

**EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA \_\_\_\_\_ VARA EMPRESARIAL DA COMARCA DA CAPITAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

**GRERJ ELETRÔNICA Nº 11330808895-90**

**EXPRESSO PÉGASO EIRELI**, sociedade empresária inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.150.608/0001-51, com sede na Avenida Cesário de Melo, nº 8121, Cosmos, Rio de Janeiro/RJ, CEP 23.056-000, e **AUTO VIAÇÃO PALMARES LTDA.**, sociedade empresária inscrita no CNPJ/MF sob o nº 21.233.901/0001-01, com sede na Avenida Cesário de Melo, nº 8121, Parte, Cosmos, Rio de Janeiro/RJ, CEP 23.056-000, doravante denominadas em conjunto como “Grupo Pégaso” (**doc. 01**), vêm, por seus advogados abaixo assinados (**doc. 02**), que, receberão intimações na Rua Vinicius de Moraes, nº 111, 2º andar, Ipanema, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.411-010, e através do endereço eletrônico [rmoraes@moraessavaget.com.br](mailto:rmoraes@moraessavaget.com.br), ajuizar o presente

### **PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL**

nos termos do artigo 47 e seguintes da Lei nº 11.101/2005, requerendo seja deferido o seu processamento para que surta os seus jurídicos e regulares efeitos, protestando, desde já, pela juntada da documentação anexa, capaz de comprovar que as Requerentes cumprem os requisitos estabelecidos nos artigos 48 e 51 da Lei de Falências e Recuperação de Empresas (LFRE).

(I)

**A ORIGEM DO GRUPO PÉGASO, UMA DAS MAIORES EMPRESAS DE ÔNIBUS DO RIO DE JANEIRO**

1. A Expresso Pégaso foi fundada em 15 de outubro de 1965, por José Canhoto e José Maria Martins, com apenas 10 (dez) ônibus Metropolitan Rodoviários, que faziam o trajeto Santa Cruz x Praça Mauá. À época, a 1ª Requerente foi a primeira empresa de ônibus a conectar a região de Santa Cruz ao Centro do Rio de Janeiro, já que até então o trem era o único meio de transporte coletivo disponível para a população neste trajeto.
2. Em maio de 1970, foi inaugurada a segunda linha da empresa, a especial Sepetiba x Praça Mauá, via Avenida Brasil, também explorada com ônibus rodoviários. Em pouquíssimos anos, a 1ª Requerente já havia praticamente triplicado sua frota, chegando à 29 (vinte e nove) veículos.
3. Abre-se um parêntese para um relevante registro do início dos anos 70, quando a 1ª Requerente Expresso Pégaso não se limitava apenas à frota de ônibus. Naquela época, não era incomum que empresas de ônibus se desmembrassem também em empresas de táxi. Abaixo temos um registro raro de um Corcel 71 que fazia parte da frota de táxis da empresa:



4. A terceira linha da 1ª Requerente surgiu em meados de 1971, seguindo a determinação da Secretaria de Serviços Públicos: a Expresso Pégaso inaugurou a linha especial ligando a Base Aérea de Santa Cruz ao Aeroporto Santos Dumont, via Rodovia Rio-Santos e Copacabana.
5. Em agosto de 1974, criou-se a segunda linha de ônibus especial com ar-condicionado da cidade do Rio de Janeiro, o chamado "frescão" Campo Grande x Castelo, tendo recebido neste mesmo ano autorização para iniciar a operação da Linha 399 (Santa Cruz x Tiradentes), sua primeira linha de ônibus convencional, inaugurada no ano seguinte.

### O CRESCIMENTO EXPONENCIAL DO GRUPO PÉGASO

6. A partir do ano de 1975, a 1ª Requerente passou a crescer consideravelmente, tendo se logrado vencedora da concessão de outras linhas, tais como: 1136 - Campo Grande x Castelo (via Av. Brasil), 1135 - Santa Cruz x Castelo (via Barra), 1134 - Campo Grande x Castelo (via Av. das Américas), 1133 - Recreio dos Bandeirantes x Castelo, 1132 - Campo Grande x Castelo (via Bangu) e 1131 Santa Cruz x Castelo (via Av. Brasil). Com essa expansão, a Pégaso passou a ser uma forte concorrente da Auto Viação Jabour e da Viação Santa Sofia na região (nos anos 70 e 80), inclusive dividiram, na época, a operação da linha 882 – Barra da Tijuca x Santa Cruz.

7. A empresa em 1982 já contava com uma frota autorizada de 138 (cento e trinta e oito) ônibus, sendo 12 (doze) especiais, e 8 (oito) linhas em operação, sendo 2 (duas) especiais. Apenas a título ilustrativo, veja-se os carros à época:



Fonte: "Transporte Urbano Rodoviário na Cidade do Rio de Janeiro". Superintendência Municipal de Transportes urbanos. 1982, dezembro.

8. O ano de 1983 marcou a extinção da maioria das linhas especiais com ar-condicionado - “frescões”- da zona norte. O espaço vago deixado pelas linhas no terminal Menezes Cortes passou a ser ocupado, em parte, pelas linhas especiais da Expresso Pégaso, cujos pontos finais de suas 4 (quatro) linhas foram transferidos do Aeroporto Santos Dumont e da Praça Mauá.

9. Os anos seguintes foram prósperos para a empresa. Até o ano de 1992, a sede da 1ª Requerente ficava na Av. Felipe Cardoso, no bairro de Santa Cruz, quando foi transferida para a Av. Cesário de Melo 8121, no bairro de Cosmos, onde se localiza até os dias de hoje.

10. O quadro abaixo demonstra a frota da Pégaso nos anos 90, contando com 201 (duzentos e um) ônibus. Além da linha intermunicipal Itaguaí-Barra da Tijuca, a empresa explorava as seguintes linhas municipais:

Linha				Frota
368	Palmares	Tiradentes		13
369	Pedra de Guaratiba	Tiradentes		5
380	São Fernando	Tiradentes	via Aricuri	13
381	Pedra de Guaratiba	Tiradentes	via Magarça	8
382	Grota Funda	Castelo		5
387	Restinga Marambaia	Castelo		2
388	Cesarão	Tiradentes	via Palmares	15
390	Sepetiba	Passeio		22
399	Santa Cruz	Tiradentes		17
882	Santa Cruz	Barra da Tijuca		15
S-15	Santa Cruz	Lavrado		8
S-20	Recreio	Passeio	via Copacabana	
1131	Santa Cruz	Castelo		13
1132	Campo Grande	Castelo		18
1133	Recreio	Castelo	via zona sul	3
1134	Campo Grande	Castelo	via zona sul	20
1135	Santa Cruz	Castelo	via Pedra	17
1136	Campo Grande	Castelo	via Av. Brasil	9

**A CONSOLIDAÇÃO DO GRUPO PÉGASO COMO A MAIOR EMPRESA DE ÔNIBUS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**

11. No ano de 2005, a 1ª Requerente herdou as linhas da Viação Santa Sofia, que atravessava uma grave crise. Neste período, a Expresso Pégaso chegou a ter a maior frota da cidade do Rio de Janeiro.



12. Em meados de junho de 2007, a Expresso Pégaso também iniciou a operação dos novos modernos ônibus Marcopolo Torino com chassi alongado, motor dianteiro e suspensão deficiente na linha S-20 (Carioca-Recreio).



13. Além de fazer parte do Consórcio Santa Cruz, a empresa também se tornou a líder do Consórcio, tendo adquirido as linhas S-14 (atual 366) e a 398 da Transportes Oriental. A empresa também adotou as cores do Consórcio Transcarioca<sup>1</sup>, uma vez que possuía linhas partindo do Recreio dos Bandeirantes:



A empresa Expresso Pégaso, já como líder do Consórcio Santa Cruz.

14. Nesta época a Expresso Pégaso já contava com cerca de 700 (setecentos) veículos em sua frota, sendo considerada a maior empresa de ônibus da cidade do Rio de Janeiro.

15. Na sequência, no ano de 2011, surgiu a oportunidade do Consórcio BRT, uma linha que prometia ser mais rápida e eficiente que os ônibus convencionais. A 1ª Requerente então realizou grandes

<sup>1</sup> Em 2014, a empresa saiu do Consórcio Transcarioca, passando suas linhas 360 e 382 para a Viação Redentor.

investimentos na aquisição e na modernização dos veículos, ocasionando um custo de mais de R\$ 60 milhões na compra de novos carros, além de uma garagem exclusiva para atendimento aos chamados veículos articulados do sistema BRT.

16. Com isso, a 1ª Requerente passou a operar a linha do BRT que liga os Bairros de Santa Cruz à Barra da Tijuca (Terminal Alvorada), desempenhando um papel muito importante na região, tornando-se uma das principais empresas operantes do BRT juntamente com a Auto Viação Jabour. Como uma das pioneiras do novo sistema, a 1ª Requerente assumiu também o compromisso de formar e treinar mão-de-obra qualificada.

17. Buscando melhorar o serviço de suas linhas, e otimizar sua parte administrativa, a Expresso Pégaso optou por realizar a cisão da empresa no ano de 2015, criando-se a Auto Viação Palmares Ltda, ora 2ª Requerente, que herdou grande parte das linhas internas da Zona Oeste, que circulam no trecho entre Campo Grande e Santa Cruz<sup>2</sup>, consolidando-se o Grupo Pégaso.

18. Assim, como é possível verificar pela breve trajetória acima relatada, trata-se de um Grupo que cumpre relevante função social, exercendo atividade essencial de transporte rodoviário à população carioca, sendo certo que, superada a momentânea crise estrutural vivenciada pelo setor, certamente, retornará à sua época áurea.

19. **Em seu auge, as Requerentes alcançaram o faturamento de R\$ 23 milhões de reais ao mês, gerando 2.100 (dois mil e cem) empregos, chegando a transportar aproximadamente 5,7 milhões de passageiros por mês, com quase 700 (setecentos) carros em circulação no Rio de Janeiro.**

20. E é exatamente por este motivo que se mostra essencial elucidar todo o contexto da crise enfrentada pelo setor de transportes carioca, agravada exponencialmente pela dramática situação atual do setor em decorrência da Pandemia do Coronavírus, que vem resultando em gravíssimas consequências para a atividade empresarial das Requerentes.

---

<sup>2</sup> Com a cisão, foi criada também a Expresso Recreio Transporte de Passageiros Ltda., que herdou parte das linhas executivas da Pégaso.

**(II)**

**A CRISE SISTÊMICA DO SETOR DE TRANSPORTE NO RIO DE JANEIRO**

**II.1 – O PROBLEMA DO REAJUSTE DA TARIFA:**

21. Como é de conhecimento ordinário, em meados de 2010, o então prefeito Eduardo Paes licitou o serviço de transporte de passageiros no Município do Rio de Janeiro, constituindo-se 4 (quatro) consórcios, a saber: Intersul, Transcarioca, Internorte e Santa Cruz.

22. O objetivo do novo sistema era alterar o regime de permissões individuais, por empresa, por linha, para um regime de concessão por 4 (quatro) Redes de Transporte Regionais (as RTR), onde cada RTR seria operada sob um mesmo contrato com prazo de 20 (vinte) anos, prorrogáveis por igual período.

23. No ano seguinte, criou-se também o Consórcio BRT, sistema que foi projetado para operar em vias segregadas com estações de embarque em nível, visando possibilitar o transporte de um maior número de passageiros, com conforto, segurança e qualidade do transporte.

24. Naquela época, a 1ª Requerente contava com uma frota total disponível de 700 (setecentos) veículos distribuídos em três desses consórcios: o Santa Cruz, participando como empresa líder do consórcio, o Transcarioca e o BRT.

25. A licitação, no entanto, demandava o atendimento à diversas exigências, como, por exemplo, mas não limitado a investimentos na melhoria do serviço, instalação nos veículos de equipamentos de GPS e de localização de ônibus, câmeras de filmagem, manutenção dos terminais, criação de novos pontos de ônibus, redução do número de veículos em determinadas áreas com o aumento em regiões mais carentes de transporte e a implementação do bilhete único municipal, reduzindo as tarifas de ônibus.

26. Apesar de ter se sagrado vencedora do processo licitatório, o primeiro grande obstáculo financeiro enfrentado pelo Grupo Pégaso foi exatamente arcar com este alto investimento exigido pelo contrato de licitação, tendo por contrapartida uma baixa margem de lucro, conforme foi inicialmente previsto nos contratos de concessão de transporte público celebrados.

27. Por outro lado, o contrato previa o reajuste anual no valor da passagem como forma de repor custos de depreciação dos investimentos, modernização, mão de obra, óleo diesel, pneus, veículos e outras despesas.

28. O processo de revisão das tarifas consiste em apurar os custos, receitas operacionais e valores já investidos no sistema, estimar os respectivos valores para os anos restantes do Contrato de Concessão, e, assim, apurar o valor da TIR (Taxa Interna de Retorno), comparando-a com a do Contrato.

29. Ou seja, o reajuste tarifário da concessão é cláusula essencial para assegurar o equilíbrio contratual entre as partes, levando em consideração os índices econômico-financeiros e respectivos percentuais de participação de cada consorciada, na forma como apresentado na proposta vencedora.

30. Todavia, o que se verificou a partir do ano de 2013 é que toda e qualquer decisão quanto ao aumento das passagens não se basearia em critérios técnicos e sim em decisões políticas, independentemente do previsto no contrato assinado. A prefeitura, Poder Concedente, ao verificar que o cumprimento do contrato assinado significaria desgaste junto à população, descumpriu o acordo com as consorciadas e diminuiu a tarifa aplicada unilateralmente, como ocorreu durante as manifestações em julho de 2013.

31. Neste ensejo, importante ressaltar que, ao longo dos últimos 7 (sete) anos (de 2013 até a distribuição do presente pedido de recuperação judicial), a tarifa foi alterada 15 (quinze) vezes. Em 6 (seis) delas, houve a sua redução. Em 4 (quatro) oportunidades, apenas readequou-se a tarifa ao que era vigente antes da diminuição, sendo certo que não há qualquer previsão de reajuste da tarifa neste ano<sup>3</sup>.

32. Essas alterações ocorreram nas mais diversas instâncias do Poder Público. Em alguns momentos, a modificação se deu através da publicação de decreto pelo Poder Executivo em cumprimento de alguma decisão judicial ou vontade política. Em outras, através de resolução da SMTR (Secretaria Municipal de Transportes). Fato é que, desde 2013, nunca houve nenhuma segurança jurídica para as consorciadas no sentido de manutenção de tarifa, o que dificultou sobremaneira qualquer forma de atuação comercial e/ou manutenção de investimentos.

---

<sup>3</sup> Estas informações podem ser consultadas na página da prefeitura do Rio de Janeiro através do link: <http://www.rio.rj.gov.br/web/transparenciamobilidade/exibeconteudo?id=5017063>.  
<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-01/empresas-de-onibus-do-rio-tem-ate-setembro-para-climatizar-toda-frota>



33. A tarifa aplicada pelo então prefeito Eduardo Paes em 2013 era a de 2012, sem o reajuste previsto contratualmente. Esta tarifa foi mantida até fevereiro de 2014, em desfavor das empresas consorciadas, o que afetou o caixa da companhia por quase 01 (um) ano.

34. Além disso, a climatização da frota representava a substituição de toda a operação, visto não ser possível apenas a instalação de aparelhos de ar condicionado nos veículos. Havia problemas estruturais que inviabilizavam a simples instalação dos equipamentos, o que exigiu, mais uma vez, uma pesada injeção de capital na readequação e na modernização dos veículos, sem a devida contrapartida na tarifa que remunerasse este investimento, sangrando diretamente o caixa da companhia.

35. A pressão popular na operação das empresas de ônibus também gerou uma crise estrutural no setor, que não possui verba e nem crédito suficiente no mercado para cumprir exigências que sequer constavam no contrato de concessão e que foram impostas de uma maneira perniciososa por parte do Poder Concedente.

36. Neste ponto, chama-se a atenção ao fato de que o setor de transportes, por lidar com um direito essencial aos habitantes da cidade (mobilidade urbana), deveria seguir religiosamente todas as previsões no contrato de concessão, já que eventual desequilíbrio contratual certamente afeta diretamente o polo mais frágil desta relação, ou seja, o passageiro.

37. No ano de 2017, o atual Prefeito do Rio de Janeiro, Sr. Marcelo Crivella assumiu a prefeitura da cidade e, contrariando a expectativa das consorciadas do reajuste da tarifa prevista no contrato, para evitar desgastes políticos, recusou-se a efetuar o aumento, mantendo a passagem no valor de R\$ 3,80 (três reais e oitenta centavos), sendo que a projeção do reajuste, na época, era de R\$ 4,10 (quatro reais e dez centavos).

38. Com isso, a empresa teve que lidar com o baque sofrido em suas receitas diante da promessa frustrada no aumento da tarifa das passagens.

39. A partir daí o grande desafio foi pagar fornecedores, salários, combustíveis, agravado pelo aumento de todos os custos, sem obter, por outro lado, uma melhora em seu faturamento. O cenário era assustador.

40. Mas não foi só. Para piorar a situação, em meados de agosto de 2017, o Judiciário houve por bem reduzir o valor das passagens por duas vezes. Primeiro passou para o valor de R\$ 3,60 (três reais e sessenta centavos) e, logo em seguida, para R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos)!

41. A suspensão dos reajustes anuais nos anos de 2017 e 2018 previstos no contrato de concessão culminaram, inclusive, em diversas ações propostas pelos consórcios junto à Vara de Fazenda Pública contra o Município do Rio de Janeiro, que posteriormente resultaram na celebração do Termo de Conciliação firmado entre os Consórcios e os Municípios, que elevou a tarifa para R\$ 3,95 (três reais e noventa e cinco centavos). Atualmente, o valor da passagem é de R\$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos), o que ainda não corresponde à expectativa do contrato, e tampouco há previsão de reajuste este ano.

42. Aqui, imprescindível que se esclareça que o Município do Rio de Janeiro, diferentemente de outras cidades do nosso país, não conta com subsídios no setor de transporte de passageiros. A receita das empresas do ramo advém diretamente da tarifa cobrada, tarifa esta que se encontra completamente defasada.

43. Neste cenário, as Requerentes implementaram medidas estratégicas com o intuito de se adequarem à difícil realidade: reajustaram os custos operacionais, formalizaram acordos e tentaram renegociar algumas dívidas. Mas não foi só.

## **II.2 – O PROBLEMA DO TRANSPORTE ILEGAL E DO TRANSPORTE ALTERNATIVO:**

44. As empresas de transporte público de passageiros da Zona Oeste do Rio de Janeiro sofreram – e ainda sofrem – consideravelmente devido ao aumento da quantidade de transportes clandestinos, as chamadas “lotadas”, “vans”, “kombis” e “cabritinhos”, como eram usualmente chamados por grande parte da população, espalharam-se rapidamente por toda a cidade, sem qualquer gerência e/ou controle do governo.

45. O transporte ilegal, sobretudo na região onde atuam as Requerentes<sup>4</sup>, vem movimentando somas milionárias em pouco espaço de tempo, sem pagar qualquer tipo de tributo, tendo sido, inclusive, noticiado em sucessivas reportagens veiculadas nos jornais<sup>5</sup>.

46. Com a concorrência desleal e desenfreada, as empresas de transporte de ônibus tiveram uma drástica redução no número de passageiros pagantes, que passaram a optar pelo transporte alternativo com tarifas inferiores, restando apenas os usuários de gratuidade, cujo embarque é obrigatório<sup>6</sup>.

47. Instalou-se ali um dos grandes vilões dos transportes urbanos. Além de circularem de forma totalmente ilegal, fazem o trajeto que bem entendem, não possuem custos com impostos, manutenção de veículos, fiscalização, nem com demandas judiciais, e ainda cobram uma tarifa bem mais atrativa à população, deixando o transporte regulado sem as mínimas condições de concorrência.

48. Em meados de 2016, alguns desses transportes ilícitos passaram a ser regulamentados, através de autorização municipal para realizar viagens com o uso de validadores, em áreas previamente determinadas em processo licitatório.

49. No entanto, uma parcela significativa desse equipamento continua não sendo vista nas “vans”, mantendo-se a circulação do transporte público irregular em vários trechos operados pelas Requerentes, tais como Campo Grande, Cosmos, Santa Cruz, Paciência e demais localidades, sem qualquer fiscalização do Poder Público.

---

<sup>4</sup> “Vans piratas circulam livremente pela Zona Oeste e usuários dizem não ver fiscalização” <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2019/08/5673558-vans-piratas-circulam-livremente-pela-zona-oeste-e-usuarios-dizem-nao-ver-fiscalizacao.html>

<sup>5</sup> “O Globo” de 30/01/2018 intitulada “Milícia lucra R\$ 27 milhões por mês com taxas cobradas de vans no Rio, diz MP” (<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/milicia-lucra-r-27-milhoes-por-mes-com-taxas-cobradas-de-vans-no-rio-diz-mp.ghtml>);

“Contador de maior milícia do Rio, responsável pelas taxas das vans, é preso em Santa Cruz” (<https://oglobo.globo.com/rio/contador-de-maior-milicia-do-rio-responsavel-pelas-taxas-das-vans-preso-em-santa-cruz-23773661>);

“Vans clandestinas dão lucro para milícias do Rio de Janeiro. Coordenador de fiscalização da prefeitura pede exoneração” (<https://diariodotransporte.com.br/2018/02/01/vans-clandestinas-dao-lucro-para-milicias-do-rio-de-janeiro-coordenador-de-fiscalizacao-da-prefeitura-pede-exoneracao/>).

<sup>6</sup> Neste ponto, cumpre ressaltar, ainda, que as Requerentes ainda enfrentam o grande volume de inconsistências no sistema de gratuidade no transporte público, uma vez que muitas dessas gratuidades nem sempre são regularmente utilizadas pelos beneficiários, mas sim por seus familiares, sem que a prefeitura possua qualquer controle ou ingerência eficaz sobre isso

50. Para se ter uma ideia, somente na Zona Oeste operam aproximadamente 6.000 (seis mil) vans ilegais e apenas 1.800 (um mil e oitocentas) com validadores, prejudicando sobremaneira a receita do Grupo<sup>7</sup>.

51. Além disso, há ainda a perda substancial de receita em decorrência do surgimento dos aplicativos de transporte alternativo, resultando em quedas sucessivas de passageiros por dia útil, que deixaram de utilizar os ônibus como meio de transporte.

52. Isso tudo sem contar os diversos ônibus queimados e manifestações envolvendo atos criminosos de vandalismo. A verdade é que o setor de transporte urbano carioca se encontra há tempos em claro processo de crise, o que obrigou as Requerentes a buscar auxílio através do presente pedido de recuperação judicial visando retomar o vertiginoso crescimento experimentado em sua época áurea.

### **II.3 – O PROBLEMA DO ACORDO OPERACIONAL DE BILHETAGEM ELETRÔNICA:**

53. O Consórcio Santa Cruz Transportes firmou com o Poder Concedente o Acordo Operacional de Bilhetagem Eletrônica, criando-se o Bilhete Único Carioca, o BUC, instituído pela Lei Municipal nº 5.211, de 1º de julho de 2010.

54. Tal medida conferiu aos usuários das linhas municipais do Rio de Janeiro, o direito de pagar um valor único e realizar mais de uma viagem (tarifa integrada), oferecendo desconto ou isenção de tarifa aos passageiros ao utilizar meios de transporte dentro de um determinado período de tempo.

55. Ou seja, o bilhete permite que o usuário utilize dois ônibus no município do Rio de Janeiro, em um intervalo de duas horas, pagando apenas uma única tarifa modal, o que representava, à época, o valor de R\$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos).

---

<sup>7</sup> -“O Globo” de 18/11/2019 intitulada de “Cinco de doze das viagens da Zona Oeste do Rio fecharam desde 2014; sindicato culpa vans e a milícia” (<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2019/08/5673558-vans-piratas-circulam-livremente-pela-zona-oeste-e-usuarios-dizem-nao-ver-fiscalizacao.html>)

-“Band Notícias” de 28/11/2019 intitulada de “Milícia domina transportes público na Zona Oeste do Rio” (<https://tvuol.uol.com.br/video/milicia-domina-transporte-publico-na-zona-oeste-do-rio-04028C1B3672C8B96326>)

-“Estação Rio” de 10/03/2020 intitula de “Atuação de milícia agrava crise nos transportes de ônibus” (<http://estacaorio.com/2020/03/10/atuacao-da-milicia-agrava-crise-nos-transportes-de-onibus/>)

56. Tal benefício foi estendido posteriormente para permitir o embarque em até quatro linhas no período de duas horas, e ainda incluiu a integração com outras empresas fora do sistema municipal, possibilitando que o passageiro cadastrado utilizasse até dois meios de transporte, um deles obrigatoriamente intermunicipal, no período de 3 (três) horas, pagando o valor máximo de R\$ 8,55 (oito reais e cinquenta e cinco centavos).

57. Além do BUC, o Decreto nº 38.280/2014 também instituiu o passe livre universitário, estendendo o benefício aos alunos de cursos presenciais beneficiados pelos programas do Governo Federal de cotas ou Programa Universidade para Todos (PROUNI) ou que comprovassem a renda familiar de até 01 (um) salário mínimo.

58. Nota-se que, sem uma regra específica, as Requerentes são surpreendidas constantemente pelo Poder Público, no uso do sistema de bilhetagem.

59. Na prática, tais medidas representaram um aumento da demanda nas linhas de baixo percurso de aproximadamente 55% (cinquenta e cinco por cento), porém, por outro lado, não resultaram no incremento de receita.

60. Muito pelo contrário, houve queda do faturamento do Grupo, na medida em que o usuário que antes pagava uma passagem integrada com outra, passou a realizar o deslocamento de até quatro diárias, efetuando o pagamento de apenas uma única tarifa.

#### **II.4 – O PROBLEMA DO CONSÓRCIO BRT:**

61. Como dito anteriormente, o Consórcio BRT surgiu como uma grande promessa do Governo, uma linha que seria mais rápida e eficiente que os ônibus convencionais. No papel, o projeto parecia efetivamente ser o futuro do transporte urbano.

62. As Requerentes realizaram grandes investimentos na aquisição e modernização dos veículos, contando com um custo de mais de R\$ 60 milhões na aquisição de carros e de uma nova garagem exclusiva para atendimento aos chamados veículos articulados do sistema BRT.



63. Com isso, as Requerentes passaram a operar a linha do BRT que liga os Bairros de Santa Cruz à Barra da Tijuca (Terminal Alvorada), desempenhando relevante papel na região, tornando-se uma das principais empresas operantes do BRT juntamente com a Auto Viação Jabour.

64. Contudo, na prática, o que se verificou foi um verdadeiro colapso do sistema, com claras demonstrações nas obras de infraestrutura viária (afundamento da pista), resultando na quebra dos veículos e rompimentos de sua estrutura<sup>8</sup>.

65. As quebras diárias devido às ruas esburacadas e com péssima qualidade de manutenção pela prefeitura passou a impossibilitar o uso total da frota das empresas, reduzindo-se o número de veículos disponíveis e impactando substancialmente na receita, sem contar o altíssimo custo de manutenção e conserto dos ônibus.

66. Além disso, as Requerentes tiveram que suspender a operação de mais de 160 (cento e sessenta) veículos convencionais em função do novo sistema BRT, o que resultou em uma abrupta queda de 40% (quarenta por cento) de receita, em decorrência da paralisação do serviço regular urbano, que se caracterizava pelo alto fluxo de passageiros.

67. Isso tudo sem considerar o alto nível de evasão de receita, com o descumprimento de pagamento da tarifa nas estações, através da invasão diária de um número absurdo de passageiros – o que é mais do que notório –, sem que fosse tomada qualquer providência por parte do Poder Público.

68. Fato é que a expectativa projetada no sistema BRT, com o altíssimo investimento realizado, restou absolutamente frustrada ao longo desses anos, agravando o quadro de crise do Grupo.

---

<sup>8</sup> Disponível em:

-“Afundamento de pista altera BRTTransoeste no Rio e provoca alterações” (<https://diariodotransporte.com.br/2020/03/06/afundamento-de-pista-altera-brt-transoeste-no-rio-provoca-alteracoes/>)

- “Buracos na pista e atos de vandalismo em BRT do Rio tiram 24 articulados de circulação” (<https://diariodotransporte.com.br/2020/01/31/buracos-na-pista-e-atos-de-vandalismo-em-brt-do-rio-tiram-24-articulados-de-circulacao/>)

-“Pistas do BRT acumulam buracos, blocos soltos e asfalto desgastado”(<https://bandnewsfmrio.com.br/editorias-detalhes/pistas-do-brt-acumulam-buracos-blocos-soltos>)

-“Problemas no BRT do Rio da violência aos calotes, do asfalto à ausência das autoridades” <https://www.revistaonibus.com.br/noticias/problemas-no-brt-do-rio-vaio-da-violencia-aos-calotes-do-asfalto-a-ausencia-das-autoridades/>

69. Somando-se a esses fatos, como é de conhecimento público e notório, os caminhoneiros do Brasil inteiro entraram em greve geral em meados de maio de 2018, devido ao elevadíssimo preço praticado para aquisição do Diesel, combustível para toda a frota do Grupo Pégaso.

70. Todos estes fatores contribuíram para um cenário desesperador dentro do setor de transporte urbano de passageiros no Rio de Janeiro. Desde 2013, aproximadamente 14 (quatorze) empresas de ônibus<sup>9</sup> que operavam na cidade encerraram suas atividades, em uma clara demonstração que o contrato de licitação, que deveria fornecer subsídios para o mutualismo existente entre Poder Concedente e licitante, acabou por condenar a saúde financeira das empresas vencedoras, uma vez que vem sendo reiteradamente descumprido.

71. Trata-se de uma crise sistêmica do setor de transporte urbano, em razão do descumprimento do contrato de licitação e da total falta de segurança jurídica quanto ao valor da tarifa, que, cumulados com os investimento a longo prazo realizados no período de normalidade contratual, descasaram a operação do Grupo.

72. Todavia, além de todos os fatos acima narrados, as Requerentes ainda se depararam com a atual Pandemia do Coronavírus, que vem apresentando impactos incalculáveis para a economia mundial, com prejuízos sem precedentes para as empresas em diversas modalidades do país, especialmente para o setor de transporte urbano.

### (III)

#### **O AGRAVAMENTO DA CRISE: PANDEMIA DO COVID-19**

73. É fato público e notório que a recente Pandemia do Coronavírus está impactando drasticamente a economia mundial, tendo sido decretado estado de calamidade pública no Brasil e no Rio de Janeiro, com a suspensão de aulas nas redes pública e privada de ensino, o cancelamento de eventos que envolvessem aglomeração de pessoas (como eventos desportivos, shows, museus, cinemas e teatros), o

---

<sup>9</sup> A título exemplificativo, algumas empresas como a Translitorânea; Andorinha; Mangaratiba; Via Rio; Litoral; Santa Maria; São Silvestre; Estrela Azul; Bangu; dentro diversas outras, encerraram suas atividades ao longo dos últimos 6 (seis) anos. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/onibus-no-rio-podem-entrar-em-colapso-ainda-este-ano-dizem-empresas-23662413.html>.

fechamento de academias, *shopping centers* e centros comerciais, bem como proibindo a ida a praias e lagoas <sup>10</sup>.

74. Especialmente para as empresas de transporte coletivo, em poucos dias estes impactos foram sensivelmente refletidos no negócio, como consequência das medidas restritivas adotadas pelo governo para conter o avanço da epidemia do Covid-19.

75. Tais medidas, que contam com amplo apoio dentro da comunidade científica e do corpo técnico especializado dos ministérios da saúde, obviamente resultaram em consequências gravíssimas para as economias locais e globais, na medida em que as pessoas suspenderam as atividades laborais presenciais.

76. A diminuição drástica no número de passageiros, queda abrupta e inesperada do faturamento das empresas, e, em contrapartida, a manutenção dos custos da operação, principalmente o pagamento dos salários dos funcionários e combustível para os veículos, apresentam um cenário absolutamente caótico para o setor rodoviário.

77. Diante disso, a Confederação Nacional do Transporte – CNT, entidade que representa as empresas de transporte brasileiras encaminhou um Ofício ao Exmo. Sr. Presidente da República, demonstrando os impactos e as sugestões de medidas iniciais para mitigar a situação crítica que abateu o transporte brasileiro (**doc. 03**).

78. A Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP – e a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – ANTU, também propuseram ao Governo Federal medidas emergenciais para a sobrevivência do transporte público em decorrência do estado de calamidade pública (**doc. 04**), porém passados quase dois meses, até o momento as medidas de socorro ainda não foram implementadas.

79. Nas esferas estaduais, o *status* é de caos absoluto nos negócios de todo País. Diversas reportagens – que também são de conhecimento público e notório – já dão conta de uma enorme recessão que está por vir, que certamente será pior do que a crise experimentada pelo mercado global em 2008.

---

<sup>10</sup> Decretos nº 06/2020 e 47.052/2020, respectivamente.

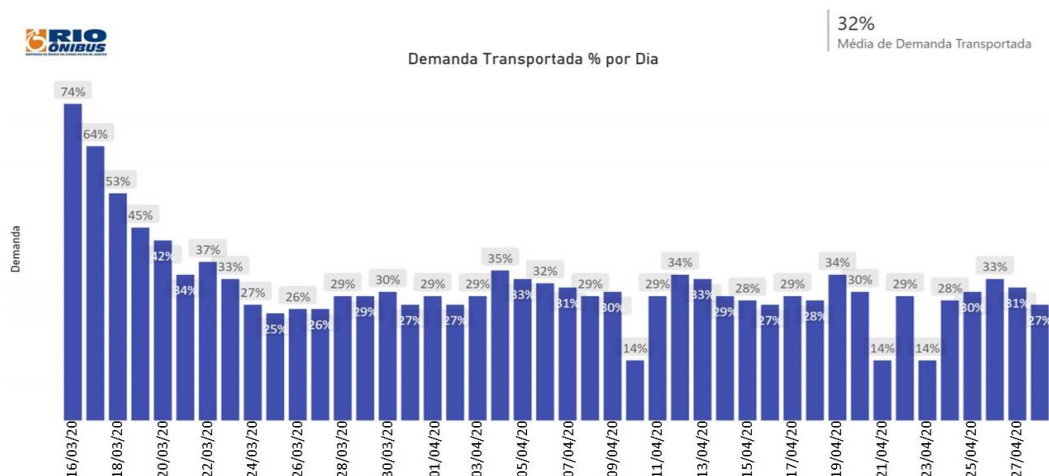
80. No caso das Requerentes, por se tratar de concessionárias de serviço público coletivo urbano (ônibus), parece evidente que todas as restrições impostas pelos órgãos públicos como forma de prevenir o contágio vêm afetando diretamente o caixa do Grupo, em virtude da redução do número de passageiros circulantes.

81. Com o *lockdown*, parte significativa da economia carioca permanece suspensa, de modo que as pessoas de um dia para o outro simplesmente pararam de utilizar os ônibus como meio de transporte. Da mesma maneira, afetou diretamente o funcionamento de escolas, faculdades e diversas outras atividades que influenciavam no número de passageiros pagantes por dia.

82. Apenas para se ter uma ideia, a redução da demanda de passageiros pagantes já é de quase 79%, com uma queda na receita de 72% (setenta e dois por cento).

83. Há poucos dias, o Presidente da Rio Ônibus anunciou que, depois de seguir com todas as determinações do Poder Público, o setor está “*entrando em completo colapso com o agravamento da crise*”, registrando uma queda de passageiros de 72,6%. Relatou que “*com o baixíssimo número de pessoas embarcando e sem nenhuma ajuda das autoridades, (...) as empresas não têm mais condições de manter a compra de combustível e os salários dos rodoviários*”<sup>11</sup>.

84. O gráfico abaixo demonstra a abrupta queda do setor desde o início da quarentena, segundo informações fornecidas pela Rio Ônibus:



<sup>11</sup> Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-03/empresas-ameacam-paralisar-onibus-no-rio-de-janeiro-amanha>

85. O Jornal Valor Econômico veiculou também no último dia 22/04 que, com o isolamento social, o Rio de Janeiro mostrou uma queda de 87% (oitenta e sete por cento) no transporte público, com perdas de R\$ 2,5 bilhões para as empresas de ônibus, que buscam socorro federal para evitar um colapso em cadeia do sistema<sup>12</sup>.

86. E, infelizmente, esta crise sequer alcançou o seu patamar mais elevado, sendo certo que, nas próximas semanas, o Poder Público poderá tomar medidas ainda mais radicais como forma de “estancar a sangria” originada pela Covid-19. Isto se mostra ainda mais urgente quando analisamos a curva de fatalidades em nosso país, que conta, em 12/05/2020, com 11.656 (onze mil seiscentas e cinquenta e seis) mortes e 169.626 (cento e sessenta e nove mil seiscentos e vinte e seis) casos confirmados<sup>13</sup>.

87. Fica nítido, portanto, que não houve uma simples suspensão dos transportes na Cidade do Rio de Janeiro, mas sim um verdadeiro comprometimento do serviço prestado, o que impactou de maneira gravíssima nas atividades e na receita das Requerentes, bem como no sistema de transporte como um todo.

88. Sem dúvida alguma, Exa., os tempos atuais demandam serenidade e compreensão.

89. Neste cenário de rápida deterioração operacional, é evidente que deve haver uma solidarização do sacrifício, através do compartilhamento de esforços entre as Requerentes e os seus credores, como forma de se atingir o efetivo soerguimento do negócio, evitando, com isso, a paralisação das atividades e a perda de mais de 500 (quinhentos) postos de trabalho.

90. A presente recuperação judicial é, portanto, a única saída para o Grupo Pégaso, que se encontra em forte crise econômico-financeira em razão das causas acima detalhadas, agravada fortemente em razão da Pandemia do Coronavírus, sendo certo que estando presentes os requisitos que autorizam a companhia a pleitear a sua recuperação judicial, o deferimento de seu processamento é medida que se impõe, como forma de preservação das empresas, nos termos do artigo 47 da Lei nº 11.101/2005.

<sup>12</sup> Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2020/04/16/com-isolamento-social-rio-mostra-queda-de-ate-87percent-em-transporte-publico.ghtml>

Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2020/04/22/empresas-de-onibus-tem-perdas-de-r-25-bi-e-buscam-socorro-federal.ghtml>

<sup>13</sup> Disponível em: <https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2020/05/12/casos-de-coronavirus-e-numero-de-mortes-no-brasil-em-12-de-maio.ghtml>



(IV)

**A IMPORTANTE FUNÇÃO SOCIAL DO GRUPO PÉGASO E SUA CAPACIDADE DE RECUPERAÇÃO**

91. Como anteriormente mencionado, o Grupo Pégaso presta um serviço de essencialidade ímpar ao Rio de Janeiro, especialmente na Zona Oeste da cidade, uma vez que garante aos seus moradores o exercício do direito de acesso à Cidade.

92. O Grupo Pégaso, em seu auge (entre os anos de 2010 e 2012), possuía 700 (setecentos) ônibus em circulação na cidade, transportando em torno de 5,7 (cinco vírgula sete) milhões de passageiros por mês, alcançando uma receita de R\$ 23 (vinte e três) milhões de reais, tendo sido a maior empresa de ônibus do Rio de Janeiro.

93. O Grupo já gerou mais de 2.100 (dois mil e cem) empregos que faziam a “máquina” operacional do sistema girar, cumprindo todas as disposições impostas pelas agências reguladoras sem maiores transtornos.

94. Nada obstante as dificuldades enfrentadas, atualmente, as Requerentes empregam mais de **500 (quinhentos) funcionários**, sendo responsável pelo transporte de 1.250 (um mil duzentos e cinquenta) milhões de passageiros por mês, operando em 30 (trinta) linhas comerciais.

95. Resta evidente a importante função social que as Requerentes exercem na região e a necessidade de se viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira, conforme determina o artigo 47 da Lei 11.101/05, principalmente no estado de absoluto caos atualmente enfrentado em decorrência da Pandemia do Coronavírus.

96. Não há dúvidas, portanto, de que os serviços prestados e os postos de empregos garantidos pela continuidade do Grupo Pégaso já demonstram de maneira incontestável a função social das Requerentes, seja como prestadoras de serviço essencial à Cidade, seja como fonte geradora de empregos.

97. A frota, que sempre foi tratada como prioridade em razão do objetivo maior do serviço prestado (a qualidade e a satisfação do passageiro), está cada vez mais antiga, apesar de ainda estar dentro dos padrões exigidos pela legislação carioca.

98. Há veículos ociosos na garagem necessitando de manutenção, o que demonstra que mediante uma reformulação interna, com o restabelecimento do equilíbrio contratual junto ao Poder Concedente – repita-se principalmente neste momento de crise mundial – certamente será possível retomar a circulação de um maior número de carros, aumentando a receita do Grupo e melhorando a prestação do serviço à população.

99. Além disso, o fato do Grupo Pégaso ser a empresa-líder do Consórcio Santa Cruz revela que, apesar da indiscutível crise financeira oriunda do endividamento bancário, ainda se trata de uma empresa com inúmeras responsabilidades com a sociedade e que é inegavelmente respeitada no mercado, sendo um exemplo de gestão responsável e cumprimento da legislação de transportes carioca.

100. A proteção dos mais de quinhentos empregos em meio a uma pandemia, com o triste aumento diário do número de demissões em massa e do fechamento de milhares de empresas no país mostra a relevância e a urgência deste pedido. Eventual quebra não se coaduna com o interesse social na manutenção das atividades das Requerentes, sendo certo que o Grupo Pégaso se adequa a todos os requerimentos objetivos e subjetivos presentes na Lei nº 11.101/2005.

101. Deste modo, os fatores acima listados demonstram cabalmente a viabilidade do Grupo Pégaso e a necessidade de sua preservação, uma vez que se enquadra dentro do escopo de empresa que deve ser protegida pela Lei nº 11.101/2005, estando apta a requerer o deferimento de seu pedido de recuperação judicial.

(V)

**PREENCHIMENTO DOS REQUISITOS OBJETIVOS E SUBJETIVOS PARA O DEFERIMENTO DO PROCESSAMENTO DA PRESENTE RECUPERAÇÃO JUDICIAL**

102. As Requerentes esclarecem que preenchem todos os requisitos objetivos e subjetivos necessários ao processamento do seu pedido de recuperação judicial, conforme comprovam os documentos abaixo enumerados, capazes de demonstrar o cumprimento de todas as exigências dispostas nos artigos 48 e 51 da Lei nº 11.101/2005.

103. Sendo assim, declara, sob as penas da lei, que:

(i) Exercem regularmente as suas atividades há mais de dois anos, conforme comprova a anexa documentação, em consonância ao que dispõe o caput do artigo 48<sup>14</sup> (vide doc. 01 – atos constitutivos e certidões de regularidade da JUCERJA);

(ii) Não são e nunca foram falidas, jamais obtiveram concessão de recuperação judicial e tampouco há, no momento, qualquer pedido de recuperação judicial ou extrajudicial pendente de apreciação pelo Judiciário (artigo 48, incisos I, II e III); e

(iii) Seus administradores e sócio controlador nunca sofreram qualquer condenação por crimes falimentares (artigo 48, inciso IV).

104. Adicionalmente, as Requerentes informam que instruem o presente pedido com todos os documentos exigidos pelo artigo 51 da Lei nº 11.101/2005<sup>15</sup>:

(iv) Exposição das causas concretas da situação patrimonial do devedor e das razões da crise econômico-financeira (artigo 51, inciso I) – vide itens 1 até 101 da presente petição inicial;

(v) Demonstrações Contábeis – Balanço, DRE acumulado, DRE desde o último exercício social, Relatório Gerencial de Fluxo de Caixa e de sua Projeção (artigo 51, inciso II), relativos aos anos de 2017, 2018 e 2019 (**doc. 05**);

(vi) Relação nominal completa de credores das Requerentes (artigo 51, inciso III) (**doc. 06**);

(vii) Relação integral dos empregados das Requerentes (artigo 51, inciso IV) (**doc. 07**);

(viii) Certidão de regularidade do devedor no Registro Público de Empresas, através das certidões emitidas junto à Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro; atos

<sup>14</sup> Com relação à Requerente Expresso Pégaso Eireli, verifica-se que houve uma alteração contratual em 09/05/2019 modificando a denominação e o tipo societário da sociedade, anteriormente definida como Expresso Pégaso Ltda., cuja constituição se deu em 31/05/1971, conforme se verifica pelo Cartão de CNPJ ora anexado.

<sup>15</sup> As certidões de protestos serão anexadas tão logo os serviços dos cartórios na comarca do domicílio ou sede das Requerentes forem abertos novamente, em razão da pandemia causada pelo Covid-19.

constitutivos atualizados e atas de nomeação dos atuais administradores (artigo 51, inciso V) – **Vide doc. 01**;

(ix) Relação dos bens particulares dos sócios controladores e dos administradores do devedor (artigo 51, inciso VI) (*vide* pedido de sigilo);

(x) Extratos atualizados das contas bancárias e aplicações financeiras (artigo 51, inciso VII) – **doc. 08**; e

(xi) Relação de todas as ações judiciais (artigo 51, inciso IX) que envolve a Requerente (**doc. 09**).

105. Em cumprimento ao artigo 51, incisos IV e VI da Lei nº 11.101/05, as Requerentes tiveram acesso à relação dos bens particulares dos sócios do Grupo Pégaso e buscando evitar a violação dessas informações, em respeito aos direitos da personalidade e ao princípio constitucional da inviolabilidade da vida privada, disposto no artigo 5º, inciso X, da CF<sup>16</sup>, informam que apresentarão tais documentos em separado, requerendo seja autorizado por V. Exa. o devido acautelamento destas informações, possibilitando o acesso apenas mediante o requerimento fundamentado e com expressa autorização deste MM. Juízo, após a manifestação do Ministério Público, do Administrador Judicial e do Grupo.

106. Sendo assim, estando em termos a documentação exigida em seu artigo 51, conforme restou demonstrado pelas Requerentes, impõe-se o deferimento do processamento da presente recuperação judicial, conforme disciplina o artigo 52 da Lei nº 11.101/2005<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> **Art. 5º** - Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança, e à propriedade nos termos seguintes:

(...)

X – são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurando o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;(“...”)

<sup>17</sup> “Art. 52 – Estando em termos a documentação exigida pelo art. 51 desta Lei, o juiz **deferirá** o processamento da recuperação judicial (...)” (grifos nossos)

(VI)

**DA COMPETÊNCIA DESTE MM. JUÍZO**

107. Como se sabe, é competente para o processamento da recuperação judicial o Juízo do local do principal estabelecimento do devedor, conforme determina o artigo 3º da Lei nº 11.101/2005<sup>18</sup>.

108. Nestes termos, verificou-se ao longo desta peça que é nesta Comarca onde se localiza a sede administrativa do Grupo Pégaso, incluindo a garagem com as centenas de ônibus das Requerentes, e onde circulam as linhas de transporte exploradas pelas empresas, sendo ainda, o local de onde todas as decisões administrativas, financeiras, gerenciais, contábeis e comerciais são tomadas para as duas empresas pertencentes ao Grupo.

109. Além disso, a relevância social do Grupo Pégaso é na cidade do Rio de Janeiro, onde se concentra a totalidade dos empregados e dos contratos com o Poder Concedente, sua principal fonte de receita. Mais que isso, todos os veículos operados pelas Requerentes, que são a principal ferramenta para a exploração de seu objeto social, também estão localizados nesta Comarca.

110. A orientação jurisprudencial do Superior Tribunal de Justiça e dos Tribunais Pátrios é também pacífica nesse sentido, como é possível verificar dos julgados transcritos abaixo:

**“AGRAVO INTERNO NO CONFLITO DE COMPETÊNCIA. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. PRINCIPAL ESTABELECIMENTO DO DEVEDOR. 1. Esta Corte, interpretando o conceito de "principal estabelecimento do devedor" referido no artigo 3º da Lei nº 11.101/2005, firmou o entendimento de que o Juízo competente para processamento de pedido de recuperação judicial deve ser o do local em que se centralizam as atividades mais importantes da empresa. 2. Hipótese em que o grupo empresarial transferiu-se para a cidade de Itumbiara - GO, onde centralizou suas principais atividades empresariais, não havendo falar em competência do local da antiga sede estatutária - Porto Alegre-RS - para o processamento do pedido de recuperação judicial. 3. Agravo interno não provido.”**

(STJ, AgInt no CC 157969/RS, Rel. Min. RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, Segunda Seção, DJe 04/10/2018)

“Agravo de Instrumento. Recuperação judicial. Decisão que rejeitou a alegação de incompetência do Juízo e arbitrou a remuneração do Administrador Judicial no montante de R\$ 3.960.645,00 (três milhões novecentos e sessenta mil e seiscentos e quarenta e cinco reais). Inconformismo do Ministério Público. Entendimento do

<sup>18</sup> 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.



Superior Tribunal de Justiça, em sede de recurso repetitivo, ao julgar o Recurso Especial n.º 1.704.520/MT, é de taxatividade mitigada do rol previsto no artigo 1.015 do Código de Processual Civil. **Na espécie, no que tange à competência do Juízo a quo para processar e julgar a causa, está caracterizada a urgência decorrente da inutilidade da análise da matéria quando do julgamento do recurso de apelação. A aludida Corte Superior, interpretando o conceito de "principal estabelecimento do devedor" referido no artigo 3.º da Lei n.º 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, se posicionou no sentido de que o Juízo competente para processamento de pedido de recuperação judicial deve ser o do local em que se centralizam as atividades mais importantes da empresa. Competência de natureza absoluta. In casu, as empresas agravadas prestam o serviço de transporte de passageiros exclusivamente na Comarca de Manaus, onde está concentrada a totalidade dos ativos das mesmas, incluindo os bens móveis e imóveis, e, também, onde está domiciliada a maioria dos credores, destacando-se a totalidade dos trabalhistas. Processamento da recuperação judicial em tela nesta Comarca que resultaria em efetivo prejuízo à massa de credores, além de um possível aumento dos custos, o que, em última análise, comprometeria a efetividade da prestação jurisdicional.** Nessa linha de raciocínio, tem-se que o fato de a sede administrativa das recorridas estar situada nesta Comarca, fundamento adotado pelo Juízo a quo no decisum guerreado, não é suficiente para atrair a competência do mesmo para processar e julgar a causa. Precedentes desta Corte de Justiça. Incompetência absoluta caracterizada. Manutenção dos demais efeitos da decisão atacada, na forma do artigo 64, § 4.º, do Código de Processo Civil. Recurso a que se dá provimento, para o fim de reconhecer a incompetência absoluta do Juízo a quo, determinando-se a remessa dos autos a uma das Varas com competência para processar e julgar pedidos de recuperação judicial da Comarca de Manaus, restando prejudicado o pleito de redução da remuneração fixada para o Administrador Judicial.”

(TJRJ, AI n.º 0022766-81.2019.8.19.0000 – Rel. Des. Geórgia de Carvalho Lima, 12ª Câmara Cível, Julgamento em 25/09/2019)

111. Portanto, considerando que o principal estabelecimento das Requerentes, sua planta industrial, suas linhas de ônibus, e toda sua operação se situam exclusivamente nesta Comarca é incontroversa a competência deste MM. Juízo para o processamento do presente pedido de recuperação judicial.

## (VII)

### DO LITISCONSÓRCIO ATIVO

112. Por fim, não há dúvidas de que as Requerentes se caracterizam como grupo econômico, cujo objeto é a prestação do serviço de transporte de passageiros na Cidade do Rio de Janeiro, através das empresas Expresso Pégaso Eireli e Auto Viação Palmares Ltda..

113. Em que pese não haver disposição expressa na Lei n.º 11.101/2005 acerca da possibilidade do litisconsórcio ativo na recuperação judicial “*por se tratar de um processo*”, de acordo com Fábio Ulhôa Coelho, “*aplica-se à falência em caso de omissão da LF (Lei n.º 11.101/2005), as disposições comuns de direito processual, civil ou penal, conforme o caso*” (COELHO, 2008, p. 318).

114. Assim, há de se entender que é possível conceber o litisconsórcio ativo por empresas que impetrem conjuntamente o pedido de recuperação judicial, como enquadramento na hipótese de cabimento do inciso III do artigo 103 da legislação processual civil<sup>19</sup>.

115. As Requerentes atuam em absoluta sinergia, objetivando eficiência e melhores resultados para o grupo econômico, estando sob o mesmo comando e planejamento estratégico, mesmo endereço, possuindo administração centralizada e identidade do mesmo sócio administrador<sup>20</sup>.

116. Inclusive, como já mencionado anteriormente, a 2ª Requerente, Auto Viação Palmares Ltda., foi constituída após a cisão da 1ª Requerente, Expresso Pégaso, que herdou algumas linhas internas da Zona Oeste, como forma de otimizar a parte administrativa e a operação do Grupo, e, com isso, melhorar o serviço prestado à população.

117. As operações das empresas são absolutamente complementares. Os fornecedores, o corpo gerencial, o endereço, o quadro societário e os parceiros comerciais são comuns a ambas as empresas, não havendo efetiva autonomia por parte de qualquer uma das empresas apta a afastar a consolidação substancial no presente caso.

118. Cumpre ressaltar que há ampla jurisprudência neste sentido, corroborando a ideia de que o litisconsórcio é essencial na existência de grupo econômico. Confira-se:

“Embargos de Declaração. Mandado de Segurança tendo por autoridade coatora o Juízo de Direito da 1ª Vara da Comarca de Itaperuna que proferiu decisão, nos autos da Recuperação Judicial, deferindo o processamento, em conjunto da recuperação judicial da empresa Laticínios Marília com o empresário agrícola Juarez Quintão Hosken, apesar de reconhecer que este não estava registrado na junta há mais de dois anos, por entender que compunham um grupo econômico de fato. Rejeição da preliminar de decadência suscitada pelas Recuperandas. **Embora a lei 11.101/05 não tenha disciplinado a formação de litisconsórcio ativo na recuperação judicial, tal possibilidade é amplamente aceita pela doutrina e jurisprudência, inclusive deste egrégio TJ, mormente, quando a recuperação judicial é requerida por sociedades empresárias que integram um mesmo grupo econômico, de fato ou de direito. Litisconsórcio expressamente previsto no art. 46 do CPC/73, atual 113 do**

<sup>19</sup> “Art. 113 – **Duas ou mais pessoas podem litigar, no mesmo processo, em conjunto, ativa ou passivamente, quando: III – ocorrer afinidade de questões por ponto comum de fato ou de direito.**”

<sup>20</sup> As Requerentes possuem praticamente o mesmo quadro societário, uma vez que os sócios da Viação Mendanha Ltda. (sócia da Auto Viação Palmares Ltda.) são o Sr. Orlando Pedrosa Lopes Marques (sócio administrador das Requerentes) e a Auto Viação Palmares Ltda.

**CPC/2015, que estabelece: "Duas ou mais pessoas podem litigar, no mesmo processo, em conjunto, ativa ou passivamente". Pedido de formação de litisconsórcio pelas recuperandas evidentemente fundamentado no inciso I, do referido art. 46 (atual 113), que trata da hipótese de litisconsórcio quando "houver comunhão de direitos e obrigações relativamente à lide". Simbiose entre as atividades comerciais das Recuperandas que denota a existência de grupo econômico de fato entre as mesmas. Apesar do tema do litisconsórcio ativo na recuperação judicial não ter sido contemplado na lei de regência e, ainda ser pouco tratado na doutrina, a jurisprudência vem admitindo sua formação, especialmente, em Câmaras Especializadas em Direito Empresarial do TJ/SP. Competência do Juízo em se processa a recuperação judicial, onde está localizado o principal estabelecimento da 1ª Recuperanda, nos termos do artigo 3º da Lei 11.101/2005.** Conceito de estabelecimento principal que não se confunde, com o de sede, que é o domicílio do empresário individual eleito e declarado perante o Registro Público de Empresas Mercantis no ato do requerimento de sua inscrição ou o da sociedade empresária, declinado em seu contrato social ou estatuto no mesmo Registro arquivado. O estabelecimento principal é a sede administrativa, ponto central de negócios do empresário onde são realizadas as operações comerciais e financeiras de maior vulto ou intensidade, concentrando suas principais atividades. Jurisprudência do STJ e deste Tribunal. (...)Embargos rejeitados.”

(TJRJ, ED no MS nº 0032941-71.2018.8.19.0000, Rel. Des. Carlos Eduardo Moreira da Silva, 22ª Câmara Cível, Julgamento em. 30/01/2019)

**“RECUPERAÇÃO JUDICIAL – GRUPO URBPLAN – CONSOLIDAÇÃO PROCESSUAL E PROCESSAL – Decisão agravada que autorizou a apresentação de um plano único de recuperação ("consolidação substancial") - Recurso de credora visando impedir o processamento da recuperação judicial em "consolidação substancial" – Não acolhimento – Dependendo das circunstâncias do caso concreto, é possível a formação de litisconsórcio ativo no pedido de recuperação judicial ("consolidação processual"), bem como a apresentação de um único Plano de Recuperação Judicial, se houver comunhão de obrigações e afinidade de questões de fato e de direito - Leitura do art. 189, LRJ, c.c. arts. 113, I e III, CPC/2015 – Existência de grupo econômico revelado pela interação e integração das sociedades perante a controladora - URBPLAN - seja quanto à administração, seja quanto à sua contabilidade, em regime de caixa único e, pois de confusão patrimonial. Ademais, as sociedades recuperandas estão estruturadas em torno da mesma atividade (loteamento), mesma sede, mesmos funcionários, tudo gerenciado e comandada pelos mesmos diretores.** Outrossim, as garantias prestadas em favor dos credores envolvem recebíveis pela venda de lotes situados em diversos empreendimentos, todos integrantes do mesmo Grupo econômico ("garantias cruzadas" e confusão patrimonial) - Situação em que eventual falência de uma sociedade afetará inevitavelmente a higidez patrimonial das outras – **RECURSO DESPROVIDO** AGRAVO INTERNO – Insurgência contra r. decisão que deferiu o pedido de atribuição de efeito suspensivo em agravo de instrumento – Prejudicado o julgamento do agravo regimental em razão do resultado do julgamento do agravo de instrumento.”

(TJSP – AI nº 2187122-98.2018.8.26.0000 – Rel. Des. Sérgio Shimura – 2ª Câmara Reservada de Direito Empresarial – DJe 03/05/2019)

**“Agravo de instrumento – Recuperação judicial – Decisão que determinou a inclusão da empresa Ecoserv Prestação de Serviços de Mão de Obra Ltda. no polo ativo do**

**processo principal do Grupo Dolly, "sob pena de reconsideração da decisão de processamento da recuperação judicial de todo o grupo e indeferimento da petição inicial por falta de litisconsórcio ativo necessário". Elementos consistentes que atestam a formação de grupo empresarial de fato – Cerceamento de defesa inocorrente – Instauração de incidente próprio, assegurados o contraditório e a ampla defesa – Litisconsorte ativo necessário – Omissão da Lei nº 11.101/05 quanto ao processamento da recuperação judicial de grupo econômico – Vedação inexistente – Consolidação substancial obrigatória – Medida que se impõe ante as peculiaridades do caso – Precedente jurisprudencial – Decisão mantida – Recurso desprovido.**”

[Trecho de Voto]: Em que pese a ausência de previsão expressa na Lei nº 11.101/05, as Câmaras Reservadas de Direito Empresarial desta Corte têm admitido a formação de litisconsórcio ativo nos processos recuperacionais requeridos por empresas integrantes do mesmo grupo econômico, seja este de fato ou de direito, amparadas pela aplicação subsidiária do diploma processual civil prevista no artigo 189 Lei nº 11.101/05 e no princípio da preservação da empresa.(...)

**Como já mencionado, a Lei 11.101/05 é silente quanto à possibilidade de litisconsórcio ativo no pedido de recuperação judicial que tem por objetivo maior a salvação da atividade econômica empresarial, geradora de empregos e renda, a necessidade de englobar as sociedades que compõem o grupo econômico é imperativa à vista da comunhão de direitos e obrigações vinculadas ao núcleo comum de produção para superação de forma conjunta da crise econômico-financeira.**(...)

Nesta perspectiva, em que pese o esforço da agravante em negar a existência de grupo econômico entre as empresas já incluídas no polo ativo da recuperação judicial e a “Ecoserv”, as robustas provas acostadas aos autos atestam que a situação é diametralmente oposta. (...)

**Nesse passo, nos termos da manifestação da administradora judicial, “a inclusão em caráter de litisconsórcio ativo necessário trata-se de verdadeira questão de ordem pública, podendo ser conhecida ex officio, uma vez que visa tutelar o próprio Poder Judiciário, impedindo que seja utilizado como mero joguete para superação de uma 'seletiva' crise financeira dentro do Grupo Dolly”; do contrário se estaria a autorizar uma escolha seletiva, pelo Grupo recuperando, das empresas a compor o polo ativo da recuperação em curso com o objetivo espúrio de se desvincular dos expressivos débitos tributários e trabalhistas acumulados pela empresa “Ecoserv”.**

(TJSP – AI nº 2172093-71.2019.8.26.0000 – Rel. Des. Maurício Pessoa – 2ª Câmara Reservada de Direito Empresarial – DJe 30/01/2020)

119. Neste mesmíssimo sentido, é a lição de José Eduardo Tavanti Junior, Paulo Fernando Campos Salles de Toledo e Vera Helena de Mello:

“Parece, contudo, haver uma tendência da jurisprudência de se admitir a consolidação substancial, sendo bastante variados os fundamentos que levam a concluir por essa possibilidade. Entre as razões invocadas, destacam-se: (i) a mera existência de um grupo econômico de fato; (ii) o risco de que, rejeitado o plano de uma das recuperandas, seja decretada a sua falência e estendidos os seus efeitos para as demais empresas do grupo;

(iii) a existência de confusão patrimonial, que autorizaria a aplicação dos requisitos dispostos no art. 50 do Código Civil (LGL\2002\400); (iv) aspectos procedimentais, como a dificuldade de se apresentarem planos separados e se realizarem Assembleias apartadas, ou a aplicação da teoria do fato consumado, quando o recurso que se insurge contra a consolidação acaba por ser julgado após a aprovação de plano de recuperação; e (v) a utilização de critérios outros, ainda que atécnicos, como a existência de elementos comuns – v.g., mesmos sócios pessoas-físicas, identidade de endereços, dependência financeira – ou mesmo a invocação do princípio da preservação da empresa, disposto no art. 47 da LRE.”

(TAVANTI JUNIOR, José Eduardo. A questão dos grupos no processo de recuperação judicial. Revista de Direito Recuperacional e Empresa. Vol. 10, out/dez de 2018)

“O bom-senso e a economia processual indicam que a apresentação de diferentes planos, um para cada sociedade em recuperação, acarretaria a realização de diversas assembleias, em datas não coincidentes. Isto acontecendo, a duração do processo iria naturalmente prolongar-se, e os custos (fator particularmente importante tratando-se de empresas em crise) iriam multiplicar-se. Além do mais, haveria uma desnecessária complexidade, sem correspondente eficácia.”

(TOLEDO, Paulo Fernando Campos Salles de. Recuperação judicial de grupos de empresas. In: FRANÇA, Erasmo Valladão Azevedo e Novaes; ADAMEK, Marcelo Viera von (Coord.). *Temas de direito empresarial e outros estudos*. São Paulo: Malheiros, 2014, p. 350.)

“(…)empresa de grupo ou plurissocietária, organismos mais fortes e que possuem maiores chances de sobreviver no capitalismo globalizado, o que dá origem aos grupos societários modernos, os quais são táticas extremamente estratégicas de organização empresarial. (...) Em adição, podemos dizer que o que caracteriza um grupo econômico é o fato de existirem diversas sociedades juridicamente independentes, com personalidade jurídica e patrimônio próprios, contudo economicamente unidas, mediante controle ou direção unitários, provenientes da empresa-mãe, ou simplesmente controladora”

(FRANCO. Vera Helena de Mello. Particularidades da 'affectio societatis' no grupo econômico. Revista de Direito Mercantil, n. 89, pág. 47.)

120. Imprescindível, portanto, que se processe a presente recuperação judicial em litisconsórcio ativo, uma vez que a existência de grupo econômico de fato é inegável ao se analisar a documentação colacionada à presente exordial, sendo de rigor a aplicação da consolidação substancial.

### (VIII)

#### PEDIDOS

121. Por todo o exposto, pugnam os Requerentes que:

(i) Seja deferido o processamento de sua recuperação judicial, nomeando-se o administrador judicial e determinando-se a dispensa da apresentação de certidões negativas, nos termos do artigo 52, *caput* e seus respectivos incisos, eis que presentes os requisitos objetivos e anexados os documentos exigidos no artigo 51 da Lei nº 11.101/2005, além das demais providências estabelecidas no referido diploma legal;

(ii) Seja ordenada a suspensão de todas as ações e execuções contra a devedora, na forma do artigo 52, inciso III, c/c/ artigo 6º, ambos da Lei nº 11.101/2005; e que

(iii) Seja deferido o acautelamento das informações referentes à relação dos bens particulares dos sócios e administradores, em cumprimento ao artigo 51, incisos IV e VI da Lei nº 11.101/2005, em respeito aos direitos da personalidade e ao princípio constitucional da inviolabilidade da vida privada, previsto no artigo 5º, inciso X, da Constituição Federal.

122. O Grupo Pégaso consigna que apresentará Plano de Recuperação Judicial dentro do prazo legal.

123. Por fim, pugna que todas as futuras publicações e intimações sejam realizadas exclusivamente em nome de seus procuradores, André Luiz Oliveira de Moraes e Raysa Pereira de Moraes, inscritos na OAB/RJ sob os nºs 134.498 e 172.582, respectivamente, sob pena de nulidade e violação ao que dispõe o artigo 236, § 1º, do Código de Processo Civil.

124. Dá-se à presente causa o valor de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

Termos em que,  
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 12 de maio de 2020

**André Luiz Oliveira de Moraes**  
**OAB/RJ 134.498**

**Raysa Pereira de Moraes**  
**OAB/RJ 172.582**



**RELACÃO DE ANEXOS**

**Doc. 01** – Certidões de Regularidade e Atos Constitutivos do Grupo Pégaso (art. 51, V da LFR);

**Doc. 02** – Procurações;

**Doc. 03** – Ofício da Confederação Nacional do Transporte;

**Doc. 04** – Medidas Emergenciais propostas pela Associação Nacional de Transportes Públicos e pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos;

**Doc. 05** – Demonstrações Contábeis (art. 51, II da LFR);

Doc. 05.1 – Expresso Pégaso

Doc. 05.2 – Auto Viação Palmares

**Doc. 06** – Relação nominal completa dos credores (art. 51, III da LFR);

**Doc. 07** – Relação integral dos empregados (art. 51, IV da LFR);

**Doc. 08** – Extratos atualizados das contas do Grupo Pégaso (art. 51, VII da LFR);

**Doc. 09** – Relação de todas as ações judiciais do Grupo Pégaso (art. 51, IX da LFR);

**Doc. 10** – Comprovante de pagamento da Grerj Eletrônica nº. 11330808895-90.