

EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA _____ VARA CÍVEL DA COMARCA DE BARRA MANSÁ DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

GRERJ nº 71436703389-22

VIAÇÃO CIDADE DO AÇO LTDA. (doravante denominada simplesmente “Cidade do Aço”), inscrita no CNPJ/MF sob o nº 28.670.958/0001-09, com sede à Rodovia Presidente Dutra, Km 269, Vila Principal, Barra Mansa/RJ, CEP 27.338-000 (**Doc. 01**), vem, por seus advogados abaixo assinados (**Doc. 02**), que receberão intimações na Rua Maria Quitéria, nº 41, 3º andar, Ipanema, Rio de Janeiro/RJ, CEP 22.410-040, e por meio dos endereços eletrônicos rbuarque@moraessavaget.com.br e flima@moraessavaget.com.br, na forma dos artigos 47 e seguintes da Lei nº 11.101/2005, ajuizar o presente

PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

com fundamento nas razões de fato e de direito a seguir alinhavadas, pugnando, desde já, pela juntada da documentação anexa, capaz de comprovar que a Requerente cumpre todos os requisitos estabelecidos nos artigos 48 e 51 da Lei de Falências e Recuperação de Empresas (LFRE) aptos ao processamento e ao deferimento do presente requerimento.

(I)

A COMPETÊNCIA DESTES MM. JUÍZO

1. Nos termos do artigo 3º da Lei nº 11.101/2005¹, é competente para o processamento da recuperação judicial o juízo do local do principal estabelecimento do devedor.
2. Sobre o tema, a jurisprudência entende que “*principal estabelecimento*” é o local onde se concentram as atividades mais importantes da empresa e onde o seu centro decisório está localizado. Neste sentido, confira-se os julgados abaixo:

“Agravado 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 Superior Tribunal de Justiça, em sede de recurso repetitivo, ao julgar o Recurso Especial nº 1.704.520/MT, é de taxatividade mitigada do rol previsto no artigo 1.015 do Código de Processo 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 nº 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.** (...) 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 nº 0022766-81.2019.8.19.0000 – Rel. Des. Geórgia de Carvalho Lima – 12ª Câmara Cível – DJe 25/09/2019)

“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**

¹ 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.

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)

3. Não é diferente o entendimento da doutrina:

“O entendimento predominante aponta como principal estabelecimento o local onde são exercidas as atividades mais importantes da empresa (“centro das atividades” – e provavelmente onde se encontram seus principais ativos, ou seja, onde ela é mais expressiva em termos patrimoniais. **Por outro lado, há julgados que definem como principal estabelecimento o local de onde emanam as decisões administrativas da empresa. Trata-se do critério conhecido como “sede administrativa” ou “centro de comando”. Registre-se, ainda, a existência de julgados que se valem de ambos os critérios (“centro das atividades e “centro decisório”) como fundamento para fixar a competência, mas sobretudo porque existe coincidência entre eles.**

Em nosso sentir, a definição do que seja principal estabelecimento é questão a ser decidida à luz do caso concreto, o que sempre demanda o exame de fatos e provas, mesmo porque o foro competente define-se pelo lugar onde os objetivos da LREF podem ser cumpridos com a maior probabilidade de êxito. Como bem sintetiza a doutrina, enquanto na falência a determinação do principal estabelecimento é orientada pelo objetivo de liquidar o patrimônio do devedor, na recuperação judicial (e, em certa medida, também na extrajudicial) busca-se facilitar o encontro entre devedor e credores, de modo a facilitar o ambiente de negócio entre eles. Havendo incerteza quanto ao local do principal estabelecimento – como na hipótese de nenhum se destacar sobre os demais –, impõe-se aceitar o juízo do local onde foi distribuída a recuperação judicial (ou extrajudicial) pelo devedor, sem prejuízo de eventual oposição de exceção de incompetência.”

(SCALZILLI, João Pedro; SPINELLI, Luis Felipe; TELLECHEA, Rodrigo. *Recuperação judicial de empresas e falência: teoria e prática na lei 11.101/2005*. 3 ed. São Paulo: Editora Almedina, 2018, p. 180-182)

“É pacífico que o principal estabelecimento do devedor não é a sede estatutária ou contratual da sociedade empresária, nem o estabelecimento que seja o maior, considerando a estrutura física ou administrativa. **O principal estabelecimento é aquele em que se encontra concentrado o maior volume de negócios da empresa. Trata-se de um critério amplamente aceito, por sua razoabilidade e utilidade, pois se presume que onde está a maior movimentação econômica, estará a maior parte do patrimônio e o maior volume de relações comerciais (e, portanto, de credores).** Isso, para fins de aplicação da Lei 11.101/2005, é essencial.

Dessa forma busca-se facilitar a realização do ativo e liquidação do passivo (na falência), e a participação dos credores (na recuperação judicial), no foro competente, objetivando-se a eficiência do processo. **Além dessas questões, o magistrado estar inserido na**

comunidade onde está o principal estabelecimento do devedor faz com que ele possivelmente tenha mais proximidade com a realidade dos fatos que envolvem o processo”.

(COSTA, Daniel Carnio; MELO, Alexandre Correa Nasser De. *Comentários à Lei de recuperação de empresas e falência*. Rio de Janeiro: Editora Juruá, 2020, p. 59)

4. Neste contexto e, como será demonstrado a seguir, a Cidade do Aço tem sede social e principal estabelecimento na Cidade de Barra Mansa, onde se concentra a diretoria e a administração da Requerente, sendo nesta Comarca o local em que são tomadas todas as decisões estratégicas, financeiras, operacionais, gerenciais, contábeis e comerciais da Companhia.

5. Em reforço, afigura-se necessário frisar que a criação e a inauguração da Requerente se deram na Cidade de Barra Mansa, onde toda a sua atividade se mantém até hoje centralizada e onde se encontra a sua principal garagem, bem como a maioria esmagadora de seus funcionários e veículos – essenciais para a exploração de seu objeto social.

6. Deste modo, é inequívoca a competência deste MM. Juízo para processar o presente pedido de recuperação judicial, na forma do artigo 3º da Lei nº 11.101/05 e em conformidade com a jurisprudência e doutrina a respeito do tema.

(II)

A HISTÓRIA DA CIDADE DO AÇO

II. A – UMA TRAJETÓRIA DE 70 ANOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E URBANO DE PASSAGEIROS

7. A história da Cidade do Aço² começou a ser escrita em julho de 1951 na Cidade de Barra Mansa, quando a empresa, então dirigida pelo Sr. Geraldo Ozório Rodrigues, iniciou as suas atividades por meio do sistema de lotação, contando na ocasião com uma frota de apenas 4 (quatro) veículos, para interligar os Municípios de Barra Mansa e de Volta Redonda, onde estava sendo implementada a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

² Todos os relatos históricos foram extraídos dos sites da Companhia (<https://www.cidadedoaco.com.br/>), <https://juntosabordo.net.br/65-anos-de-viacao-cidade-do-aco/> e <https://diariodotransporte.com.br/2017/01/01/historia-viacao-cidade-do-aco-comemora-65-anos-revivendo-pintura-que-marcou-a-trajetoria-da-empresa/>. Acesso em: 28/06/2021.

8. A proposta de transportar pessoas pelo sistema de lotação se deu ao fato de que já havia uma linha de ônibus interligando as duas localidades, porém, de forma precária.

9. Com autorização para iniciar o serviço de lotação, ao invés de veículos, a Cidade do Aço passou a fazer uso das famosas jardineiras, com capacidade para transportar de 12 (doze) a 16 (dezesesseis) passageiros. A ideia foi um sucesso e em pouco tempo as jardineiras passaram a trafegar sempre lotadas, suplantando o anterior serviço de transporte por ônibus. A título de curiosidade, a Requerente pede vênha para ilustrar um pouco da origem de seus primeiros carros, através de fotografias daquela época:



10. Desde a sua fundação, a Cidade do Aço tinha como missão a prestação de um serviço de transporte diferenciado, com a disponibilização de veículos em excelentes condições e operados por funcionários capacitados visando a proporcionar o máximo de conforto e segurança aos passageiros. Essa atuação embrionária de sucesso permitiu que a Cidade do Aço buscasse novos horizontes de investimentos e expandisse os seus negócios.

11. Assim, nas décadas de 50 e 60, com o desenvolvimento da Região Sul Fluminense e com o crescimento populacional, e também por conta da demanda cada vez maior por transporte coletivo e as melhorias (ainda que lentas) na infraestrutura das estradas, a Cidade do Aço vivenciou toda a evolução do segmento e se manteve em constante crescimento, passando a operar com micro-ônibus (vide fotografia a seguir) em linhas que interligavam as Cidades de Barra Mansa e Volta Redonda até o Município do Rio de Janeiro.



12. Mais tarde, a Companhia passou a transportar passageiros também para as Cidades de Resende, São José dos Campos, Itajubá, Caxambu e Angra dos Reis, e adquiriram veículos mais modernos, da marca Mercedes-Benz, para viagens longas de turismo.

13. Em 1972, um relevante fato marcou a história da Cidade do Aço: a empresa foi transferida aos irmãos Curvello (Ariel, Abelmar e Aldemir), que aperfeiçoaram o sistema de gestão da Companhia e deram início a relevantes investimentos na modernização da frota, na qualificação dos colaboradores e na ampliação das modalidades dos serviços, sempre tendo como objetivo a melhoria da qualidade do transporte e a satisfação do passageiro.

14. Nesta época, a empresa adotou um novo *layout* em seus veículos, que, aliás, foi vencedor do “Concurso Anual de Pintura de Frotas” da revista “Transporte Moderno”. O vermelho predominante e o preto e o branco em listras chamaram atenção nas principais rodovias do Estado do Rio de Janeiro, conferindo identidade visual aos ônibus da Cidade do Aço e sendo fundamental para a consolidação da empresa no segmento.



15. Em 1973, com a entrada de uma nova empresa para o Grupo Cidade do Aço (Evanil Transportes e Turismo – já não mais pertencente à Cidade do Aço), a Requerente expandiu os seus negócios até a Baixada Fluminense, operando linhas que ligavam Nova Iguaçu ao Centro do Rio de Janeiro, Barra Mansa, Volta Redonda e Resende.

16. Alguns anos depois, o setor de Recursos Humanos foi implementado exclusivamente para o treinamento e capacitação dos colaboradores, o que repercutiu diretamente na qualidade do serviço prestado. Foi o primeiro ano em que os motoristas da Cidade do Aço conquistaram o título “Motorista Padrão”, tendo sido eleitos novamente nos anos de 1980, 1982 e 1983, em concurso patrocinado pelo Departamento de Transportes Rodoviários.

17. Em 1993, já com mais de 40 (quarenta) anos de trajetória, a Cidade do Aço desenvolveu novo projeto visual (vide fotografia abaixo). Com o objetivo de modernizar os ônibus sem perder a tradição, a pintura foi inspirada no projeto anterior, privilegiando, no entanto, o uso de cores claras, com menor absorção térmica para aumentar o conforto dos passageiros.



18. Outro importante investimento realizado pela Cidade do Aço consistiu na construção à margem da Via Dutra, em Barra Mansa, de um novo e moderno Parque Rodoviário, inaugurado em 1995.



19. O maior investimento da Companhia, entretanto, foi a implementação em 1994 da Gestão pela Qualidade Total, que consiste em uma estratégia de administração com foco na eficiência em todos os processos organizacionais (planejamento, organização, controle, liderança, dentre outros). Isso culminou na conquista do certificado de qualidade ISO 9002 em 1999, mantido nos anos posteriores, comprovando que a empresa estava funcionando de acordo com os padrões de qualidade exigidos nacional e internacionalmente.

20. Nos anos que se sucederam, a Cidade do Aço aproveitou o crescimento do setor e manteve a sua política de expansão, investindo na estrutura operacional, com a criação de linhas integrando o Sul do Estado a diversos pontos do Município do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, modernizando a frota com a aquisição de novos veículos, instalação de GPS e de rede WI-FI (em ônibus executivos), e implementando um novo sistema de passagens, interligando agências e permitindo a compra online de bilhetes de ida e volta.

21. Além disso, a Cidade do Aço participou de importantes programas institucionais (como, por exemplo, o Programa Jovem Aprendiz e o Curso de Reciclagem para Motoristas), gerando centenas de empregos, contribuindo para o crescimento da região e possibilitando a capacitação de mão de obra local, principalmente de mulheres, contratando no segmento as primeiras cobradoras, motoristas e ajudantes de eletricitista.

22. Ao observar a completude da Cidade do Aço, verifica-se que em seu auge a empresa chegou a alcançar faturamento mensal de aproximadamente R\$ 7.500.000,00 (sete milhões e quinhentos mil reais), transportando cerca de 600.000 (seiscentos mil) passageiros e empregando mais de 750 (setecentos e cinquenta) funcionários, sendo referência no setor de transporte.

II. B – A CIDADE DO AÇO NOS DIAS DE HOJE

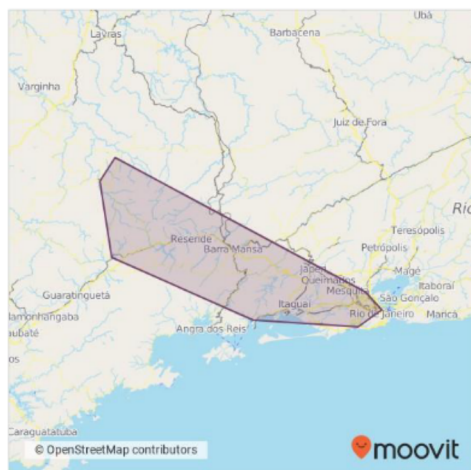
23. Ao longo de 70 (setenta) anos de trajetória, a Cidade do Aço se consolidou no setor de transporte, sendo hoje uma das mais tradicionais empresas de ônibus do Estado do Rio de Janeiro, prestando um serviço essencial à mobilidade da população, desempenhando relevante papel econômico e social na sociedade, principalmente na Cidade de Barra Mansa.

24. Atualmente, a Cidade do Aço opera importantes linhas urbanas e rodoviárias, que ligam o Sul Fluminense ao Município do Rio de Janeiro e aos Estados de São Paulo e Minas Gerais, possuindo garagens localizadas em pontos estratégicos da região, como na Zona Portuária do Rio de Janeiro, Barra Mansa, Resende, Cruzeiro e São Lourenço, oferecendo, ainda, serviços de fretamento e de turismo, por meio de ônibus convencionais, executivos e urbanos, micro-ônibus e sprinters.



25. No segmento rodoviário, a Cidade do Aço circula pela Barra da Tijuca, Niterói, Centro, Duque de Caxias, Campo Grande, Itaguaí, Nova Iguaçu, Pirai, Volta Redonda, Barra Mansa, Resende, Penedo, Itatiaia, Visconde de Mauá, Cruzeiro, São Lourenço, Caxambu, Itanhandu, Itamonte e Pouso Alto³. Já no transporte urbano, interligando localidades como Vista Alegre, Barra Mansa, Ponte Alta, Roma II, Arrozal, Volta Redonda, Siderlândia, Eucaliptal, Moinho de Vento, Varjão, Pinheiral, Arrozal, Pirai, Rio Brandão, Belvedere e Caiçara.

26. Os mapas abaixo retratam a área de cobertura da Cidade do Aço no transporte rodoviário e urbano de passageiros:



³ Disponível em https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-lines-Volta_Redonda-4881-1331765 e https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-lines-Rio_de_Janeiro-322-1049675. Acesso em: 28/06/2021.

27. Além disso, como anteriormente mencionado, a Cidade do Aço mantém a atuação no setor de turismo e de fretamento, contínuo (transporte diário para funcionários e empresas) e eventual (transporte para excursões, shows, feiras e eventos), possuindo importantes clientes e sendo uma das empresas preferidas do mercado devido à sua reconhecida qualidade na prestação dos serviços, acumulada ao longo de seus 70 (setenta) anos de história.

28. Nada obstante a crise econômico-financeira momentaneamente enfrentada, a Cidade do Aço possui 134 (cento e trinta quatro) veículos operacionais, transporta cerca de 336.000 (trezentos e trinta e seis mil) passageiros, sendo 290.000 (duzentos e noventa mil) urbanos e 46.000 (quarenta e seis mil) rodoviários por mês, e emprega 400 (quatrocentos) funcionários diretos, alcançando um faturamento mensal de aproximadamente R\$ 3.250.000,00 (três milhões, duzentos e cinquenta mil reais).

29. Mesmo com a queda exponencial de seu faturamento mensal, não há dúvidas de que a Requerente cumpre com relevante função social como fonte geradora de benefícios econômicos e sociais, buscando por meio do mecanismo da recuperação judicial a superação da crise atualmente vivenciada, que, como será esmiuçado a seguir, atinge em efeito cascata o setor de transporte coletivo urbano do Estado do Rio de Janeiro, com a preservação de suas atividades e o pagamento de todos os seus credores.

(III)

DAS RAZÕES DA CRISE ECONÔMICO-FINANCEIRA DA CIDADE DO AÇO

30. Em que pesem os esforços empenhados ao longo de sua trajetória, alguns acontecimentos conduziram a Requerente para o atual momento de crise, um deles, inclusive, vinculado a evento completamente fortuito, imprevisível, inevitável e alheio à sua vontade ou contribuição: a Pandemia mundial do Covid-19.

III. A – A CRISE ESTRUTURAL VIVENCIADA PELO SETOR DE TRANSPORTE PÚBLICO

31. Como é fato notório, o setor de transporte público coletivo urbano vem sofrendo com os efeitos de uma crise sistêmica decorrente de anos de descaso do Poder Público. Trata-se de um ambiente hostil para atuação das empresas deste segmento, com uma política tarifária deficitária, elevados custos operacionais, queda no número de passageiros, gratuidades excessivas e sem compensações, aumento da

concorrência informal e absoluta falta de apoio e subsídios dos órgãos governamentais, apesar dos inúmeros pleitos constantemente formulados.

32. Apenas para se ter uma ideia da dimensão da crise, desde o ano de 2015, após o período de recessão econômica, 16 viações de ônibus fecharam as portas no Rio de Janeiro, gerando aproximadamente 21 mil demissões de funcionários⁴. E as dificuldades enfrentadas, já muito preocupantes, foram drasticamente agravadas diante da queda no número de passageiros e, conseqüentemente, de receita das empresas, em decorrência dos árduos dias de pandemia vivenciados, o que coloca em risco a prestação do serviço essencial de transporte.

33. Em nota enviada no dia 08/06/2021 pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro – FETRANSPOR, a instituição ratifica a sua preocupação *diante da maior crise que atinge o transporte público no Rio de Janeiro*, agravada pela falta de apoio dos órgãos públicos no socorro às concessionárias e permissionárias de transporte para manter os serviços em condições que atendam às expectativas da população, destacando-se o recentíssimo pedido de recuperação judicial distribuído pela Supervia (dia 07/06/2021)⁵:

“A Fetranspor reafirma a sua preocupação com o atendimento à população diante da maior crise que atinge o transporte público no Estado do Rio de Janeiro. A decisão da SuperVia de recorrer ao processo de recuperação judicial expõe e confirma o esgotamento financeiro e a incapacidade operacional de concessionárias e permissionárias de manter o serviço em condições que atendam às expectativas e aos desejos de seus clientes. A medida excepcional demonstra também que, para preservar a prestação de um serviço essencial sem o apoio do poder público, foi necessário solicitar proteção judicial.

Após 14 meses do início da pandemia de Covid-19, as empresas de transporte público estão cada vez mais pressionadas pela redução drástica no número de passageiros pagantes e o aumento dos custos de operação. Neste cenário adverso e incerto, é imprescindível a adoção de medidas urgentes e efetivas pelo poder concedente, que possam permitir a continuidade do serviço e garantir o direito social ao transporte, principalmente aos mais vulneráveis, como prevê a Constituição. A crise se torna ainda mais grave no Estado do Rio de Janeiro pela falta de apoio da administração pública em comparação às ações desenvolvidas para ajudar o transporte público em outros municípios e estados do Brasil.

No caso específico do setor de ônibus, responsável por 74% dos deslocamentos realizados no transporte público, é fundamental que o poder concedente viabilize urgentemente o reequilíbrio econômico-financeiro das empresas, que, além dos efeitos causados pela

⁴ Disponível em <https://diariodotransporte.com.br/2021/04/29/empresas-de-onibus-do-rio-de-janeiro-demitiram-21-mil-funcionarios-com-16-viaco-es-fechadas-desde-2015/#:~:text=Fale%20conosco> e <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/06/17/transporte-publico-vive-onda-de-falencias-e-criSES.ghtml>. Acesso em: 28/06/2021.

⁵ Processo nº. 0125467-49.2021.8.19.0001, em trâmite perante a 2ª Vara Empresarial da Comarca da Capital/RJ.

pandemia de Covid-19, são impactadas também pelo congelamento da tarifa nos últimos dois anos. As medidas de socorro ao transporte público devem ser tomadas imediatamente sob o risco de fechamento de empresas e a suspensão de linhas, como tem sido solicitado, de forma insistente, ao poder público, a fim de evitar uma situação bem mais crítica do que um processo de recuperação judicial.”

34. De igual modo, relatou o Sr. Paulo Afonso, Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Barra Mansa e de Volta Redonda (Sindpass):

“É urgente uma discussão ampla para tratar do tema. As empresas estão fazendo o necessário para se adaptar aos decretos e às necessidades do usuário, mas sem subsídios a situação está passando de uma crise para um colapso e nos aproximamos de uma possibilidade de inoperância⁶”.

35. Nesse contexto, vale uma relevante digressão para explicitar todo o contexto de crise enfrentada pelo setor de transporte, cujos aspectos prejudicaram do ponto de vista econômico-financeiro as atividades da Cidade do Aço.

O cenário macroeconômico do País e o aumento do desemprego

36. No ano de 2015, o cenário macroeconômico do País se deteriorou velozmente, afetando diversos setores da economia, o que dispensa maiores comentários por se tratar de fato público e notório. A consequência disso foi que, no ano de 2016, o Brasil, e principalmente o Estado do Rio de Janeiro, enfrentaram profundo período de recessão e de instabilidade econômica, aumentando brutalmente a taxa de desemprego e, conseqüentemente, de passageiros circulantes, afetando o setor de transporte como um todo.

37. Como se sabe, a maior parte dos passageiros de ônibus utilizam o serviço para ir e retornar de seus postos de trabalho. Com o aumento do desemprego, o passageiro passa a não utilizar mais o transporte público, ocasionando um verdadeiro desequilíbrio na operação, pois, de um lado, tem-se a queda abrupta da receita, com a redução do número de pagantes e, de outro, a manutenção dos custos da operação (combustíveis, lubrificantes, pneus, folha de salários e tributos). Ou seja, o desemprego é um relevantíssimo fator de instabilidade no sistema, de modo que a elevada taxa a partir de 2015 causou impactos negativos no segmento.

⁶ Disponível em <https://diariodovale.com.br/tempo-real/setor-de-transporte-coletivo-da-regiao-esta-em-risco-de-colaps>. Acesso em: 28/06/2021.

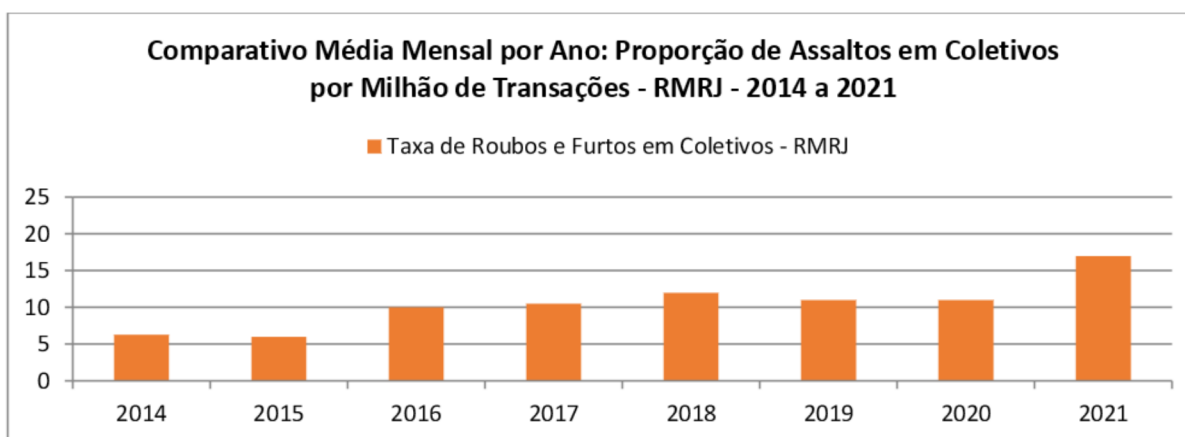
38. Esse panorama fica muito claro quando se observa que, em 2014, o setor de transporte tinha em todo o Estado do Rio de Janeiro aproximadamente 110.000 rodoviários e, no ano de 2019, esse número foi reduzido para 76.326 funcionários. Durante o ano de 2020 até fevereiro de 2021, mais 18.110 rodoviários perderam os seus empregos, demonstrando que o setor de transporte nunca conseguiu se recuperar da recessão econômica que afetou o País em 2015, com uma redução de mais de 50% (cinquenta por cento) no número de rodoviários.

Ausência de fiscalização e segurança pública: um conjunto desastroso

Crescimento de atos de vandalismo e de transportes clandestinos

39. Outro aspecto relevante que afetou as atividades da Cidade do Aço e o setor de transporte como um todo está relacionado à falta de segurança pública.

40. Desde 2015, após o período de recessão econômica no País, o número de assaltos a ônibus, incêndios e depredações aumentaram consideravelmente, conforme amplamente divulgado na mídia. No gráfico abaixo, pode-se verificar a proporção do número de passageiros e a quantidade de assaltos nos últimos anos:



41. Evidentemente que esse cenário, além de gerar enorme insegurança à população, reduz o número de passageiros circulantes e, como efeito direto, a receita da Companhia, onerando injustificadamente a empresa, que se vê obrigada a implementar mecanismos de segurança para preservar os seus ônibus e passageiros.

42. Para agravar ainda mais a situação, a Requerente sofre também com o aumento da quantidade de transportes clandestinos, que se espalham sem qualquer controle do governo, movimentando somas milionárias em pouco espaço de tempo. Além de circularem de forma ilegal, não possuem custos com impostos, manutenção de veículos, fiscalização, nem com demandas judiciais, e ainda cobram uma tarifa bem mais atrativa à população. Com a concorrência desleal 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.

43. Em meados de 2016, alguns desses transportes ilícitos passaram a ser regulamentados por meio de autorização municipal para realizar viagens com o uso de validadores, em áreas previamente determinadas em processo licitatório. Ocorre que parcela significativa desse equipamento continua não sendo vista, mantendo-se a circulação do transporte público irregular em alguns trechos operados pela Requerente.

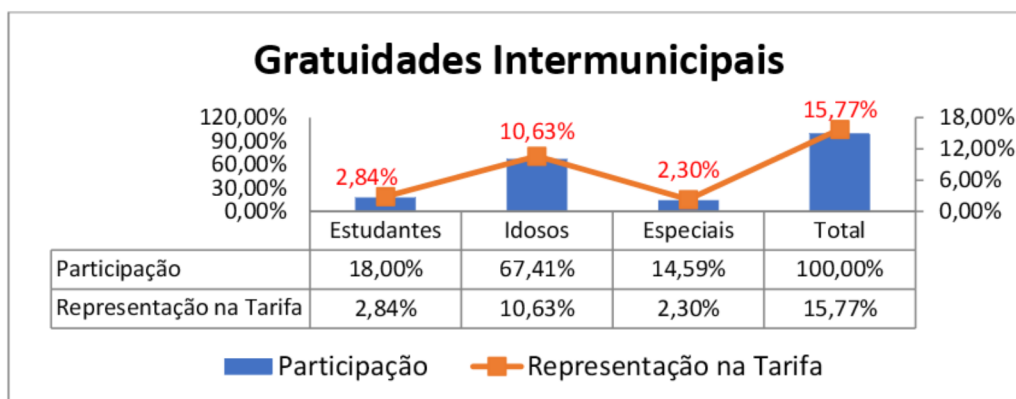
44. Para arrematar, não se pode desconsiderar a perda substancial de receita em decorrência do surgimento dos aplicativos de transporte alternativo, resultando em quedas sucessivas de passageiros por dia útil, que deixaram de utilizar os ônibus como meio de transporte, sobretudo diante do cenário de Pandemia⁷.

Queda de demanda e a política de gratuidade

45. Entre os anos de 2014 e 2019, em função de todos os elementos acima expostos, o setor de transporte público já acumulava perdas de demanda de passageiros pagantes em mais de 25% (vinte e cinco por cento), o que foi agravado em 2020 com a Crise Humanitária e Sanitária provocada pela Pandemia do Covid-19.

46. No entanto, em sentido inversamente proporcional à perda de demanda pagante, as gratuidades asseguradas a determinados usuários (estudantes, idosos, deficientes e seus acompanhantes, cardiacos, policiais militares etc.) vêm crescendo substancialmente nos últimos anos. Atualmente, os idosos são responsáveis por 67% das gratuidades nos ônibus intermunicipais, o que acaba por impactar em aproximadamente 10,63% na tarifa dos ônibus, seguidos dos estudantes e de pessoas com deficiências especiais:

⁷ Disponível em <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/especial-covid-19-o-futuro-do-transporte-publico-pos-pandemia>. Acesso em: 28/06/2021.



47. O grande problema é que muitas dessas gratuidades nem sempre são regularmente utilizadas pelos beneficiários, mas sim por seus familiares, sem que os órgãos públicos possuam qualquer controle ou ingerência eficaz sobre isso, transferindo para as empresas todo o ônus de sua política predatória da classe produtiva.

A deficitária política tarifária

48. Como se sabe, o reajuste das tarifas busca corrigir a defasagem existente entre o preço das passagens e o aumento dos custos operacionais ocorridos em dado período-base, levando-se em conta os gastos com combustível, aquisição de peças de reposição, manutenção, depreciação dos veículos, taxas, tributos e despesas administrativas em geral.

49. Para tanto, anualmente, deve ser realizado um cálculo tarifário para a definição do preço da passagem. Contudo, todos os elementos acima expostos vêm aumentando substancialmente o custo operacional das empresas de ônibus e impactando diretamente nas tarifas, tornando-as caras para os passageiros e insuficiente para os operadores, criando, assim, um verdadeiro círculo ruinoso, que dificulta a renovação da frota por falta de folego financeiro, fazendo com que os veículos envelheçam e o transporte perca a qualidade. O organograma abaixo expõe detalhadamente esse cenário:



50. Dessa forma, não raras as vezes, as tarifas não acompanham os custos da operação e estas defasagens impõem verdadeiro ônus na continuidade de prestação de um serviço essencial à população, agravando a situação econômico-financeira das empresas de ônibus e levando algumas até mesmo a encerrarem as suas atividades e/ou a reduzirem a sua frota, como, aliás, vem sendo amplamente anunciado na mídia.

51. No caso da Cidade do Aço, o enorme esforço em suportar os custos operacionais, sem ter em contrapartida um aumento adequado de tarifa, gerou enormes prejuízos à Companhia, sendo a presente recuperação judicial hoje a única saída para a Requerente, que se encontra em forte crise econômico-financeira, em decorrência de todos os fatores acima elencados e também da recente Pandemia instaurada pelo “Covid-19”.

III. B – A PANDEMIA DO COVID-19

“Com o agravamento, pela pandemia, da situação, já muito crítica, enfrentada não só pelas empresas de ônibus, mas por todos os prestadores de transporte público no Brasil, o sistema todo está à beira de um colapso.”⁸

52. Nos últimos meses, a combalida e deficitária situação econômico-financeiro das empresas de transporte público foi agravada pelos efeitos provocados pela Pandemia do SARS-CoV-2.

⁸ FILHO, Octávio Vieira da Cunha. Opinião fornecida à Revista Ônibus – Edição 112, Ano XXI, março/2021, p. 16.

53. Em 31 de dezembro de 2019, a OMS (Organização Mundial da Saúde) emitiu o primeiro alerta para a doença que viria a ser conhecida como “Covid-19”, depois de um surto de pneumonia de origem desconhecida na Cidade de Wuhan, metrópole chinesa com 11 milhões de habitantes – aproximadamente duas vezes a população da Cidade do Rio de Janeiro⁹ –, vindo a decretar emergência de saúde pública de interesse internacional no fim de janeiro.

54. No Brasil, a Pandemia do Coronavírus demonstrou os seus sintomas iniciais em fevereiro de 2020, quando o primeiro caso de infecção foi detectado na Cidade de São Paulo, tendo em curto espaço de tempo espalhado um cenário nefasto e totalmente imprevisível, com recordes de casos e mortes diárias¹⁰.

55. Devido ao alto grau de transmissibilidade, autoridades do mundo inteiro, inclusive do Brasil, implementaram o chamado *lockdown* horizontal, que consiste na adoção de medidas de distanciamento social e restrição de circulação de pessoas como forma de controlar a rápida disseminação do “Covid-19”, evitando, assim, um colapso no sistema de saúde.

56. No Rio de Janeiro, o cenário não foi diferente. O Governo do Estado reconheceu a situação de calamidade pública e implementou medidas sanitárias rígidas para evitar o contágio comunitário¹¹.

57. Apesar de reconhecidamente necessárias para a preservação da saúde da população, tais medidas provocaram para as economias globais prejuízos ainda incalculáveis e, o que é pior, não há qualquer previsão de retorno à normalidade, não obstante os esforços direcionados para a imunização da população. Um exemplo disso foi a recente extensão do estado de calamidade pública no Estado do Rio de Janeiro até o mês de julho de 2021¹², com grandes chances de prorrogação, em razão da terceira e mais severa onda de contaminação vivenciado pelo País¹³.

⁹ Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/nacional/2020/02/27/interna_nacional,1124795/tudo-sobre-o-coronavirus-covid-19-da-origem-a-chegada-ao-brasil.shtml. Acesso em: 28/06/2021.

¹⁰ Disponível em: <https://saude.abril.com.br/medicina/coronavirus-primeiro-caso-brasil/>. Acesso em: 29/06/2021.

¹¹ Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/05/07/mp-diz-que-witzel-determinou-que-seja-feita-proposta-para-decretar-lockdown-no-rj.ghtml>. Acesso em: 28/06/2021.

¹² Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/02/24/alerj-aprova-prorrogaao-do-estado-de-calamidade-publica-no-rj-por-conta-da-pandemia-de-covid.ghtml>. Acesso em: 29/06/2021.

¹³ Disponível em: <https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2021/02/26/brasil-vive-quarta-onda-da-pandemia-diz-diretor-da-oms.ghtml>. Acesso em: 28/06/2021.

Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-04/nova-onda-da-pandemia-gera-maior-incerteza-sobre-brasil-diz-guedes>. Acesso em: 28/06/2021.

58. E quando o olhar se volta para o setor de transporte público, o cenário, que já era preocupante, passa-se a um verdadeiro caos. Em poucos dias, os impactos da Pandemia do “Covid-19” foram sensivelmente refletidos para as empresas do segmento, como consequência das medidas restritivas e sanitárias adotadas pelas autoridades públicas para conter o avanço das contaminações comunitárias.

59. Com a adoção de regras de distanciamento e de isolamento social - que ainda permanecem vigentes -, as pessoas pararam de utilizar os ônibus como meio de transporte, em virtude da intensificação das restrições de movimentação, da flexibilização das atividades laborais com a adoção do sistema *home office* e da suspensão de escolas e faculdades, bem como de diversas outras atividades (fechamento de regiões turísticas, centros comerciais, shoppings centers etc.).

60. Como corolário lógico, houve queda drástica e crítica no número de passageiros circulantes, além da redução abrupta do faturamento, o que resultou, inclusive, em demissões em massa e no fechamento de inúmeras empresas de ônibus. Isso apenas no início da Pandemia. Especificamente na Cidade do Aço, os efeitos foram ainda mais severos, pois, com o fechamento das rodovias pelo Governo Estadual, houve a interrupção do transporte público intermunicipal e a paralisação total de sua frota rodoviária¹⁴, o que afetou sobremaneira o caixa da Companhia.

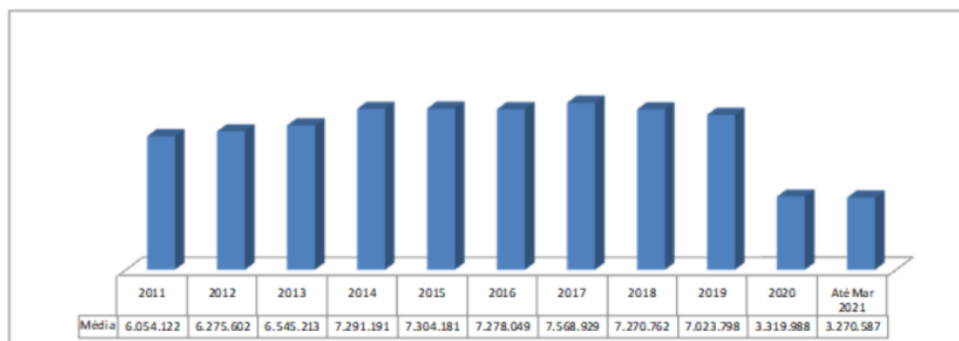
61. Apenas para se ter uma ideia da gravidade da situação, durante a Pandemia do Covid-19, a Cidade do Aço sofreu uma queda de demanda de passageiros de quase 40% (quarenta por cento), com uma redução no faturamento de mais de 50% (cinquenta por cento), conforme se verifica dos gráficos abaixo:

Quantidade de Passageiros Transportados



¹⁴ Disponível em <https://revistadoonibus.com/2020/03/30/viacao-cidade-do-aco-seguira-sem-operar-no-rio-de-janeiro-nos-proximos-dias-por-conta-do-coronavirus>. Acesso em: 28/06/2021.

Faturamento Bruto



62. Conforme informações divulgadas na mídia, aproximadamente 74 (setenta e quatro) linhas intermunicipais foram suspensas durante a Pandemia, ocasionando um prejuízo de R\$ 1,4 bilhão em receita por parte das empresas de ônibus intermunicipais, que deixaram de arrecadar por mês, em média, R\$ 140 milhões¹⁵.

63. O momento era de total incerteza. Não se sabia quantos dias o confinamento social iria durar, como a curva de contágio se comportaria no País e quais medidas seriam adotadas para a contenção da Pandemia. Não se sabia se haveria auxílio dos órgãos públicos na estabilização da crise que pouco a pouco se instalava na economia ou como as instituições financeiras se comportariam.

64. Fato é que a diminuição drástica no número de passageiros, a queda abrupta e inesperada do faturamento e, em contrapartida, a manutenção dos custos da operação (incrementados por todo o procedimento sanitário necessário para higienização dos veículos durante a Pandemia), principalmente dos salários dos funcionários e do combustível para os veículos, apresentaram-se como um cenário absolutamente desgovernado para o setor rodoviário.

65. De acordo com o Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, Octávio Vieira da Cunha Filho, a situação de colapso no transporte urbano é eminente com a Pandemia. Segundo ele, “*não acontecerá em todos os lugares ao mesmo tempo, mas existirá. (...) Nos últimos três anos, 14 empresas já fecharam as portas, e há outras para fechar. Isso não foi muito sentido porque os consórcios tiveram que absorver os deficitários, mas aconteceu*”¹⁶.

¹⁵ Disponível em <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/05/27/camara-municipal-do-rio-faz-audiencia-publica-para-discutir-problemas-do-setor-rodoviario.ghtml>. Acesso em: 28/06/2021.

¹⁶ Disponível em: <https://ibre.fgv.br/blog-da-conjuntura-economica/artigos/sem-ajuda-metade-das-empresas-de-onibus-urbanos-nao-chegam-ao>. Acesso em: 28/06/2021.

66. E isso só na Cidade do Rio de Janeiro. Quando observado o todo, a situação caótica é ainda mais evidente. Conforme levantamento realizado pela aludida Associação, 18 (dezoito) empresas e 3 (três) consórcios operacionais interromperam a prestação de serviços desde o início da Pandemia. Isso tudo sem contar o prejuízo total acumulado ao setor de transporte público urbano, que já alcança quase R\$ 12.000.000.000,00 (doze bilhões de reais)¹⁷.

67. Nesse contexto, o que vem ocorrendo é um verdadeiro comprometimento do serviço prestado pelo setor de transporte no Estado do Rio de Janeiro, com impactos gravíssimos na atividade e na receita da Requerente.

68. E em tom ainda mais preocupante, o Exmo. Sr. Presidente da República determinou o veto ao Projeto de Lei nº 3364/20, que previa o repasse de R\$ 4 (quatro) bilhões da União aos municípios com mais de 200 (duzentos) mil habitantes, aos estados e ao Distrito Federal, para garantir o serviço de transporte público coletivo de passageiros em razão da Pandemia do Coronavírus¹⁸.

69. Como se não bastasse os alarmantes números presentes no dia a dia dos operadores do transporte urbano, no dia 2 de março, ainda houve o quarto reajuste no ano do valor do diesel – combustível utilizado para os ônibus –, com um aumento acumulado que já alcança 32,72% (trinta e dois vírgula setenta e dois por cento)¹⁹.

70. Dessa forma, a verdade é uma só: a Pandemia do Coronavirus atropelou o já deficitário e fragilizado setor de transporte público do País e o cenário de incerteza infelizmente ainda é iminente, podendo a qualquer tempo se fazer necessária a adoção de novas medidas radicais de isolamento social, sobretudo diante das recentes mutações do vírus. O *status* é de caos absoluto. Diversas reportagens anunciam uma enorme recessão que está por vir e que, certamente, será pior do que a crise experimentada pelo mercado global em 2008²⁰.

¹⁷ Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637523537674807205.pdf>. Acesso em: 28/06/2021.

¹⁸ Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/12/10/bolsonaro-veta-ajuda-de-r-4-bi-para-empresas-de-onibus-e-metro-na-pandemia>. Acesso em: 28/06/2021.

¹⁹ Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/02/18/o-menos-sete-empresas-de-onibus-podem-paralisar-os-servicos-no-rio-de-janeiro-por-causa-do-aumento-do-diesel-diz-rio-onibus/amp/> e <https://diariodotransporte.com.br/2021/03/01/de-novo-petrobras-aumenta-diesel-em-5-e-gasolina-em-47/>. Acesso em: 28/06/2021.

²⁰ Disponível em: <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/crise-financeira-de-2008-e-recessao-economica-pela-pandemia-em-2020-2021-12032021>. Acesso em: 28/06/2021.

Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-55835790>. Acesso em: 28/06/2021.

71. Neste cenário de rápida deterioração operacional, é evidente que deve haver um compartilhamento de esforços entre a Requerente e os seus credores na equalização das dívidas, como forma de atingir o efetivo soerguimento do negócio, evitando a paralisação das atividades de uma das mais importantes e tradicionais empresas do setor e, ao mesmo tempo, visando a assegurar aos cidadãos o direito ao transporte²¹.

72. Deste modo, o instituto da recuperação judicial é o meio mais eficiente para o enfrentamento da crise econômico-financeira que atingiu de forma sistêmica a Requerente e tantas outras empresas do setor, a fim de assegurar a continuidade da prestação do serviço de transporte coletivo urbano, essencial à população carioca e fluminense, promovendo a reestruturação do passivo de forma ampla e organizada, com o pagamento da coletividade de credores, a manutenção do maior número possível de postos de trabalho e a continuidade na geração de benefícios econômicos e sociais à população.

(IV)

A FUNÇÃO SOCIAL DA REQUERENTE E A SUA VIABILIDADE ECONÔMICA

73. Como já mencionado, a Cidade do Aço atua no setor de transporte coletivo há 70 (setenta) anos, prestando um serviço essencial à população carioca e fluminense, uma vez que opera em linhas urbanas e rodoviárias, interligando a Região Sul Fluminense a importantes pontos do Município do Rio de Janeiro e dos Estados de São Paulo e Minas Gerais.

74. Hoje, o cenário é de uma empresa em grave crise econômico-financeira, mas, apesar das dificuldades enfrentadas, a Cidade do Aço emprega aproximadamente 400 (quatrocentos) funcionários, sendo responsável pelo transporte de cerca de 336.000 (trezentos e trinta e seis mil) passageiros por mês, operando 36 (trinta e seis) linhas, sendo 19 (dezenove) linhas urbanas e 17 (dezessete) rodoviárias, com mais de 134 (cento e trinta) veículos operacionais, desempenhando relevante papel na sociedade.

75. Não há dúvidas, portanto, quanto à relevantíssima função social que a Requerente exerce, principalmente na Cidade de Barra Mansa, garantindo aos moradores da região o exercício do direito ao

²¹ “Art. 6º - São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, **o transporte**, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.”

transporte e à mobilidade urbana, o que evidencia a necessidade de viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira, conforme determina o artigo 47 da Lei nº 11.101/05.

76. Em que pese a crise momentaneamente vivenciada, antes mesmo do ajuizamento do presente pedido, a Requerente iniciou um projeto de reestruturação financeira e operacional, com o objetivo de adequar as suas operações à situação atualmente enfrentada, objetivando manter híginas as suas atividades, os empregos gerados e, conseqüentemente, atender os interesses dos credores, uma vez que a finalidade maior perseguida com esta Recuperação Judicial é o cumprimento de suas obrigações, a manutenção de suas atividades e a preservação de sua relevante função social enquanto geradora de riquezas e empregos.

77. Com a segurança jurídica proporcionada pelo instituto, as dificuldades econômico-financeiras enfrentadas serão devidamente superadas, retornando à época áurea da Cidade do Aço. Deste modo, em razão da plena viabilidade econômico-financeira da Requerente, a utilização das alternativas e dos mecanismos disponibilizados pelo instituto da recuperação judicial serão efetivamente capazes de alavancar a superação da crise atravessada, impedindo que a Cidade do Aço seja mais uma das milhares que anunciaram o encerramento das atividades no País, sobretudo porque a Companhia se adequa a todos os requerimentos objetivos e subjetivos presentes na Lei nº 11.101/2005.

78. Portanto, os fatores acima listados demonstram cabalmente a inegável relevância econômica, financeira e social da Requerente e suas condições de viabilidade, além da necessidade de preservação, uma vez que se enquadra dentro do escopo de empresa que deve ser protegida pela Lei nº 11.101/2005²², estando apta a requerer o deferimento de seu pedido de recuperação judicial.

(V)

**PREENCHIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS PARA O DEFERIMENTO DO PROCESSAMENTO DA
PRESENTE RECUPERAÇÃO JUDICIAL**

79. A Viação Cidade do Aço Ltda. preenche todos os requisitos objetivos e subjetivos necessários ao processamento de seu pedido de recuperação judicial, conforme demonstram 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.

²² 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.

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

- (i) Exerce regularmente as suas atividades há mais de 02 (dois) anos (artigo 48, *caput*);
- (ii) Jamais foi falida ou obteve concessão de recuperação judicial e tampouco há, no momento, qualquer pedido de recuperação judicial ou extrajudicial pendente de apreciação pelo Poder Judiciário (artigo 48, incisos I, II e III); e que
- (iii) Nunca sofreu, assim como os seus sócios e administrador, qualquer condenação por crimes falimentares (artigo 48, inciso IV).

81. Adicionalmente, a Requerente informa que instrui o presente pedido de recuperação judicial com todos os documentos exigidos pelo artigo 51 da Lei nº 11.101/2005, a saber:

- (iv) Exposição das causas concretas da situação patrimonial da devedora e das razões da crise econômico-financeira (artigo 51, inciso I) – vide itens 7 até 81 da presente petição inicial;
- (v) Demonstrações Contábeis relativas aos anos de 2018, 2019 e 2020, especificamente balanço patrimonial, DRE acumulado, DRE desde o último exercício social, relatório gerencial de fluxo de caixa e sua projeção (artigo 51, inciso II) – **Doc. 03**;
- (vi) Relação nominal completa de credores, sujeitos ou não à recuperação judicial (artigo 51, inciso III) – **Doc. 04**;
- (vii) Relação integral dos empregados (artigo 51, inciso IV) – *vide* pedido de sigilo;
- (viii) Certidão de regularidade do devedor no Registro Público de Empresas, por meio de certidão emitida pela Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro (artigo 51, inciso V) – *vide doc. 01*;

- (ix) Relação dos bens particulares dos sócios e administradores (artigo 51, inciso VI) – *vide* pedido de sigilo;
- (x) Extratos atualizados das contas bancárias e aplicações financeiras (artigo 51, inciso VII) – **Doc. 05**;
- (xi) Certidões dos cartórios de protestos situados na comarca de sede da devedora e naquelas onde possui filiais (artigo 51, inciso VIII) – **Doc. 06**;
- (xii) Relação de todas as ações judiciais e procedimentos arbitrais envolvendo a Requerente (artigo 51, inciso IX) – **Doc. 07**;
- (xiii) Relatório detalhado do passivo fiscal (artigo 51, inciso X) – **doc. 08**; e
- (xiv) Relação de bens e direitos integrantes do ativo não circulante (artigo 51, inciso XI) – **Doc. 09**.

82. Em cumprimento ao artigo 51, incisos IV e VI, da Lei nº 11.101/05, 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 CF²³, a Requerente informa que apresentará os documentos listados nos itens *vii e ix* acima em separado, requerendo seja autorizado por V. Exa. o devido acautelamento junto ao cartório em mídia eletrônica, 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 da Requerente.

83. Sendo assim, estando em termos a documentação exigida em seu artigo 51, conforme demonstrado pela Requerente, impõe-se o deferimento do processamento da presente recuperação judicial, a teor do que disciplina o artigo 52 da Lei nº 11.101/2005²⁴.

²³ 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;(...)

²⁴ Art. 52 – Estando em termos a documentação exigida pelo art. 51 desta Lei, o juiz deferirá o processamento da recuperação judicial (...)” (grifos nossos)

(VI)

PEDIDOS

84. Por todo o exposto, requer a Requerente 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 devidamente 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 em face da 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 acatamento das informações referentes à relação integral dos empregados e dos bens particulares dos sócios, 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, 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 da Requerente.

85. A Viação Cidade do Aço Ltda. consigna que apresentará Plano de Recuperação Judicial dentro do prazo legal.

86. Por fim, pugna que todas as futuras publicações e intimações sejam realizadas exclusivamente em nome de seus procuradores, Marcelo Mazzola e Fabiana Marques Lima, inscritos na OAB/RJ sob os nºs. 117.407 e 169.829, respectivamente, sob pena de nulidade e violação ao que dispõe o artigo 272, § 2º, do Código de Processo Civil.

87. Dá-se à presente causa o valor de R\$ 26.092.627,07 (vinte e seis milhões, noventa e dois mil e seiscentos e vinte e sete reais e sete centavos).

Termos em que,
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 01 de julho de 2021

André Luiz Oliveira de Moraes
OAB/RJ 134.498

Marcelo Mazzola
OAB/RJ 117.407

Fabiana Marques Lima
OAB/RJ 169.829

Nathalia Ribeiro Fernandes
OAB/RJ 166.375

Ruan Carvalho Buarque de Holanda
OAB/RJ 186.561