrio no próprio consórcio onde há empresas que operam linhas mais lucrativas em detrimento as outras, o que somente foi reconhecido pela prefeitura, posteriormente.

30. Desde 2018, os prejuízos são incontáveis, o valor do óleo diesel subiu de R\$ 3 para R\$ 5,62, enquanto a administração municipal manteve o valor das tarifas em R\$ 4,05, sem nenhuma reposição inflacionária.

31. Vale lembrar que em março de 2022, o Ministério Público deu um prazo de 60 dias para que o Governo do Estado termine o processo de revisão tarifária das empresas de ônibus.

32. Importante citar ainda que nos últimos dez anos, ao menos 16 empresas de ônibus fecharam as portas no Rio e, das 29 remanescentes, 13 estão em processo de recuperação judicial, concluindo assim, que a crise neste setor é evidente.

33. Dessa forma, vimos que a situação das empresas de transporte em nosso país está caótica, diante dos vários argumentos apresentados. Com isso, conclui-se que estes fatores externos contribuíram substancialmente para que a situação da **REQUERENTE** chegasse no ponto em que está.

34. Como se não bastasse, a pandemia afetou e agravou muito, mas a situação, vez que desde março de 2020, houve um esvaziamento dos passageiros, inclusive pelo fato das determinações sanitárias para proteger a população da **COVID 19**.

35. Assim, atendendo desde já o disposto no Artigo 51, I, destaca-se abaixo as causas concretas da situação patrimonial e as razões da crise econômico-financeira da **REQUERENTE**, destacam-se os seguintes:

A - DEFASAGEM NAS TARIFAS PRATICADAS

36. O reajuste das tarifas tem como objetivo corrigir a defasagem existente entre os preços das passagens e o aumento dos custos

ocorridos num dado período-base (últimos doze meses), levando-se em conta os gastos com combustível aquisição de peças de reposição, manutenção, depreciação do veículo, taxas, tributos e impostos, despesas administrativas gerais e inclui a remuneração da mão de obra com benefícios sociais.

37. Conforme estabelecido nos Contratos de Concessão firmado entre as empresas e Departamento Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro – DETRO/RJ, anualmente deve ser realizado tal cálculo tarifário, na qual é identificado todos os custos de operação da empresa para definição da tarifa, de forma a manter o equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos.

38. Ocorre que estas defasagens, impõe à empresa o ônus financeiro de prestar seus serviços com prejuízos, acaba-se por retirar destas a possibilidade de execução de projetos de renovação de frota, instalação de GPS, criando-se empecilhos até mesmos para se honrar os mais basilares compromissos, ante ao flagrante desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

39. Vale salientar que apesar do enorme esforço da administração da REQUERENTE, até o ano final de 2018 os prejuízos estavam sendo suportados, utilizando para isso, enorme redução de despesas, bem como utilizando empréstimos bancários, capital de giro etc., a fim de manter a operação e o transporte público da região.

40. Importante informar que a data do último reajustamento tarifário foi no início de 2018, estando há quatro anos sem reajuste de tarifas na cidade de Magé, restando defasagem da tarifa atual (março de 2022) em - 48% .

41. Importante expor que o preço dos insumos sofreu grandes variações de janeiro de 2017 a fevereiro de 2022, vejamos:

Aumento de **97,31%** no preço Óleo Diesel (índice de preço do óleo diesel - FGV);
Aumento de **64,81%** no preço de Pneu (índice do preço do pneu - FGV);
Aumento de **58,11%** no preço do Chassi (índice do preço de chassis e carroceria - FGV);

Aumento de **28,35%** na Inflação (IPCA do período);

42. Abaixo segue quadro explicativo quando a defasagem da tarifa no município de Magé:

| QUADRO GERAL CENÁRIO - MUNICÍPIO DE MAGÉ | | | | | | | | | |
|---|---------------------------|---|-----------------------------|----------------------------|---------------|-----------------|---|--|--|
| DIVINA LUZ TRANSP. | | PREFEITURA | | PUBLICAÇÃO | | | OBSERVAÇÕES | | |
| DATA DO PEDIDO EMPRESA / TARIFA | PLANILHA PLEITO / EMPRESA | DATA CÁLCULO PREFEITURA TARIFA | TARIFA CALCULADA PREFEITURA | DATA DA VIGENCIA DA TARIFA | TARIFA - S/AR | TARIFA - COMIAR | Nº DO DECRETO OU SIMILAR | | |
| | | 27/04/2012 | CONTRATO | 27/04/2012 | R\$ 2,30 | R\$ 2,60 | CONTRATO DE CONCESSÃO - Nº 09/2012 | | |
| | | 1 01 - CÁLCULO FÓRMULA PARAMÉTRICA - MAIO | | CÁLCULO FÓRMULA | R\$ 2,51 | R\$ 2,84 | | | |
| 20/12/2013 | R\$ 3,33 | | | MANTEVE | R\$ 2,30 | R\$ 2,60 | | | |
| | | 2 02 - CÁLCULO FÓRMULA PARAMÉTRICA - NOV | | CÁLCULO FÓRMULA | R\$ 2,68 | R\$ 3,03 | | | |
| | | | | 13/11/2014 | R\$ 2,50 | R\$ 2,80 | DECRETO 2.965 DE 13 DE NOVEMBRO DE 2014 | | |
| Página 1 | | | | | | | | | |
| | | 3 03 - CÁLCULO PLANILHA GEIPOP - MAIO/201 | | NIVEL | | II | TARIFA PONDERADA | | |
| | | | | CÁLCULO GEIPOP | R\$ 3,94 | R\$ 4,46 | R\$ 4,38 | | |
| 07/11/2016 | R\$ 3,90 | | | 15/05/2017 | R\$ 3,50 | R\$ 3,90 | DECRETO 3.135 DE 08 DE MAIO DE 2017 | | |
| 20/04/2018 | R\$ 5,14 | | | | | | | | |
| 28/12/2018 | R\$ 5,30 | | | | | | | | |
| 20/12/2019 | R\$ 5,00 | | | | | | | | |
| 16/12/2020 | R\$ 7,00 | | | | | | | | |
| 27/01/2022 | R\$ 7,53 | | | | | | | | |
| DEFASAGEM TARIFÁRIA: TARIFA ATUAL (R\$3,90), TARIFA PROPOSTA (R\$7,53) = -48% | | | | | | | | | |
| BS1: JANEIRO /201: MP - 563/DEZ/2012 => LEI - 12.715/2012 (DESONERAÇÃO DA FOLHA) => (-) 20,00% Enc. Sociais / (+) 2,00% Receita | | | | | | | | | |
| BS2: JUNHO /201: MP - 617/ 05/2013 => LEI - 12.860/2013 (ZERA PIS/COFINS) => (-) 3,65 % Receita | | | | | | | | | |

43. Não resta outra para a requerente buscar judicialmente o reconhecimento do desequilíbrio e a indenização junto a prefeitura para compensação com débitos de ISS, vez que o desequilíbrio gerou a inadimplência de algumas obrigações da requerente, inclusive no que se refere ao pagamento do ISS, caracterizando o “*Fato do Príncipe*”.

44. A expressão “*fato do príncipe*” é comumente utilizada no Direito Administrativo, ao tratar dos contratos administrativos e da possibilidade jurídica de sua alteração. Em síntese, é o ato administrativo realizado de forma legítima, mas que causa impactos nos contratos já firmados pela Administração Pública.

45. Celso Antonio Bandeira de Mello (2009) explica que se trata de “agravo econômico resultante de medida tomada sob titulação diversa da contratual, isto é, no exercício de outra competência, cujo desempenho vem a ter repercussão direta na econômica contratual estabelecida na avença”.

46. Fato do príncipe é, de acordo com os ensinamentos de Diogo Moreira Netto (2009) uma ação estatal de ordem geral, que não possui relação direta com o contrato administrativo, mas que produz efeitos sobre este, onerando-o, dificultando ou impedindo a satisfação de determinadas obrigações, acarretando um desequilíbrio econômico-financeiro.

47. A tarifa de transporte urbano intermunicipal não sofreu o reajuste adequado, contribuindo de forma decisiva para o caos financeiro das Concessionárias do serviço público o que, por consequência, induz ao elevado **desequilíbrio econômico-financeiro**, ferindo ainda mais o contrato de concessão sob comento e agravando a crise financeira das empresas.

48. Um dos fatores determinantes alegados para tal postura, foi de cunho político, em função do momento político enfrentado em diversas cidades do país, e que levou ao congelamento de preços das passagens e a um reajuste que não está de acordo com a realidade.

49. Necessário expor a tarifa permanece congelada quanto as linhas que esta opera. Entretanto, mesmo com o valor do aumento realizado nos anos anteriores pelo Departamento Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro – DETRO/RJ, não foi este suficiente para compor os gatos com salários de motoristas e cobradores, além de despesas com combustível e pneus, entre outros.

50. Em razão disso, a REQUERENTE, argumentava que os reajustes feitos não eram suficientes, tendo em vista que não foi compensada a correção da defasagem existente entre os preços das passagens e o aumento dos custos da empresa, principalmente com o valor de aumento dos combustíveis em nosso país.

51. Todavia, o Departamento Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro – DETRO/RJ, não levou em consideração o que foi proposto pela empresa, recaindo dessa forma à requerente todos os prejuízos e o real acúmulo de muitas dívidas.

52. A Falta de reajuste, e equilíbrio na operação das linhas pelo consórcio, sem nenhum embasamento técnico que perdurou por anos, gerou inúmeros prejuízos que refletiram seriamente no equilíbrio econômico do contrato, bem como no fluxo de caixa da empresa, vem restando ainda em perdas até os dias de hoje diante da decisão de não reajustar o valor da tarifa a um preço que suporte os gastos.

B- QUEDA DA QUANTIDADE DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

53. O aumento do tráfego toma o transporte público mais lento e menos confiável reduzindo sua demanda e receita. Em decorrência do exposto, são necessários mais veículos para prestar o mesmo serviço, fato esse que se reflete em um significativo aumento de custos, uma vez que repercute nas despesas com pessoal, combustível e peças.

54. A associação entre os elementos descritos prejudica os usuários cativos do transporte público, bem como desestimula os usuários potenciais do transporte Coletivo.

55. Nesse contexto, aqueles que podem transferir-se para o transporte particular, aumentando o congestionamento e alimentando o círculo vicioso (ANTP, 1999).

56. No caso tem tela, há de fato uma ENORME queda na demanda em comparação de janeiro de 2017 a janeiro de 2022, ou seja, queda de 47,87%.

57. Nessa esteira, conforme matéria veiculada no site: diariodetransporte.com.br, citada anteriormente, aponta que uma das causas para a

situação complicada das empresas de ônibus no Brasil é a queda de demanda de passageiros. O total de pessoas transportadas caiu 16,5%, despencando de 382,4 milhões de passageiros transportados para 319,3 milhões de 2014 a 2016. A pesquisa usou como universo de amostra, 225 empresas em 115 municípios brasileiros, com uma frota total de 32.349 ônibus.

58. Também a má qualidade das vias de acesso foi fator determinante para o aumento dos custos da empresa, na medida em que, inviabilizado o cumprimento dos horários estipulados, ficou a empresa sujeita a aumentar o número de veículos disponibilizados, aumentando seus custos com manutenção da frota, combustível funcionários etc.

C- POLÍTICA DE GRATUIDADES NÃO INDENIZADAS

59. Outra distorção do atual mecanismo e que importa em maiores custos para a empresa são as gratuidades garantidas a alguns usuários tais como policiais militares, carteiros, deficientes e idosos e estudantes.

60. Segundo estudos realizados pelo IPEA, "*a maior distorção desse tipo de subsídio cruzado é que os usuários que pagam a tarifa integral são, em sua maioria, pessoas de baixa renda. Se houvesse uma fonte externa para financiar os não pagantes, essa distorção poderia ser corrigida*".

61. Ocorre que, ao se optar pelo congelamento dos preços das passagens, independentemente dos custos suportados pelos empresários, o Governo retira das empresas a possibilidade de ser ressarcida dos custos advindos com o transporte gratuito de passageiros e acaba por transferir ao particular o ônus de sua política demagógica e predatória da classe produtiva.

62. Quanto a este aspecto, o percentual de gratuidades no sistema municipal de ônibus de Magé representa 45,19% do total de passageiros transportados

D – DO AUMENTO DO DIESEL EM RAZÃO DA GUERRA

63. O impacto da guerra da Ucrânia na economia brasileira chegou muito mais rápido do que se imaginava, com o aumento de 24,93% dos combustíveis no mês passado.

64. Marcelo Rodrigues, vice-presidente do Setcesp (entidade paulista do setor de carga), lembra que o diesel subiu cerca de 50% no ano passado e que reajustes no frete serão inevitáveis em caso de novos aumentos no combustível: *“Com o mundo já em caos [como consequência da pandemia de Covid-19], imagine o que pode ocorrer em relação à guerra.”*

65. O assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Carga e Logística (NTC&Logística), Lauro Valdivia, teme o cenário de recessão em caso de prolongamento do conflito, “com consequente redução do volume de carga transportada”. E recorda que os reajustes do diesel são mais sentidos pelos autônomos e pequenos transportadores: “O combustível representa 35% das despesas para as grandes empresas, mas para os pequenos e autônomos esse peso é de 40% a 50%”.

66. Além das frequentes altas nos combustíveis no período recente, o setor de transporte enfrentou ainda o aumento de preços e desabastecimento de pneus. *“Também sou um transportador e antes da pandemia eu pagava R\$ 1.250 num pneu comum para carreta [medidas 295/80- 22.5]. Hoje, está barato quando encontro por R\$ 2.500”*, recorda o vice-presidente do Setcesp.

67. Segundo a Fundação Getúlio Vargas (FGV), existem diversos canais pelos quais a crise entre Rússia e Ucrânia pode chegar à economia brasileira. O principal é o preço internacional do petróleo, cujo barril do tipo Brent encerrou a semana passada em US\$ 105, no maior nível desde 2014. O mesmo ocorre com o gás natural, produto do qual a Rússia é a maior produtora global, cujo

BTU, tipo de medida de energia, pode chegar a US\$ 30, segundo disse nesta semana em entrevista coletiva o diretor de Refino e Gás Natural da Petrobras, Rodrigo Costa.

68. Essa é uma leitura idílica da situação internacional. As sanções econômicas de EUA, Canadá, Inglaterra e União Europeia contra a Rússia terão um impacto muito mais duradouro do que o conflito militar propriamente dito. Uma solução negociada para a paz não significa que essas sanções sejam suspensas. O presidente Vladimir Putin pode até forçar uma rendição da Ucrânia, mas não se livrará facilmente do que ele mesmo chamou de "guerra econômica" com o Ocidente

69. Nunca houve medidas tão duras contra a economia de um país. O bloqueio imposto à África do Sul por causa do apartheid não chega nem perto. Àquela ocasião, por causa da lei dos direitos civis aprovada nos EUA, todas as empresas americanas saíram daquele país. É o que está acontecendo agora com a Rússia, mas a escala de reação das grandes corporações é muito mais grave, porque todas as principais marcas de produtos e serviços estão se distanciando dos russos.

70. Sendo assim, conclui-se que tais fatores expostas contribuíram para agravar a crise econômico-financeira da requerente.

III- CUSTOS FINANCEIROS DECORRENTES DOS FATOS ANTERIORMENTE NARRADOS

71. Para suportar os prejuízos advindos com a defasagem das tarifas praticadas, manter suas atividades a níveis regulares, dando cumprimento ao contrato firmado, além de financiar seu giro operacional e mesmo realizar operações de longo prazo, tais como aquisição de veículos, manutenção e outras medidas necessárias, por várias vezes a REQUERENTE utilizou-se de créditos de curto prazo, o que acabou não sendo nada saudável para a empresa.

72. Com a mudança de postura do mercado financeiro diante das crises financeiras mundiais ocorridas nos últimos anos, o acesso ao crédito

de longo prazo restou dificultado, o dinheiro escasseou-se, as garantias exigidas se tomaram cada vez maiores e as taxas mais elevadas.

73. Assim, com o passar dos anos, o Brasil consolidou-se como o melhor e mais rentável mercado para as instituições financeiras, justamente pelas altíssimas taxas de juros praticadas.

74. A consequência natural dos elevados custos financeiros enfrentados pela **REQUERENTE** foram os registros de prejuízos financeiros em suas operações, o que levou a empresa, para que pudesse garantir, até agora, os compromissos firmados com os fornecedores e a continuidade das atividades empresariais, a aumentar seu endividamento, tomando-se refém de linhas de crédito de curto prazo.

75. Entretanto, os custos financeiros, a cada ano ficaram maiores e os limites de crédito, cada vez mais estrangulados, o que se tornou insustentável nos últimos meses.

IV- DA PANDEMIA- COVID 19

76. Outro aspecto importantíssimo na história, seja no aspecto sanitário, social e econômico o efeito da pandemia é devastador.

77. As empresas de transporte que já trabalham no seu limite, dependendo do faturamento diário para suportar despesas básicas, como manutenção e diesel, qualquer dia sem operar é irreversível ao curto prazo. Destaca-se que além da população ter trabalhado durante muitos meses em Home Office, o funcionalismo público municipal, principal comprador de vale transporte, suspendeu a compra dos seus funcionários de diversas áreas o que agravou MUITO MAIS A SITUAÇÃO DA REQUERENTE.

78. Com o advento da pandemia, houve um estrangulamento financeiro por conta da redução de passageiros e falta de

reposição da inflação para cobrir custos. A queda de usuários na pandemia foi de 3,5 milhões para 1,8 milhão.

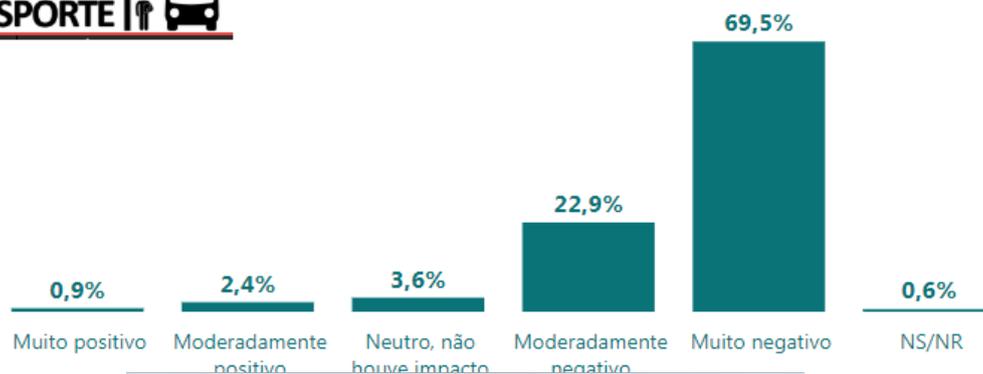
79. Com o advento da **COVID-19** e a interrupção total do Transporte Público Intermunicipal causado pelo **LOCKDOWN**; a empresa teve sua operação totalmente paralisada de Março/2021 a Junho/2021, ou seja, 4 meses sem gerar nenhum tipo de receita ou renda, conseguindo apenas pagar com todo empenho, e determinação a folha salarial que foi complementada pelo *Governo Federal*.

80. *O setor de transportes, tanto de cargas como de passageiros, é um dos mais afetados pela crise financeira gerada pelo novo coronavírus, causador da Covid-19, doença originária na China. De acordo com sondagem da CNT – Confederação Nacional do Transporte com 776 empresas do setor, entre 1º e 3 de abril, 69,5% declaram que a pandemia já gerou impactos muito negativos. Já para 84% das empresas, o faturamento do setor de transporte cairá ainda mais nos próximos 30 dias e quase um terço destas empresas acredita que a queda vai ser superior a 80%:*

Resultado Geral

Impacto da pandemia Covid-19 nas empresas de transporte

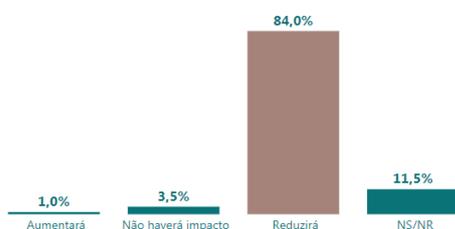
DIÁRIO DO
TRANSPORTE



DIÁRIO DO
TRANSPORTE

Resultado Geral

Impacto do faturamento do transporte nos próximos 30 dias (mercado interno)



Percentual de redução do faturamento do transporte nos próximos 30 dias (mercado interno)



Apenas para os empresários que afirmaram que terão redução do faturamento de sua empresa no mercado interno nos próximos 30 dias.

81. O maior impacto da pandemia tem sido a queda no faturamento (71,1%), mas também chamam atenção a paralisação total ou parcial das atividades da empresa (38,9%) redução da frota em operação (31,1%). Já a capacidade de pagamento dos salários está muito comprometida para 41,4% das empresas que participaram e parcialmente comprometida para 29,3%.



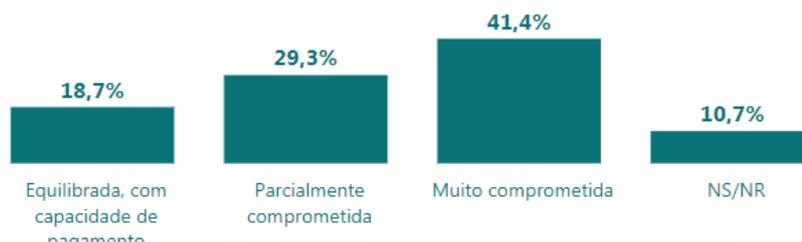
Resultado Geral

Principais impactos da pandemia Covid-19 nas empresas de transporte



Resultado Geral

Situação financeira e capacidade de cumprimento das obrigações (folha de pagamento, financiamentos, tributos, fornecedores, concessionárias, aluguel etc.)

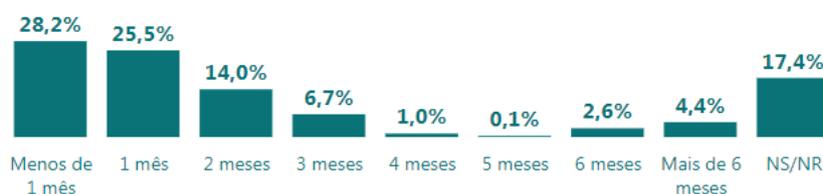


82. Sem financiamento ou ajuda, 28,2% das empresas dizem que não aguentam um mês e se 25,5% resistem por 30 dias. A maior parte das respostas (34,5%) acredita que os impactos da crise no setor vão durar de quatro a oito meses e 19,5% esperam sequelas por um ano.



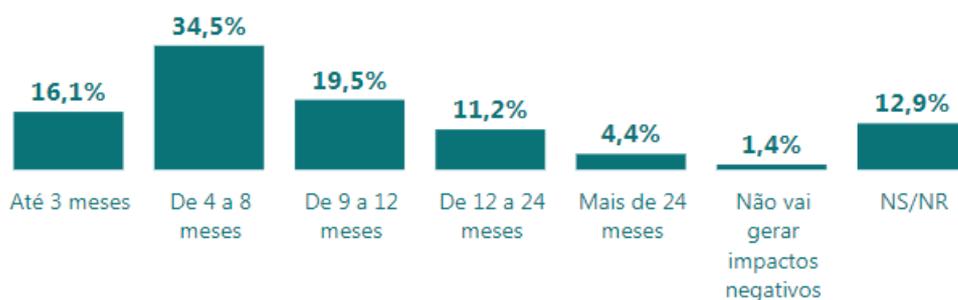
Resultado Geral

Tempo que as transportadoras conseguem operar sem apoio financeiro



Resultado Geral

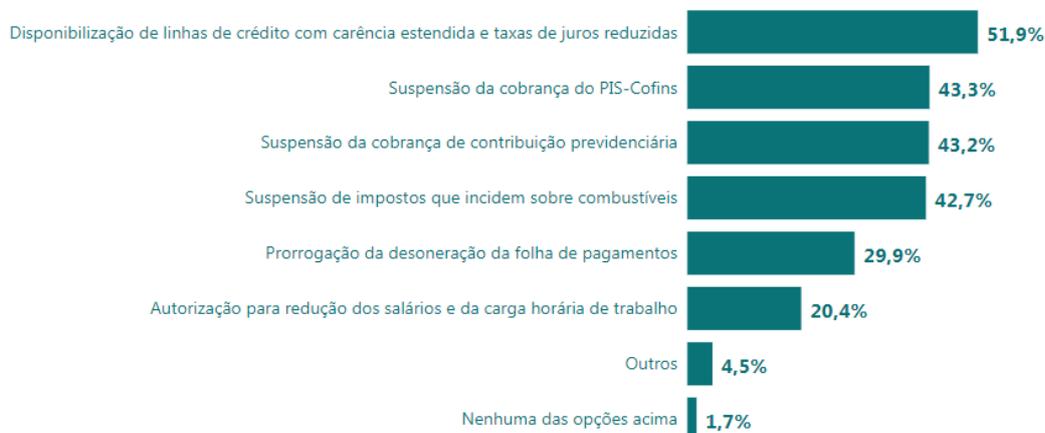
Tempo estimado de impacto da pandemia de Covid-19 nas transportadoras



83. Como medidas de socorro por parte do poder público, segundo a sondagem, 51,9% acreditam que a prioridade deve ser para criação de linhas de crédito com prazos maiores e juros reduzidos. Em seguida, 43,3% defendem como alternativa para o setor, a suspensão da cobrança da PIS-Cofins.

Resultado Geral

Principais ações do poder público durante a Pandemia Covid-19



O empresário poderia citar até 3 itens nesta questão.

84. Para os setores de ônibus, os impactos são ainda maiores, de acordo com a pesquisa.

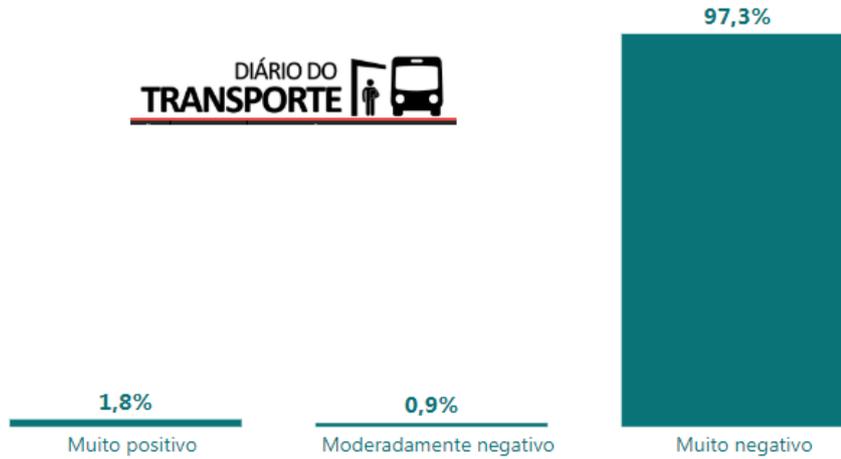
85. No caso de ônibus urbanos, 97,3% das empresas pesquisadas responderam que os impactos da pandemia de origem chinesa foram muito negativos. É o mesmo índice das respostas dos empresários dos ônibus rodoviários regulares.

86. No segmento de ônibus de fretamento, os impactos foram muito negativos para 87% das empresas.



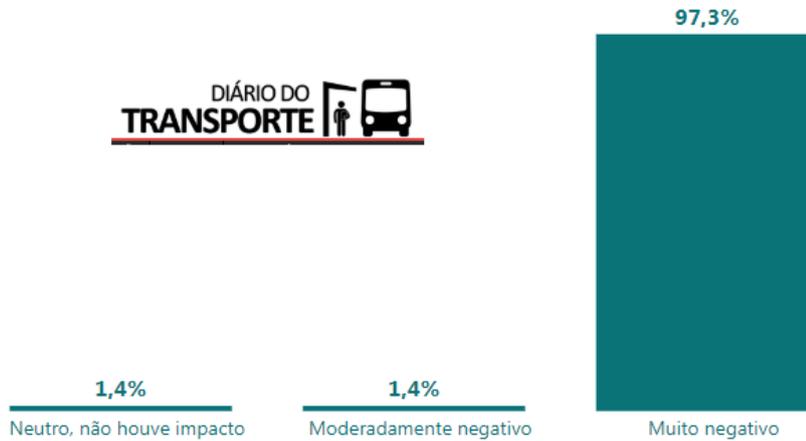
Urbano de passageiros por ônibus

Impacto da pandemia Covid-19 nas empresas de transporte



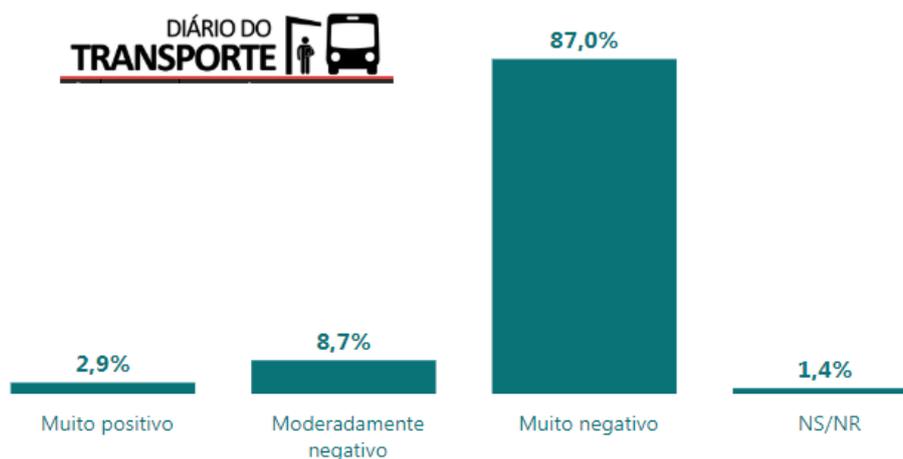
Rodoviário de passageiros REGULAR

Impacto da pandemia Covid-19 nas empresas de transporte



Rodoviário de passageiros FRETAMENTO

Impacto da pandemia Covid-19 nas empresas de transporte



87. Os especialistas são unânimes no que se refere ao impacto da pandemia nas empresas de transportes coletivos. Fonte: (<https://www.institutodeengenharia.org.br/site/2020/04/07/o-impacto-do-coronavirus-no-transporte-coletivo/>)

“Uma das frases que mais se ouve atualmente é: “passada a crise, nenhum setor da economia voltará a ser como era antes”. Indo um pouco mais além, pode-se dizer que, quando tudo voltar à normalidade, as empresas de transporte coletivo deverão reorganizar suas finanças, repactuar suas relações com o Poder Concedente, rever seus planos de negócio e, o mais importante, repensar seus modelos de gestão e de governança empresarial.

Embora a chegada do coronavírus tenha causado transtornos de toda ordem, as empresas operadoras se adaptaram muito rapidamente à nova situação e às imposições próprias de uma crise desconhecida e extremamente complexa, que assolou a área da saúde pública. Atendendo às recomendações do Poder Concedente ou mesmo por iniciativa própria, as empresas mudaram radicalmente seus procedimentos de limpeza e de higienização dos veículos e do pessoal de operação, especialmente daqueles que têm contato direto com os passageiros. Em



um curto espaço de tempo, a grande maioria das empresas já havia providenciado encomendas de álcool etílico hidratado (70º INPM) e de álcool gel a granel e mobilizado equipes internas ou terceirizadas de limpeza, a fim de garantir melhores condições de assepsia às instalações fixas e aos veículos.

Mas, com a decretação das medidas de isolamento ou de distanciamento social, a brusca queda de demanda de passageiros que, nas principais cidades do País, variou de 70% a 80%, fez com que as empresas tivessem que reduzir bastante a oferta de lugares, quase que na mesma proporção da redução do número de passageiros, salvo raras exceções.

Deixando de lado medidas judiciais doitivas e decisões políticas fora do contexto, que determinaram a operação plena da frota, mesmo com a drástica redução do número de passageiros, houve a necessidade de diminuir a quantidade de veículos em operação, para garantir o atendimento da população e, ao mesmo tempo, reduzir os custos operacionais.

Com o desequilíbrio entre oferta e demanda, as empresas operadoras, principalmente aquelas cuja remuneração depende exclusivamente da arrecadação proveniente do pagamento das tarifas, se viram numa situação extremamente delicada. Ao se analisar a planilha de custos dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, da maioria das cidades brasileiras, verifica-se que, na média, 51% do custo total são custos fixos (mão de obra e depreciação), 32% são custos variáveis (combustível, rodagem e peças de reposição) e 17% são outros custos (remuneração do capital, tributos e despesas administrativas).

Assim, quando a frota fica retida nas garagens, as empresas deixam de gastar apenas a parcela referente ao custo variável, ou seja, combustível, pneus e câmeras e peças de reposição. Todos os demais custos que compõem o custo total da produção dos serviços permanecem inalterados, pois independem da circulação dos veículos. Isso vale para o pagamento da mão de obra contratada, para a depreciação dos ativos, para a remuneração do capital empregado e para o pagamento das despesas administrativas e dos tributos incidentes.



Como a parcela mais significativa do custo de produção dos serviços diz respeito ao custo de pessoal – que é da ordem de 43% –, a brutal queda na arrecadação deixou as empresas sem condições financeiras para quitar despesas correntes e cumprir suas obrigações trabalhistas com os motoristas, cobradores, fiscais e com o pessoal administrativo e de manutenção.

Independentemente do esforço que cada empresa operadora buscou realizar junto ao Poder Concedente, no sentido de viabilizar medidas que pudessem mitigar os problemas financeiros que poderiam afetar a prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, principalmente nas cidades de médio e grande portes, é preciso registrar o enorme empenho dos técnicos e dirigentes da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, junto às autoridades do Governo Federal, na apresentação de propostas, discussão de ideias e busca de soluções, para garantir que nenhuma solução de continuidade pudesse acometer o setor.

A título de exemplo, a Emenda Aditiva Nº 026, que altera o artigo 13 da Medida Provisória Nº 936, criando o Programa Emergencial de Transporte Social do Governo Federal, proposta pelo Deputado Federal Jerônimo Goergen, foi feita com base nas sugestões discutidas e apresentadas pela NTU.

É preciso reconhecer, também, que a Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, a Frente Nacional de Prefeitos e o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana não mediram esforços para conferir mais peso técnico e político às reivindicações e sugestões propostas pela Entidade que representa as empresas operadoras de transporte coletivo no País.

Nesse sentido, a NTU encaminhou às áreas competentes do Governo Federal, particularmente ao Ministério da Economia, propostas para gerar recursos extraordinários, destinados a custear os serviços no período da crise, e reduzir custos operacionais. Dentre as propostas apresentadas destacam-se a obtenção de linhas de crédito, com juros subsidiado, junto às instituições financeiras oficiais, para garantir capital de giro; a aquisição de créditos eletrônicos de transporte, no montante de R\$ 2,5 bilhões, por mês, pelo Governo Federal, para serem destinados aos programas sociais sob a responsabilidade da União; o fornecimento de óleo diesel direto pelas

distribuidoras, a preço de custo; e a suspensão temporária dos contratos de trabalho, da mão de obra eventualmente ociosa, com o pagamento integral do seguro desemprego.

Entretanto, se as propostas ou sugestões já apresentadas não forem viabilizadas, com a implantação imediata das ações previstas, não haverá como impedir que várias empresas, em muitas cidades espalhadas por todo o País, interrompam suas atividades e deixem de operar as linhas e de transportar passageiros, por absoluta falta de condições financeiras.

O transporte coletivo de passageiros é, por definição constitucional, essencial e estratégico e, também, por assim dizer, é o serviço público que viabiliza os demais serviços de utilidade pública, que tornam viável o funcionamento das cidades e o dia-a-dia das pessoas. Sem o transporte, a maioria dos cidadãos não chega ao local de trabalho, para garantir os recursos de que necessita para viver; não se desloca até a escola, para adquirir conhecimento e formação; não acessa o médico ou o hospital, para tratar as suas doenças; e não chega até as lojas ou ao supermercado, para comprar comida e outros produtos necessários à sua sobrevivência. Sem o transporte, as pessoas entram em isolamento – palavra da moda – laboral, social e vivencial.

O grande receio de quem é responsável pelos deslocamentos das pessoas, principalmente nas grandes cidades, é o isolamento empresarial, que deixará milhões de pessoas sem condições de poder exercer o seu direito de ir e vir e de contribuir para que a economia do País também não entre em colapso, como poderá acontecer, eventualmente, com a saúde pública.

Por tudo isso, não há como negar que a crise provocada pelo coronavírus foi o gatilho que faltava para despertar nas autoridades governamentais a real dimensão e a relevância do transporte coletivo de passageiros. Neste ano, com a realização das eleições municipais, é o momento de transformar promessas de campanha em projetos estruturados, que possam garantir a prestação desse serviço público com a melhor qualidade possível e a custos razoáveis.



Não há mais por que relegar o transporte coletivo de passageiros a um plano secundário no rol das prioridades e tratá-lo muito mais como um negócio de empresários privados do que como um direito do cidadão e um dever do Estado.”

88. Como se não bastasse o desequilíbrio, a queda de passageiros em virtude do desemprego, o aumento dos insumos, a não atualização da tarifa, a pandemia foi fato crucial para o agravamento da crise, não havendo outra forma de superar se não socorrer-se do seu direito legal de requerer Recuperação Judicial para superar a crise.

89. Assim, face às previsíveis dificuldades financeiras a serem enfrentadas em decorrência do volume de endividamento de curto prazo a **REQUERENTE** recorreu, por várias vezes a todos os bancos com quem mantinha relacionamento e solicitou-lhes o alongamento das dívidas, o que nunca foi efetivamente concedido. Fortes eram as razões para o menosprezo demonstrado por essas instituições, tais como: juros estratosféricos cobrados, principalmente em operações de cheque especial com limites elevados, liquidação pontual dos contratos até então, exigência de garantias adicionais aos contratos originais etc.

90. Essas dificuldades enfrentadas pela **REQUERENTE** foram administradas ao longo do tempo de forma relativamente prudente, já que a pedra de toque dos administradores da empresa era a manutenção da atividade produtiva, dos empregos e da função social da empresa e pagamento de seus tributos.

91. Assim sendo, no último mês, no auge da crise financeira, com falta de capital de giro, baixa liquidez os administradores concluíram que medidas paliativas não seriam suficientes para restabelecer o rumo dos negócios, sendo necessária inclusive a paralisação parcial de suas atividades, ante a inexistência de disponibilidade financeira para aquisição de insumos e/ou pagamento de pessoal

92. A realidade é que a **REQUERENTE**, deixou de arcar fornecedores, encargos trabalhistas e impostos, por falta de condições financeiras,

não só pela defasagem do preço das passagens, mas por ter este prejuízo não embutido no seu custo.

93. Para manter o transporte público da cidade ativo, e manter seus empregos a REQUERENTE, vem sofrendo desde 2018 e agravado em 2020/2021 com o COVID, mas agora não tem mais condições de arcar com tais débitos, sem colocar em risco o funcionamento da empresa.

94. Não obstante, ante o atual estado de precariedade financeira, a empresa necessita da proteção legal da Recuperação Judicial visando preservarem seus ativos de eventuais investidas dos demais credores que, certamente buscarão nos bens de propriedade da empresa a satisfação de seus créditos individuais, prejudicando os empregados e a população Magé e região.

95. Por tais motivos a **REQUERENTE** necessita, nesse momento, do deferimento do processamento da Recuperação Judicial nos moldes em que requerido ao final desta peça.

96. Seja como for e apesar dos pesares, a empresa tem buscado manter, de forma equilibrada, o seu orçamento e suas atividades, dentro do possível viabilizando a manutenção do pagamento de suas obrigações essenciais para o funcionamento da operação.

97. Atualmente a REQUERENTE tem um débito aproximado de R\$ 7.224.541,45 (sete milhões, duzentos e vinte quatro mil, quinhentos e quarenta e um reais e quarenta e cinco centavos), que representam os credores trabalhistas, cíveis, fornecedores e bancos, mais o passivo fiscal que representa R\$ 4.916.888,15 (quatro milhões, novecentos e dezesseis mil, oitocentos e oitenta e oito reais e quinze centavos), entretanto, a requerente tem a capacidade de gerar receita e aumentar durante a execução de seu contrato e após o país sair da pior crise de sua história, vez que com a retomada do crescimento, cria-se postos de trabalho, para a população que utiliza o transporte público.

98. Vale ainda informar que a empresa possui ativo imobilizado como máquinas, equipamento e peças, devidamente lançados na contabilidade.

99. Podemos verificar que a REQUERENTE, é uma empresa que possuem patrimônio e condições de prosseguir com louvor no transporte público, entretanto, tais problemas financeiros momentâneos dificultam a operação.

100. Nesse sentido, os administradores não tiveram outra alternativa para salvaguardar a REQUERENTE, senão ingressar com Pedido de Recuperação Judicial o presente pedido está sendo instruído na forma da Lei.

V - DA URGÊNCIA DA DECISÃO

101. Diante da enorme possibilidade de dano em relação ao futuro da empresa requerente, aos seus aproximadamente 650 funcionários e a população que depende da produção comercial de sua atividade, faz-se necessária a concessão de tutela de urgência com efeito liminar para que esta tenha seus direitos resguardados, para que de fato seja deferido o processamento da recuperação judicial com extrema urgência, conforme preceitua o artigo 300, *caput* e § 2º do Código de Processo Civil:

Art. 300. "A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo."

§ 2º A tutela de urgência pode ser concedida liminarmente ou após justificação prévia.

102. As razões expostas ao longo desta petição são relevantes e suficientes para justificar a concessão de medida liminar para conceder com urgência o deferimento do processamento da recuperação judicial requerida,

pois é possível verificar verdadeira crise financeira em que esta vem enfrentando pelos inúmeros fatores apresentados.

103. Portanto, o direito da requerente está amparado no *fumus boni iuris* e o *periculum in mora*.

104. Sendo assim, por estarem preenchidos todos os requisitos da Lei 11.101/2005 e anexados todos os documentos previstos no artigo 51 do mesmo diploma legal, requer seja deferido o processamento da recuperação judicial com extrema urgência – via liminar, conforme dispõe o artigo 300 do Código de Processo Civil.

VI- DA REAL POSSIBILIDADE DE RECUPERAÇÃO ECONÔMICA DA EMPRESA REQUERENTE

105. Assim, se num momento singular da vida da sociedade **REQUERENTE** o lucro de sua atividade foi consumido pelos custos decorrentes de juros, empréstimos e do próprio investimento para expansão da área de atuação da empresa, com a gestão participativa pretendida pelo Governo Municipal e o deferimento de condições e prazos mais favoráveis para pagamento das obrigações vincendas e vencidas, com a redução dos custos da empresa, adequação das despesas administrativas e redução do quadro de pessoal; adequando-o às reais necessidades da **REQUERENTE**, será plenamente possível a intensificação dos investimentos em novos procedimentos, em tecnologia, além do aperfeiçoamento contínuo da atividade empresarial e na capacitação de seus recursos humanos.

106. Há de se considerar ainda que, não obstante todos os indesejáveis reveses informados, a sociedade **REQUERENTE** possui ainda ativo relevante. Do ativo fazem parte, veículos, peças de reposição, contas a receber e os maquinários utilizados na cadeia produtiva, conforme demonstrado no balanço elaborado especialmente para instruir esse pedido.



107. Assim, como poderá ser facilmente constatado a seguir, a **REQUERENTE** faz jus ao deferimento do pedido de Recuperação Judicial ora formulado, por cumprir todos os requisitos necessários previstos em lei, tal como adiante individualizado.

VII - DA RESSALVA DO ARTIGO §3º, da Lei 11.101/2005 – USO DE BENS ESSENCIAIS PARA A MANUTENÇÃO DA ATIVIDADE EMPRESARIAL

108. Muitos Tribunais Estaduais do nosso país, vem adotando a interpretação supracitada, ou seja, a possibilidade de liberação da chamada “trava bancária” durante o prazo do período de suspensão das execuções (180 dias), aplicando-se então ressalva a regra contida no artigo 49, §3º, da Lei 11.101/2005.

109. Dessa forma, conforme jurisprudência abaixo, não é possível, a venda ou a retirada do estabelecimento do devedor dos bens de capital essenciais a sua atividade empresarial, para que desta forma ocorra a preservação da empresa e não prejudique o sucesso da recuperação judicial.

110. Isso significa dizer que uma vez retirado tais bens de sua garagem, restou de fato prejudicial à continuidade das atividades da empresa, aos trabalhadores desta e principalmente as pessoas que utilizam o transporte público na cidade, pois, caso com esta apreensão, a empresa de transporte ficou desfalcada e neste caso a jurisprudência tem entendido que o bem deve permanecer na posse do devedor.

111. Os julgadores, tem entendimento de que diante da hipótese concreta e partindo de estrita análise do caso concreto e da necessidade de liberação para o próprio soerguimento da empresa em recuperação judicial, acabam por muitas vezes adotando a liberação como medida concreta para o fim máximo pretendido pela lei, que é a manutenção da atividade empresarial.

112. Conforme ensina o professor Manoel Justino, essa hipótese, de liberação não é automática, mas casuística, “poderia conduzir a bom



caminho, no sentido de permitir decisão por parte do juiz da recuperação que, se entendesse que os valores eram essenciais à recuperação, poderia liberar parte do numerário em favor do banco credor e parte em favor do recuperando. O sistema passaria a funcionar, aproximadamente como ocorre quando há penhora de porcentagem do faturamento, cuidado que os juízes tomam já há muito tempo, para evitar o esvaziamento de empresas devedoras em execução singular.” (BEZERRA FILHO, Manoel Justino. *Lei de Recuperação de Empresas e Falência: Lei 11.101/2005: comentada artigo por artigo. / Manoel Justino Bezerra Filho. 11ª ed. rev., atual. e ampl.* São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016. p. 165-166.

113. Nessa esteira, a jurisprudência pátria fixou seu entendimento nessa linha, ou seja, quanto a possibilidade de liberação da trava bancária para que o devedor fique em posse do bem, mesmo este tendo sido garantido fiduciariamente. Isso porque o bem é considerado essencial para a manutenção da atividade empresarial.

114. É esta interpretação inclusive que o Superior Tribunal de Justiça e recentes Acórdãos dos Tribunais Estaduais vem adotando, veja-se:

AGRAVO INTERNO. RECURSO ESPECIAL. DIREITO EMPRESARIAL. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. CESSÃO FIDUCIÁRIA DE CRÉDITOS. TRAVA BANCÁRIA. LIBERAÇÃO. DESCABIMENTO. JULGADOS DESTA CORTE SUPERIOR. 1. Controvérsia acerca de decisão do juízo de origem que liberou, em favor das empresas recuperandas, trava bancária oriunda de contratos garantidos por cessão fiduciária de crédito. 2. "Tratando-se de credor titular da posição de proprietário fiduciário de bens móveis ou imóveis, de arrendador mercantil, de proprietário ou promitente vendedor de imóvel cujos respectivos contratos contenham cláusula de irrevogabilidade ou irretratabilidade, inclusive em incorporações imobiliárias, ou de proprietário em contrato de venda com reserva de domínio, seu crédito não se submeterá aos efeitos da recuperação judicial e prevalecerão os direitos de propriedade sobre a coisa e as condições contratuais, observada a legislação respectiva, **não se permitindo, contudo, durante o prazo de suspensão a que se refere o § 4º do art. 6º desta Lei, a venda ou a retirada do estabelecimento do devedor dos bens de capital essenciais a sua atividade empresarial**" (art. 49, § 3º, da Lei nº 11.101/2005, sem grifos no original). 3. Possibilidade de o juízo impor restrições temporárias à propriedade fiduciária de bens de capital, para mantê-los na posse do devedor, em atenção ao princípio da preservação da empresa, conforme previsto no dispositivo legal supracitado. 4. Impossibilidade, contudo, de se impor restrições à propriedade fiduciária de crédito,



por não se tratar de bem de capital, segundo entendimento desta Corte Superior. 5. Restabelecimento da trava bancária, na espécie. 6. AGRAVO INTERNO DESPROVIDO. (STJ - AgInt no REsp: 1475258 MS 2014/0207100-0, Relator: Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, Data de Julgamento: 07/03/2017, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 20/03/2017)

EMENTA: AGRAVO DE INSTRUMENTO - RECUPERAÇÃO JUDICIAL - TUTELA DE URGÊNCIA - ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA - BUSCA E APREENSÃO - BEM ESSENCIAL AO DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES EMPRESARIAIS - DESCABIMENTO - RESSALVA CONTIDA NA PARTE FINAL DO § 3º, DO ART. 49, DA LEI Nº 11.101/05 - DESPROVIMENTO.

A jurisprudência dominante perfilha no sentido de flexibilizar a regra prevista §3º, do art. 49, da Lei nº 11.10/2005, aplicando-se a ressalva contida na parte final do dispositivo legal em questão, de modo a permitir que bens, objeto de contratos de alienação fiduciária, porém, essenciais ao regular desenvolvimento das atividades empresariais da recuperanda, permaneçam em sua posse (TJMG - Agravo de Instrumento-Cv 1.0000.17.019275-1/001, Relator(a): Des.(a) Lílian Maciel Santos (JD Convocada) , 5ª CÂMARA CÍVEL, julgamento em 17/08/0017, publicação da súmula em 23/08/2017).

EMENTA: AGRAVO DE INSTRUMENTO. BENS IMÓVEIS. ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA. CREDOR. PEDIDO DE REINTEGRAÇÃO DE POSSE. DEVEDORA. EMPRESA EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL, SEDE EM QUE OBSTADA, EXPRESSAMENTE, A CONSOLIDAÇÃO DA PROPRIEDADE DOS IMÓVEIS EM MÃOS DO CREDOR FIDUCIÁRIO. BENS ESSENCIAIS AO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DA EMPRESA RECUPERANDA. DESCABIMENTO DA REINTEGRAÇÃO, SOB PENA DE SE INVIABILIZAR A RECUPERAÇÃO JUDICIAL. MEDIDAS EXECUTIVAS E CONSTRITIVAS. ANÁLISE. COMPETÊNCIA. JUÍZO UNIVERSAL DA RECUPERAÇÃO. PRECEDENTES DO STJ. 1. A Lei nº. 9.514/97, diploma que, dentre outras providências, instituiu a alienação fiduciária de coisa imóvel, garante ao credor fiduciário o direito de ser imitado na posse do bem, inclusive liminarmente, assegurando-se o prazo de 60 (sessenta) dias para a desocupação do imóvel. 2. Entretanto, encontrando-se a devedora fiduciária em recuperação judicial, e havendo expressa decisão proferida no Juízo em que se processa a recuperação, impedindo a consolidação dos bens imóveis gravados com alienação fiduciária, nas mãos da instituição financeira credora, impõe-se a cassação da decisão concessiva da liminar de reintegração de posse alusiva aos bens, sob pena de tumulto e confusão processual. 3. Malgrado a norma do parágrafo 3º do artigo 49 da Lei nº. 11.101/05 excepcione da recuperação judicial os credores titulares da posição de proprietário fiduciário de bens imóveis, revela-se descabida a concessão de medida liminar de reintegração de posse que inviabiliza o exercício das atividades da empresa e frustra, por completo, a recuperação judicial que lhe foi concedida, notadamente se deferida dentro do prazo de suspensão a que alude a norma do §4º do artigo 6º do referido diploma. 4. O colendo Superior Tribunal de Justiça possui firme entendimento jurisprudencial no sentido de que compete ao Juízo universal da recuperação judicial decidir sobre atos executivos ou constritivos dos bens de sociedade em recuperação. (TJMG - Agravo



de Instrumento-Cv 1.0637.17.002027-4/001, Relator(a): Des.(a) Cabral da Silva , 10ª CÂMARA CÍVEL, julgamento em 27/02/2018, publicação da súmula em 09/03/2018)

AGRAVO DE INSTRUMENTO. ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA. AÇÃO DE BUSCA E APREENSÃO. CRÉDITO QUE SE SUJEITA AOS EFEITOS DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL DA EMPRESA DEVEDORA FIDUCIANTE. BEM ALIENADO ESSENCIAL À ATIVIDADE EMPRESARIAL. LIMINAR EXPROPRIATÓRIA. INDEFERIDA. O crédito garantido por alienação fiduciária não se submete aos efeitos da recuperação judicial deferida à empresa devedora. Entretanto, no caso dos autos, **o bem móvel dado em garantia é essencial à atividade empresarial da ré, aplicando-se a ressalva da parte final do parágrafo 3º do art. 49 da Lei 11.101/05.** NEGADO SEGUIMENTO AO AGRAVO DE INSTRUMENTO. (Agravado de Instrumento Nº 70065381063, Décima Terceira Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Elisabete Correa Hoeveler, Julgado em 24/07/2015). (TJ-RS - AI: 70065381063 RS, Relator: Elisabete Correa Hoeveler, Data de Julgamento: 24/07/2015, Décima Terceira Câmara Cível, Data de Publicação: Diário da Justiça do dia 28/07/2015)

AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO DE BUSCA E APREENSÃO. ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA. EMPRESA DEVEDORA EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL. BEM ESSENCIAL À ATIVIDADE EMPRESARIAL. ART. 49, § 3º, DA LEI N. 11.101/95. PRAZO DE SUSPENSÃO DE 180 DIAS. PERMANÊNCIA DO BEM NA POSSE DO DEVEDOR. POSSIBILIDADE. OBSERVÂNCIA AO PRINCÍPIO DA PRESERVAÇÃO DA EMPRESA. DECISÃO MANTIDA. PREQUESTIONAMENTO. AGRAVO DESPROVIDO. 1. A Lei Federal n.º 11.101/05 – Lei de Recuperação Judicial e Falência – prevê em seu art. 49, § 3º, que o devedor não será privado dos bens essenciais a sua atividade empresarial durante o prazo de suspensão havido com a decretação da recuperação judicial, ainda que o caso em questão se trate de ação de busca e apreensão em contrato de alienação fiduciária. 2. Estando vigente o prazo de suspensão de 180 dias previsto na Lei de Falências, deve ser mantida a decisão monocrática que reconsiderou o pedido liminar e determinou a manutenção do bem na posse do devedor durante o referido período. 3. Agravado desprovido. (TJ-AC - AI: 10008089120178010000 AC 1000808-91.2017.8.01.0000, Relator: Desª. Cezarinete Angelim, Data de Julgamento: 12/09/2017, Primeira Câmara Cível, Data de Publicação: 18/09/2017)

AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 0032031-76.2013.8.08.0048 AGRAVANTE: ITAÚ UNIBANCO S/A AGRAVADA: RODAGASES TRANSPORTES LTDA ME RELATOR: DES. SUBST. JÚLIO CÉSAR COSTA DE OLIVEIRA ACÓRDÃO EMENTA EMPRESARIAL E PROCESSUAL CIVIL – AGRAVO DE INSTRUMENTO – BUSCA E APREENSÃO – ALIENAÇÃO FIDUCIÁRIA – DEVEDORA EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL – BENS NECESSÁRIO À MANUTENÇÃO DA ATIVIDADE EMPRESARIAL – MANUTENÇÃO DA POSSE – POSSIBILIDADE – RECURSO IMPROVIDO. 1. De regra, exclui-se da recuperação judicial os créditos relativos à propriedade fiduciária de bens móveis, nos termos do art. 49, § 3º, da Lei Federal nº 11.101/2005, **ressalvando-se a impossibilidade de retirada de bens essenciais à atividade do devedor submetido à recuperação judicial, durante o prazo do art. 6º, § 4º, do mesmo diploma legal.** 2. Este Egrégio Tribunal de

Justiça tem entendido que é admissível a flexibilização da regra, permitindo que o bem permaneça com o devedor fiduciante quando necessário à atividade produtiva do réu. Precedentes. VISTOS, relatados e discutidos os presentes autos de apelação cível em que é Agravante ITAÚ UNIBANCO S/A e Agravada RODAGASES TRANSPORTES LTDA ME, ACORDA a Colenda Primeira Câmara Cível, na conformidade da ata e notas taquigráficas da sessão, à unanimidade, conhecer e negar provimento ao recurso, nos termos do voto do Relator. Vitória, 01 de Março de 2016. PRESIDENTE RELATOR (TJ-ES - AI: 00320317620138080048, Relator: ANNIBAL DE REZENDE LIMA, Data de Julgamento: 01/03/2016, PRIMEIRA CÂMARA CÍVEL, Data de Publicação: 08/03/2016)

115. Sendo assim, requer que Vossa Excelência determine que nenhum outro juízo pratique atos constritivos em face da requerente, isto é, que não apreenda bens considerados essenciais para manutenção da atividade empresarial da requerente, especificamente os seus veículos e o bloqueio de seu caixa.

VIII- ATOS DE CONSTRIÇÃO DE PATRIMÔNIO – COMPETÊNCIA DO JUÍZO UNIVERSAL

116. Além disso, necessário expor que atos de constrição, passíveis de acarretar eventual redução patrimonial da empresa e redução de seu faturamento, devem ser submetidos à apreciação do Juízo da Recuperação Judicial, o qual tem o conhecimento do cenário financeiro da recuperanda.

117. **Imprescindível destacar que o Juízo da Recuperação judicial é o único juízo de fato competente para decidir sobre todos os atos executórios enquanto perdurar a recuperação judicial da empresa requerente.**

118. Neste caso, a competência do Juízo Falimentar (Universal) é tida como exclusiva e absoluta. A universalidade do juízo falimentar decorre da disposição legal contida no art. 3º c/c o art. 76, ambos da Lei nº 11.101/20051, conforme vemos abaixo:

“Art. 3º É competente para homologar o plano de recuperação extrajudicial, deferir a recuperação judicial ou



decretar a falência o juízo do local do principal estabelecimento do devedor ou da filial de empresa que tenha sede fora do Brasil. ”

“Art. 76. O juízo da falência é indivisível e competente para conhecer todas as ações sobre bens, interesses e negócios do falido, ressalvadas as causas trabalhistas, fiscais e aquelas não reguladas nesta Lei em que o falido figurar como autor ou litisconsorte ativo. ”

119. Destaca-se que a determinação da realização dos leilões, alienações, arresto, sequestro, penhora, apreensões, entre outros, por qualquer órgão da Justiça, seja estadual ou federal, poderia impedir a cumprimento da lei e até mesmo do plano de recuperação judicial a ser apresentado no processo em trâmite de recuperação judicial.

120. Nessa esteira, o Superior Tribunal de Justiça vem adotando a orientação segundo a qual **"a decisão que defere o processamento do pedido de recuperação judicial tem como um de seus efeitos exatamente a suspensão das ações e execuções individuais contra o devedor que, dessa forma, pode desfrutar de maior tranquilidade para a elaboração de seu plano de recuperação, alcançando o fôlego necessário para atingir o objetivo de reorganização da empresa"** (CC nº 126.135/SP, Relatora a Ministra Nancy Andrighi, DJe 19/8/2014).

121. A jurisprudência do STJ sedimentou-se ainda no sentido de que, deferido o processamento da recuperação judicial, o Juízo Universal torna-se competente para praticar todos os atos de apreensão e alienação patrimonial da recuperanda. Nesse sentido: AgInt no CC 144.740/RJ, DJe 21/09/2016; AgRg no CC 141.719/MG, DJe 02/05/2016; AgRg no CC 143.802/SP, DJe 19/04/2016; EDcl no CC 133.470/SP, DJe 03/09/2015.

122. No presente caso, não cabe a qualquer juízo decidir sobre a destinação do patrimônio da empresa em processo de recuperação, mas sim cabe ao Juízo Universal (Juízo da Recuperação Judicial) decidir quais bens devem ser efetivamente apreendidos de modo a não comprometer o soerguimento da empresa. Sendo assim, requer que Vossa Excelência, determine que atos constritivos



de patrimônio (bloqueio e apreensões por exemplo), sejam praticados somente pelo juízo universal.

123. Dessa forma, segue abaixo vários exemplos de Acórdãos proferidos pelo Superior Tribunal de Justiça que corroboram o entendimento exposto:

CONFLITO DE COMPETÊNCIA Nº 150.919 - SP (2017/0030264-9) RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI **SUSCITANTE :** KAEFER AGRO INDUSTRIAL LTDA - EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL **SUSCITANTE :** GLOBOAVES SÃO PAULO AGROAVICOLA LTDA - EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL **SUSCITANTE :** GLOBOAVES BIOTECNOLOGIA AVICOLA S/A - EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL **ADVOGADO :** JOEL LUIS THOMAZ BASTOS E OUTRO (S) - DF026843 **SUSCITADO :** JUÍZO DE DIREITO DA 3A VARA CÍVEL DE CASCAVEL - PR **SUSCITADO :** JUÍZO DE DIREITO DA 42A VARA CÍVEL DO FORO CENTRAL DE SÃO PAULO - SP **INTERES. :** BANCO PAN S.A. **ADVOGADO :** MARCELO ALEXANDRE LOPES - SP160896A **DECISÃO** Cuida-se de conflito positivo de competência, com pedido liminar, em que é suscitante KAEFER AGRO INDUSTRIAL LTDA - EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL em face do JUÍZO DE DIREITO DA 3A VARA CÍVEL DE CASCAVEL - PR e do JUÍZO DE DIREITO DA 42A VARA CÍVEL DO FORO CENTRAL DE SÃO PAULO SP. (...) **A jurisprudência da Segunda Seção do STJ sedimentou-se no sentido de que, deferido o processamento da recuperação judicial, o Juízo universal torna-se competente para praticar todos os atos de apreensão e alienação patrimonial da recuperanda. Nesse sentido: AgInt no CC 144.740/RJ, DJe 21/09/2016; AgRg no CC 141.719/MG, DJe 02/05/2016; AgRg no CC 143.802/SP, DJe 19/04/2016; EDcl no CC 133.470/SP, DJe 03/09/2015.** No particular, a suscitante demonstrou que o Juízo da 42ª Vara Cível do Foro Central de São Paulo - SP deferiu pedido de constrição dos ativos financeiros da recuperanda, por meio de ordem eletrônica via Bacenjud (e-STJ fls. 90 e 95). Desse modo, deve ser deferida a liminar pleiteada. Forte nessas razões, DEFIRO medida liminar para determinar a suspensão de atos executórios praticados em face da suscitante perante o Juízo suscitado, designando o JUÍZO DE DIREITO DA 3A VARA CÍVEL DE CASCAVEL - PR para resolver, em caráter provisório, as medidas urgentes, inclusive em relação aos valores já bloqueados. Publique-se. Intime-se. Oficie-se aos Juízos suscitados, com urgência, comunicando-lhes e solicitando informações. Após, ao MPF. Brasília (DF), 16 de fevereiro de 2017. MINISTRA NANCY ANDRIGHI Relatora (STJ - CC: 150919 SP 2017/0030264-9, Relator: Ministra NANCY ANDRIGHI, Data de Publicação: DJ 20/02/2017).

AGRAVO REGIMENTAL NO CONFLITO DE COMPETÊNCIA. EXECUÇÃO FISCAL E RECUPERAÇÃO JUDICIAL. **COMPETÊNCIA DO JUÍZO UNIVERSAL.** EDIÇÃO DA LEI N. 13.043, DE 13.11.2014. PARCELAMENTO DE CRÉDITOS DE EMPRESA EM RECUPERAÇÃO. JURISPRUDÊNCIA MANTIDA. **1. O juízo onde se processa a recuperação judicial é o competente para julgar as causas em que estejam envolvidos interesses e bens da empresa recuperanda. 2. O deferimento da recuperação judicial não suspende a execução fiscal, mas os atos de constrição ou de alienação devem-se submeter ao juízo universal.** Jurisprudência. 3. A Lei n.



11.101/2005 visa à preservação da empresa, à função social e ao estímulo à atividade econômica, a teor de seu art. 47. 4. No caso concreto, a edição da Lei n. 13.043/2014 – que acrescentou o art. 10-A à Lei n. 10.522/2002 e disciplinou o parcelamento de débitos de empresas em recuperação judicial – não descaracteriza o conflito de competência. 5. Agravo regimental a que se nega provimento. (STJ - AgRg no CC 136.130/SP, Rel. Ministro RAUL ARAÚJO, Rel. p/ Acórdão Ministro ANTONIO CARLOS FERREIRA, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 13/05/2015, DJe 22/06/2015).

IX- DO PRINCÍPIO DA PRESERVAÇÃO DA EMPRESA

124. Necessário frisar no presente caso que o princípio da preservação da empresa se destaca consideravelmente no novo sistema de insolvências empresariais. Em razão da função social da empresa, a sociedade mercantil e o empresarial individual devem ser preservados, uma vez que é fonte geradora de riqueza, emprego e renda, contribuindo para o crescimento e o desenvolvimento do País. É esse o princípio que sustenta a criação dos institutos da Recuperação Judicial e Extrajudicial de empresas. Sua existência pode ser aferida com maior propriedade da simples leitura do artigo 47, da lei nº 11.101/05, que assim dispõe:

“Art. 47. A recuperação judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica.”

125. Tal princípio orienta no sentido de que a empresa tem importância social fundamental, por constituir instrumento de produção, ocupação e distribuição de riqueza e ferramenta do progresso econômico-social-cultural. Sob essa ótica, não se pode permitir que empresas economicamente viáveis deixem de contribuir com geração de renda e empregos em função de obstáculos criados pela legislação.



126. Necessário destacar que a requerida ingressou com o processo de recuperação judicial visando fundamentalmente a preservação de sua atividade empresarial, visto a relevância social, por estar ligada ao desenvolvimento econômico, objetivando através da recuperação da empresa, a manutenção de empregos e giro de capital, resgatando a negociabilidade entre devedor e credores através do plano de recuperação. Além disso, este instituto é benéfico para a economia brasileira, através de seus princípios norteadores, buscando demonstrar a função social das empresas através de sua saúde financeira.

127. Diante disso, se colocarmos em uma balança de um lado a satisfação de apenas um credor financeiro e no outro a preservação da empresa, não restam dúvidas de que deve prevalecer o desempenho das atividades da empresa principalmente pelos empregos que esta gera e pelo grande impacto positivo resultante para a economia da região.

128. Nesta esfera, fundamental citar que o Superior Tribunal de Justiça analisa e sustenta que o bem maior tutelado no caso de pessoas jurídicas é a preservação da empresa, somente este objetivo pode ser almejado e conseqüentemente adquirido, se houver um total respeito pelos atos e fatos compatíveis com a Lei 11.101/2005.

129. Portanto tal princípio deve ser preservado a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica.

130. É exatamente desta forma que o Superior Tribunal de Justiça entende, ou seja, o princípio da preservação da empresa é entendido como uma norma maior devendo prevalecer diante das demais disposições, inclusive quanto a interesse de demais credores, conforme jurisprudência uníssona:

DIREITO FALIMENTAR E RECUPERAÇÃO JUDICIAL. RECURSO ESPECIAL. CRÉDITOS RELATIVOS A NEGÓCIOS JURÍDICOS FORMALIZADOS APÓS O



MOMENTO EM QUE DEFERIDO O PROCESSAMENTO DA RECUPERAÇÃO (LF, ART. 52). NATUREZA EXTRACONCURSAL (LF, ARTS. 67, CAPUT, E 84, V). **PRINCÍPIO DA PRESERVAÇÃO DA EMPRESA (LF, ART. 47). PREVALÊNCIA.** RECURSO IMPROVIDO. 1. Inexiste afronta ao art. 535 do CPC quando o acórdão recorrido analisou todas as questões pertinentes para a solução da lide, pronunciando-se, de forma clara e suficiente, sobre a controvérsia estabelecida nos autos. 2. A expressão "durante a recuperação judicial", gravada nos arts. 67, 84, V, da Lei de Falências e de Recuperação de Empresas, abrange o período compreendido entre a data em que se defere o processamento da recuperação judicial e a decretação da falência, **interpretação que melhor harmoniza a norma legal com as demais disposições da lei de regência e, em especial, o princípio da preservação da empresa** (LF, art. 47). 3. Recurso especial a que se dá provimento. (STJ - Resp.: 1399853 SC 2013/0279456-5, Relator: Ministra MARIA ISABEL GALLOTTI, Data de Julgamento: 10/02/2015, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 13/03/2015)

RECURSO ESPECIAL - **RECUPERAÇÃO JUDICIAL** - APROVAÇÃO DO PLANO POR COMITÊ DE CREDORES E HOMOLOGAÇÃO JUDICIAL, APÓS AFERIÇÃO DA VIABILIDADE ECONÔMICA E PATRIMONIAL DA EMPRESA - ESFORÇOS DA EMPRESA RECUPERANDA EM CUMPRIR O PLANO - AJUIZAMENTO DE AÇÕES POR CREDORES, OBJETIVANDO A PROTEÇÃO DE SEUS INTERESSES INDIVIDUAIS – CONVOCAÇÃO DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL EM FALÊNCIA - INVIABILIDADE - **PREVALÊNCIA DO PRINCÍPIO DA PRESERVAÇÃO DA EMPRESA** - REFORMA DO *DECISUM* - NECESSIDADE - RECURSO PROVIDO. I - **A recuperação judicial tem como objetivo principal o de proporcionar a manutenção do funcionamento de empresas economicamente viáveis, tendo em conta a necessidade da preservação da produção da riqueza e da geração de empregos;** II - Desse modo, sempre que possível, deve-se manter o ativo da empresa livre de constrição judicial em processos individuais, **sendo que o princípio da preservação da empresa deve sobrepor-se aos interesses de credores isolados**, que pretendem pura e simplesmente a quebra da empresa; III - *In casu*, o plano de recuperação judicial apresentado pela VASP foi aprovado pelo Comitê de Credores e homologado judicialmente, tendo sido constatadas tanto a viabilidade econômica da empresa quanto a suficiência do seu patrimônio para honrar as suas obrigações; IV - Entretanto, determinados credores, visando mormente a satisfação de seus interesses individuais e em manifesto conflito de interesses com a massa falida, impediram que a empresa recuperanda cumprisse em parte o plano de recuperação judicial, prejudicando toda a massa de credores e de empregados da VASP, violando, assim, o princípio da continuidade da empresa; V - Recurso especial provido, para afastar a decisão que converteu a recuperação judicial em falência. (STJ - RECURSO ESPECIAL Nº 1.299.981 - SP (2011/0304000-4) RELATOR: Relator: MINISTRO MASSAMI UYEDA, Data de Julgamento: 15/12/2012)

PROCESSO CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE FALÊNCIA AJUIZADA SOB AÉGIDE DO DECRETO-LEI 7.661/1945. IMPONTUALIDADE. DÉBITO DE VALORÍNFIMO. **PRINCÍPIO DA PRESERVAÇÃO DA EMPRESA.** 1. **O princípio da preservação da empresa cumpre preceito da norma maior, refletindo, por conseguinte, a vontade do poder constituinte originário**, de modo que refoge à noção de razoabilidade a possibilidade de valores inexpressivos provocarem a quebra



da sociedade comercial, em detrimento da satisfação de dívida que não ostenta valor compatível com a repercussão sócio-econômica da decretação da quebra. 2. A decretação da falência, ainda que o pedido tenha sido formulado sob a sistemática do Decreto-Lei 7.661/45, deve observar o valor mínimo exigido pelo art. 94 da Lei 11.101/2005, privilegiando-se o princípio da preservação da empresa. Precedentes. 3. Recurso especial não provido. (STJ - REsp: 1023172 SP 2008/0012014-0, Relator: Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, Data de Julgamento: 19/04/2012, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 15/05/2012)

131. É nessa linha o magistério de Ricardo Negrão, segundo o qual, "das normas constitucionais decorre o objetivo da tutela recuperatória em juízo: atender à preservação da empresa, mantendo, sempre que possível, a dinâmica empresarial em três aspectos fundamentais: fonte produtora, emprego dos trabalhadores e interesses dos credores". (Manual de Direito Comercial e de Empresa, São Paulo: Saraiva, volume 3, 2007, p. 125)

132. Destarte, tendo-se como orientação constitucional a preservação da empresa, refoge à noção de razoabilidade a possibilidade de retirar bens em poder da empresa devedora que são essenciais para o desenvolvimento de sua atividade, razão pela qual a preservação da unidade produtiva deve prevalecer em detrimento da satisfação do crédito de apenas um credor, pois caso haja de fato a apreensão dos ônibus restarão prejudicados todos os demais credores, inclusive os trabalhistas que possuem preferência.

133. Dessa forma, se faz extremamente necessário que seja determinado na decisão de processamento da Recuperação Judicial, que bens essenciais para atividade da requerente, no caso em tela, Transporte Urbano de passageiros, são os veículos que prestam serviço público essencial a população de Maqué, não devem ser apreendidos sem determinação desse D. Juízo Universal.

134. Da mesma forma, toda e quaisquer constrições que afete diretamente o patrimônio, receita ou bens da Requerente só pode ser determinado pelo Juízo Universal, o único competente para tal ato, festejando assim o princípio da preservação da empresa (Artigo 47 da lei 11.101/2005)

X - DO CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS

Do exercício do comércio (Doc 03 a Doc 007) - Art. 48 - O contrato social e alterações contratuais da **REQUERENTE** comprova que a empresa é estabelecida no mercado há aproximadamente 50 anos, de forma que resta cumprido o requisito temporal mínimo previsto em lei.

Prova de não ser falido (Doc 13 - Certidão Negativa de Falências emitida pelo Tribunal de Justiça do Estado- Art. 48, I Conforme demonstram as inclusas certidões requeridas nesta data, os sócios da **REQUERENTE** nunca se envolveram com processos de falência e, por conseguinte, não estão inabilitados para o exercício do comércio.

Da inexistência de Concordata ou Recuperação Judicial anterior - (Doc 13) - Art. 48, II - As inclusas certidões extraídas junto à TJAC, demonstram que a **REQUERENTE** não estão sob o pálio da moratória e, até no presente momento, tentaram evitar o quanto possível o ajuizamento deste pedido, de forma que não há inclusão na vedação estatuída no inciso II do art. 48 da Lei n.º 11.101/2005.

Da inexistência de condenação criminal do sócio (Doc. 12) - Art. 48, HI - Os representantes legais da **REQUERENTE**, jamais foram declarados falidos ou tiveram contra si a imputação de prática de qualquer ato ou fato delituoso, seja de que espécie for, tal como demonstram as inclusas certidões pessoais dos sócios e administradores. Demonstra-se assim que, mais do que a honestidade dos representantes da **REQUERENTE**, a boa-fé e probidade ao longo de toda sua vida pessoal e trajetória empresarial são elementos que nortearão todos os seus atos no curso do presente feito.

REQUISITOS FORMAIS PARA DEFERIMENTO DO PROCESSAMENTO DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Art. 51. A petição inicial de recuperação judicial será instruída com:

*I – a exposição das causas concretas da situação patrimonial do devedor e das razões da crise econômico-financeira; (**amplamente detalhada nesta exordial**).*

II – as demonstrações contábeis relativas aos 3 (três) últimos exercícios sociais e as levantadas especialmente para instruir o pedido, confeccionadas com estrita observância da legislação societária aplicável e compostas obrigatoriamente de:

a) balanço patrimonial; (Docs. 16 a 26)

b) demonstração de resultados acumulados; (Docs. 27 a 37)

c) demonstração do resultado desde o último exercício social; (Doc. 37)

d) relatório gerencial de fluxo de caixa e de sua projeção; (Docs. 38 a 50)

*III – a relação nominal completa dos credores, inclusive aqueles por obrigação de fazer ou de dar, com a indicação do endereço de cada um, a natureza, a classificação e o valor atualizado do crédito, discriminando sua origem, o regime dos respectivos vencimentos e a indicação dos registros contábeis de cada transação pendente; (**Docs. 51 a 56.**)*

*IV – a relação integral dos empregados, em que constem as respectivas funções, salários, indenizações e outras parcelas a que têm direito, com o correspondente mês de competência, e a discriminação dos valores pendentes de pagamento; (**Doc. 58**)*

*V – certidão de regularidade do devedor no Registro Público de Empresas, o ato constitutivo atualizado e as atas de nomeação dos atuais administradores; (**Doc. 60**)*

*VI – a relação dos bens particulares dos sócios controladores e dos administradores do devedor; (**Docs. 61 a 65**)*

*VII – os extratos atualizados das contas bancárias do devedor e de suas eventuais aplicações financeiras de qualquer modalidade, inclusive em fundos de investimento ou em bolsas de valores, emitidos pelas respectivas instituições financeiras; (**Docs. 66 a 75**)*

*VIII – certidões dos cartórios de protestos situados na comarca do domicílio ou sede do devedor e naquelas onde possui filial; (**Docs. 76 a 79**)*



IX – a relação, subscrita pelo devedor, de todas as ações judiciais em que este figure como parte, inclusive as de natureza trabalhista, com a estimativa dos respectivos valores demandados. (Doc. 80 a 83)

X - o relatório detalhado do passivo fiscal; e **(Docs. 84 a 88)**

XI - a relação de bens e direitos integrantes do ativo não circulante, incluídos aqueles não sujeitos à recuperação judicial, acompanhada dos negócios jurídicos celebrados com os credores de que trata o § 3º do art. 49 desta Lei. **(Doc. 11)**

XI - DA ASSISTÊNCIA JUDICIÁRIA GRATUITA

135. A recuperação judicial foi requerida em razão de crise econômico-financeira, nos termos do art. 47 da Lei nº 11.101/2005, que diz:

Art. 47. A recuperação judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica.

136. A crise econômico-financeira da requerente é comprovada pelos resultados dos exercícios anteriores em que se teve prejuízos relevantes como, conforme todos os documentos anexados a esta petição.

137. Dessa forma, visando manter sua atividade operacional, a recorrente formula pedido de concessão de assistência judiciária gratuita, nos termos do art. 98 e 99 do Código de Processo Civil, que dispõem:

*Art. 98. A pessoa natural **ou jurídica**, brasileira ou estrangeira, **com insuficiência de recursos para pagar as custas**, as despesas processuais e os honorários*



advocatícios tem direito à gratuidade da justiça, na forma da lei.

Art. 99. O pedido de gratuidade da justiça pode ser formulado na petição inicial, na contestação, na petição para ingresso de terceiro no processo ou em recurso.

138. Essa norma prevê a concessão da gratuidade da justiça, a qualquer tempo, à pessoa jurídica com insuficiência de recursos financeiros para arcar com as despesas processuais.

139. No presente caso, a requerente como explanado, atravessa crise econômico-financeira grave, o que ensejou pedido de recuperação judicial, por isso, não possui disponibilidade financeira para arcar com as despesas processuais sem que tenha que dispor de recursos destinados ao pagamento dos salários de seus empregados e das despesas com fornecedores.

140. Com o intuito de preservar a existência e o funcionamento de empresas, os Tribunais Pátrios têm entendido pela concessão do benefício da assistência judiciária gratuita em caso de recuperação judicial, nos termos abaixo:

AGRAVO DE INSTRUMENTO. HABILITAÇÃO DE CRÉDITO. PEDIDO DE GRATUIDADE DE JUSTIÇA PARA PESSOA JURÍDICA, EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL. POSSIBILIDADE, DIANTE DO CASO CONCRETO, DE DEFERIMENTO PARCELAMENTO DAS DESPESAS PROCESSUAIS. 1. Decisão que indefere pedido de gratuidade de justiça considerando a não comprovação da alegada insuficiência de recursos do autor/agravante. 2. Empresas em recuperação judicial. 3. Hipótese, diante do caso concreto, que comporta a aplicação do Enunciado 27 do FETJ - "(...) possibilidade, ao critério do Juízo em face da prova que ministre a parte autora comprovadamente hipossuficiente, desta recolher as custas e a taxa judiciária ao final do processo, ou de parcelar o recolhimento no curso do processo (...)." 4. Recurso parcialmente provido para autorizar o parcelamento das despesas processuais. (TJ-RJ - AI: 00201518420208190000, Relator: Des(a). ANTONIO ILOIZIO BARROS BASTOS, Data de Julgamento: 07/04/2020, QUARTA CÂMARA CÍVEL)

AGRAVO DE INSTRUMENTO. GRATUIDADE DE JUSTIÇA. INDEFERIMENTO. PESSOA JURÍDICA EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL. MISERABILIDADE



JURÍDICA. PRESUNÇÃO RELATIVA. ELEVADO DEMONSTRAÇÃO DE ELEVADO DÉFICIT PATRIMONIAL (R\$ 204.836.010,64). APLICAÇÃO DO VERBETE Nº 481 DA SÚMULA DO STJ. HIPOSSUFICIÊNCIA COMPROVADA. PRINCÍPIO DO ACESSO À JUSTIÇA. ART. 5º, LXXIV, DA CRFB/88. REFORMA DA DECISÃO. - Hipossuficiência comprovada, eis que a parte autora, pessoa jurídica em recuperação judicial, revela elevadíssimo déficit patrimonial nos balancetes dos últimos anos, o qual vem se agravando. Patrimônio líquido negativo de R\$ 204.836.010,64 em 31/12/2016. Aplicação dos verbetes sumulares nºs 39 do TJRJ e 481 do STJ - Princípio do acesso à Justiça que deve prevalecer, sob pena de violação ao disposto no art. 5º, LXXIV, da CRFB/88, **já que o recorrente comprova que não pode arcar, neste momento, com as custas processuais e honorários advocatícios, sob risco de atingir o direito de todos os credores** - Caráter transitório do benefício em questão, que pode ser revogado a qualquer momento, se verificada condição financeira incompatível com a medida, de acordo com o verbete nº 43 do TJRJ. PROVIMENTO DO RECURSO, NA FORMA DO ARTIGO 932, V, a, DO CPC/2015. (TJ-RJ - AI: 00120944820188190000 RIO DE JANEIRO DUQUE DE CAXIAS 6 VARA CÍVEL, Relator: MARIA HELENA PINTO MACHADO, Data de Julgamento: 26/04/2018, QUARTA CÂMARA CÍVEL, Data de Publicação: 02/05/2018)

141. Nesse sentido, necessário citar a Súmula nº 481 do STJ, in verbis: "*Faz jus ao benefício da justiça gratuita a pessoa jurídica com ou sem fins lucrativos que demonstrar sua impossibilidade de arcar com os encargos processuais.*"

142. Diante disso, deve ser deferido o benefício da gratuita da justiça, afastando-se os valores das despesas processuais exigidas por esta ação, inclusive as custas recursais, sob pena de forçar a autora a utilizar valores destinados a sua folha de salários. Caso não seja, o entendimento, requer a intimação para recolhimento no prazo de cinco dias nos termos do art. 99, § 7º do CPC.

XII - DOS PEDIDOS FORMULADOS

143. DIANTE DE TODO EXPOSTO serve a presente para requerer a Vossa Excelência que se digne a DEFERIR o pedido de justiça gratuita e processamento da recuperação judicial da sociedade **REQUERENTE**, nos exatos termos do artigo 52 da Lei de Recuperação de Empresas, bem como, no mesmo ato, se digne:

1. Nomear administrador judicial em conformidade com o artigo 21 (profissional idôneo, preferencialmente advogado, economista, administrador de empresas ou contador, ou pessoa jurídica especializada), para cumprir com os deveres estabelecidos no artigo 22 e demais disposições da Lei de Recuperação de Empresas;
2. Dispensar a **REQUERENTE** da obrigação de apresentação de certidões negativas para o exercício das suas atividades empresariais;
3. Determinar a suspensão de todas as ações e execuções em trâmite contra a **REQUERENTE**, enumeradas no anexo próprio, conforme autoriza o artigo 52, inciso III da Lei 11.101/2005. Após o escoamento do prazo de 180 dias, requer a sua prorrogação por mais 180 dias, regra prevista no artigo 6º § 4º do mesmo diploma legal;
4. Determinar a intimação do i. Representante do Ministério Público para que fique ciente do presente procedimento, possibilitando, assim, a sua eventual intervenção do feito;
5. Seja determinada a expedição de ofícios ao SERASA e SPC, a fim de que se suspendam eventuais restrições creditícias relativamente aos créditos sujeitos à Recuperação Judicial
6. Seja mantida na posse da requerente os bens essenciais para operação, ou seja, os veículos.
7. Que constrições que afetem o faturamento/receita da empresa ou bens, só podem ser determinados por ordem desde D. Juízo Universal.

144. Deferido o processamento da recuperação judicial esclarece a **REQUERENTE** que, mensalmente, apresentarão as suas contas demonstrativas, bem como, dentro do prazo legal apresentarão o seu plano de recuperação para, ao final depois de cumpridas as obrigações nele previstas, ser, por



sentença, declarado o encerramento da recuperação judicial nos exatos termos do artigo 63 da Lei n.º 11.101/05.

145. Outrossim, requer que Vossa Excelência, determine que atos constitutivos de patrimônio (bloqueio e apreensões por exemplo), sejam praticados somente pelo juízo universal, isto é, que nenhum outro juízo pratique atos constitutivos em face da requeira, ou seja, que não apreenda bens considerados essenciais para manutenção da atividade empresarial da requerente, especificamente os seus veículos e o bloqueio de seu caixa.

146. Esclarece a **REQUERENTE** que o alegado será provado por todos os meios de prova em direito admitidos, sem exceção.

147. Sendo assim, a requerente junta anexa a esta petição, documentos declarados autênticos pelo advogado nos termos do artigo 425, IV do Código de Processo Civil.

148. Dá-se à presente causa o valor de R\$ 7.224.541,45 (sete milhões, duzentos e vinte e quatro mil, quinhentos e quarenta e um reais e quarenta e cinco centavos).

149. Outrossim, requer que as intimações sejam realizadas em nome deste subscritor Rodrigo Vitalino da Silva Santos, inscrito na OAB/SP sob n. 207.495, com escritório profissional à Rua Manoel Ferreira de Oliveira, 269, Torre I, 4º andar, sala 412, Mogi das Cruzes, Estado de São Paulo, fone 2500-0116, e-mail rodrigo@rvitalinoadvogados.com.br, telefone (WhatsApp) 11 9 4517-6411.

Termos em que,
Pede e espera deferimento.

Magé, 14 de abril de 2022.

Rodrigo Vitalino da Silva Santos
Advogado OAB/SP 207.495