

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

GRERJ nº 40119391440-52

**REAL AUTO ÔNIBUS LTDA.** (“Real”), sociedade empresária inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.295.346/0001-13, com sede à Avenida do Canal 2 MD Vila do João, nº 129, Maré, Rio de Janeiro/RJ, CEP 21.046-520; **REITUR TURISMO LTDA.** (“Reitur”), sociedade empresária inscrita no CNPJ/MF sob o nº 30.925.689/0001-26, com sede à Rua Arlindo Janot, nº 30, Bonsucesso, Rio de Janeiro/RJ, CEP 21.041-160; **PREMIUM AUTO ÔNIBUS LTDA.** (“Premium”), sociedade empresária inscrita no CNPJ/MF sob o nº 13.564.886/0001-48, com sede à Rua Arlindo Janot, nº 30, parte, Bonsucesso, Rio de Janeiro/RJ, CEP 21.041-160; e **REAL TRANSPORTES METROPOLITANOS LTDA.** (“RTM”), sociedade empresária inscrita no CNPJ/MF sob o nº 13.449.912/0001-97, com sede à Rua Itaquara nº 4.62, Jardim Presidente Dutra, Guarulhos/SP, CEP 07172-170, doravante denominadas em conjunto como “Grupo Real” (**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 e-mails *rbuarque@moraessavaget.com.br* e *rsavaget@moraessavaget.com.br*, na forma dos artigos 47 e seguintes da Lei nº 11.101/2005, formular o presente pedido de **RECUPERAÇÃO JUDICIAL**, com fundamento nas razões de fato e direito a seguir alinhavadas.

(I)

**COMPETÊNCIA DESTE MM. JUÍZO**

1. Conforme artigo 3º da Lei nº 11.101/2005<sup>1</sup>, é competente para o processamento da recuperação judicial o Juízo do local do principal estabelecimento do devedor.

<sup>1</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.”

2. Nestes termos, cumpre salientar que é nesta Comarca onde se localiza a sede social e o principal estabelecimento do Grupo Real, sendo, ainda, o local de onde todas as decisões administrativas, financeiras, gerenciais, contábeis e comerciais são tomadas para todas as empresas pertencentes ao grupo econômico.

3. Além disso, é na sede da Real Auto Ônibus, localizada no Município do Rio de Janeiro, onde são realizadas todas as assembleias de acionistas e, por conseguinte, onde são deliberadas todas as decisões relevantes do Grupo, inclusive as da RTM, empresa sediada em São Paulo, que compõe o polo ativo em razão da obrigatória consolidação substancial da presente recuperação judicial.

4. Além disso, a relevância social do Grupo Real é predominante na cidade do Rio de Janeiro, onde se concentra a ampla maioria dos empregados e dos contratos com o Poder Concedente, sua principal fonte de receitas. Mais que isso, a maior parte dos veículos operados pelas Requerentes, que são a principal ferramenta para a exploração de seu objeto social, também estão localizados nesta Comarca.

5. 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:

“AGRAVOS DE INSTRUMENTOS. JULGAMENTO CONJUNTO. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. FORO COMPETENTE PARA PROCESSAMENTO E JULGAMENTO. ART. 3º DA LEI Nº 11.101/2005. PRINCIPAL ESTABELECIMENTO DA SOCIEDADE. ATIVIDADE ECONÔMICA CONCENTRADA NO ESTADO DO PARÁ. DECLARAÇÃO DE INCOMPETÊNCIA DO JUÍZO DA 3ª VARA EMPRESARIAL. PREJUÍZO DO RECURSO QUE VERSA MATÉRIA DE SUSPENSÃO DAS EXECUÇÕES. DECISÃO QUE SE REFORMA. **1. Nos termos do art. 3º da Lei n. 11.101/2005, o foro competente para o processamento da recuperação judicial e a decretação de falência é aquele onde se situe o principal estabelecimento da sociedade. Conceito que avança ao exame do local de maior importância para a atividade empresária sob o ponto de vista econômico. 2. Na hipótese dos autos, a própria inicial revela a magnitude e volume de negócios exercidos na Cidade de Belém, onde se situa uma das recuperandas, bem como sua relevância no mercado de trabalho da região; 3. Quadro Geral de Credores composto, em sua maioria, de domiciliados naquela Cidade, a evidenciar o clamor social; 4. Provimento do recurso interposto pelo Ministério Público para declarar a incompetência do Juízo da 3ª Vara Empresarial para o processamento e julgamento da recuperação judicial, e competência do Juízo de Belém/PA. Prejudicado o recurso manejado pela instituição financeira.”**

(TJRJ. AI nº 0051631-51.2018.8.19.0000. Relator: Des. Luiz Fernando de Andrade Pinto. 25ª Câmara Cível. Julgamento em 12/12/2018)

\*\*\*

“CONFLITO DE COMPETÊNCIA. PROCESSUAL CIVIL. PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL AJUIZADO NA COMARCA DE CATALÃO/GO POR GRUPO DE DIFERENTES EMPRESAS. ALEGAÇÃO DA EXISTÊNCIA DE GRUPO ECONÔMICO. DECLINAÇÃO DA COMPETÊNCIA PARA A COMARCA DE MONTE CARMELO/MG. FORO DO LOCAL DO PRINCIPAL ESTABELECIMENTO DO DEVEDOR. ARTIGO 3º DA LEI 11.101/05. PRECEDENTES.

(...)

4. A Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça, respaldada em entendimento firmado há muitos anos no Supremo Tribunal Federal e na própria Corte, assentou clássica lição acerca da interpretação da expressão "principal estabelecimento do devedor" constante da mencionada norma, afirmando ser "**o local onde a 'atividade se mantém centralizada'**", não sendo, de outra parte, 'aquele a que os estatutos conferem o título principal, **mas o que forma o corpo vivo, o centro vital das principais atividades do devedor'**." (CC 32.988/RJ, rel. Min. Sálvio de Figueiredo Teixeira, DJ de 04/02/2002).

5. Precedentes do STJ no mesmo sentido (REsp 1.006.093/DF, Rel. Ministro ANTONIO CARLOS FERREIRA, QUARTA TURMA, DJe de 16/10/2014; CC 37.736/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, SEGUNDA SEÇÃO, DJ de 16/08/2004; e CC 1.930/SP, Rel. Min. ATHOS CARNEIRO, SEGUNDA SEÇÃO, DJ de 25/11/1991).

6. Todavia, a partir das informações apresentadas pelas autoridades envolvidas e também das alegações das partes interessadas, a controvérsia estabelecida não está relacionada propriamente ao critério escolhido pelo legislador, mas na sua aplicação à específica hipótese dos autos.

7. Considerando o variado cenário de informações que constam dos autos, notadamente a de que a ELETROSOM S/A é a maior sociedade do grupo, e que sua atividade é pulverizada pelo país, deve ser definido como competente o juízo onde está localizada a sede da empresa, ou seja, o juízo da Comarca de Monte Carmelo/MG.

8. Conflito conhecido para declarar a competência do juízo da 2ª Vara da Comarca de Monte Carmelo/MG.”

(STJ. CC 146.579/MG. Relator: Min. Paulo de Tarso Sanseverino. 2ª Seção. Julgamento em 09/11/2016. DJ em 11/11/2016)

\*\*\*

“Agravado de instrumento. Recurso interposto contra a r. decisão que deferiu o processamento da recuperação extrajudicial em favor da agravada. Inteligência do art. 3º da Lei nº. 11.101/05 à luz da Doutrina. **Competência determinada pelo local do principal estabelecimento, de onde emanam as diretrizes empresariais do negócio. Agravada que possui endereço nesta Capital, local de seu principal estabelecimento, de onde emanam as diretrizes administrativas e decisórias.** Unidade de Sorocaba que não se encontra mais em funcionamento. Unidade de Camaçari/BA que foi "hibernada". (...)”

(TJSP. AI nº 2198806-54.2017.8.26.0000. Relator: Des. Carlos DIsa Motta. 1ª Câmara Reservada de Direito Empresarial. Julgamento em 05/09/2018)

6. É incontroversa, portanto, a competência absoluta do foro da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro para o processamento da presente recuperação judicial.

(II)

DO LITISCONSÓRCIO ATIVO

7. Inequivocamente, as Requerentes se caracterizam como grupo econômico, cujo objeto é a prestação do serviço de transporte de passageiros nas Cidades do Rio de Janeiro (através das empresas Real Auto Ônibus Ltda., Reitur Turismo Ltda. e Premium Auto Ônibus Ltda.) e de São Paulo (por meio da empresa Real Transportes Metropolitanos Ltda.)

8. A despeito da existência de personalidades jurídicas próprias, as empresas atuam em absoluta sinergia, objetivando eficiência e melhores resultados para o grupo econômico. E é exatamente por este motivo que se verifica que há clara confusão entre a parte financeira, com parte do resultado de uma das empresas sendo utilizado para auxiliar outras e vice-versa.

9. Não é por outra razão que há autorização expressa no contrato social da Real Auto Ônibus, “empresa mãe” e principal geradora de receita do Grupo quanto à possibilidade de oferecimento de aval e/ou outros tipos de garantia cruzada entre as empresas pertencentes ao mesmo grupo.

10. A título exemplificativo, o contrato social da Real Auto Ônibus Ltda. (vide doc. 01) contém, em sua Cláusula Nona, a seguinte disposição:

**CLÁUSULA NONA:** A Sociedade poderá, quando for necessário, prestar aval, endosso ou fiança a favor de REITUR TURISMO LTDA, inscrita no CNPJ do Ministério da Fazenda sob o nº 30.925.689/0001-26, com sede na Rua Arlindo Janot nº 30 - Bonsucesso - Rio de Janeiro - RJ, a favor de PREMIUM AUTO ÔNIBUS LTDA, inscrita no CNPJ do Ministério da Fazenda sob o nº 13.564.886/0001-48, com sede na Rua Arlindo Janot nº 30 - parte - Bonsucesso - Rio de Janeiro - RJ e a favor de REAL TRANSPORTES METROPOLITANOS LTDA, inscrita no CNPJ do Ministério da Fazenda sob o nº 13.449.912/0001-97, com sede na Rua Itaquara nº 462, Jardim Presidente Dutra - Guarulhos - SP.

11. Há garantias cruzadas em operações celebradas entre a RTM e as instituições financeiras constantes no quadro geral de credores, sendo certo que todas as empresas do Grupo Real possuem controle único e afinidade por questões de fato e de direito (art. 113, I e III do Código de Processo Civil, aplicável por força do art. 189 da LRF), de modo que qualquer decisão estratégica a ser tomada por qualquer uma das empresas pertencentes ao grupo econômico das Requerentes será deliberada pelos mesmos acionistas.

12. Além disso, a RTM é uma subsidiária da Reitur e da Real Auto Ônibus, sendo indubitável que a administração exercida em São Paulo é dirigida pelos mesmos diretores que orientam a estratégia do restante do Grupo Real. As personalidades jurídicas das empresas pertencentes ao Grupo Real não são centros de interesse autônomos, havendo nítida confusão patrimonial e atuação conjunta de todas as Requerentes.

13. É importante se notar, ainda, que o quadro acionário do Grupo Real é composto por integrantes das mesmas famílias. Nestes casos, a jurisprudência pátria reforça que o reconhecimento de grupo econômico é impositivo:

**Grupo econômico formado em relação às empresas remanescentes. Empresas que têm mesma origem e apresentam quadros administrativos comuns, compostos por integrantes da mesma família. Esta coincidência nos quadros de administração das empresas redundando na participação dos membros da família Varela nas decisões financeiras, de gestão e operação do Grupo, o que sugere, minimamente, a existência de sociedades coligadas. Consolidação processual admitida.** Consolidação substancial que somente poderá ser decidida pelos credores em Assembleia, considerando-se, ademais, os limites da decisão agravada examinada, que tratou neste momento processual apenas da consolidação processual. Contagem dos prazos em dias corridos, como já determinado por ocasião do julgamento de precedentes recursos por esta Câmara. Recurso parcialmente provido para afastar todas as SPEs do processo de recuperação judicial, bem como para determinar a contagem dos prazos em dias corridos.

(TJSP. AI n° 2178269-37.2017.8.26.0000. Relator: Des. Alexandre Marcondes. 2ª Câmara Reservada de Direito Empresarial. Julgamento em 12/11/2018)

\*\*\*

Recuperação judicial. Decisão indeferindo consolidação substancial às recuperandas. Agravo de instrumento. **Possibilidade de apresentação de um mesmo plano de reestruturação. Recuperandas que formam grupo econômico familiar, atuando na comercialização de materiais de construção e identificando-se ao público sob o mesmo signo distintivo ("Atacadão da Construção").** Existência, ademais, de diversas operações em que as recuperandas oferecem imóveis de sócios em alienação fiduciária, bem como relatos de credores indicando o uso de diversos CNPJs para venda de mercadorias. Decisão reformada. Agravo de instrumento provido.

(TJSP. AI n° 2222873-49.2018.8.26.0000. Relator: Des. Cesar Ciampolini. 1ª Câmara Reservada de Direito Empresarial. Julgamento em 20/02/2019)

\*\*\*

(..) **Aglutinação das sociedades recuperandas em grupo de fato. A apresentação das empresas ao mercado traz, portanto, importante indicativo da formação do grupo econômico de fato. Isto se afirma em razão da origem comum das empresas, decorrentes da Construtora Gomes Lourenço, o que justifica, ainda hoje, a participação de membros da família**

**Lourenço como acionistas ou quotistas das empresas do grupo, os quais, inclusive, atuam como diretores ou conselheiros. Esta coincidência nos quadros de administração das empresas redundando na participação dos membros da família Lourenço nas decisões financeiras, de gestão e operação do Grupo, o que sugere, minimamente, a existência de sociedades coligadas. Esta situação de interdependência favoreceu, inclusive, a realização de operações financeiras com garantias cruzadas. Coincidência dos quadros de administração e a interpenetração de garantias financeiras que justificam o reconhecimento de grupo de fato. Neste cenário, no qual se vê claramente a formação do grupo de fato, não se exigia, respeitado o entendimento em contrário, a crise financeira de todas as empresas inseridas no polo ativo da demanda, sendo suficiente a crise financeira do Grupo.** Consolidação substancial que somente poderá ser decidida pelos credores em Assembleia, considerando-se, ademais, os limites da decisão agravada examinada, que tratou neste momento processual apenas da consolidação processual. Recurso parcialmente provido apenas para admitir o litisconsórcio ativo. Embargos de declaração prejudicados.

(TJSP. AI nº 2164017-29.2017.8.26.0000. Relator: Des. Alexandre Marcondes. 2ª Câmara Reservada de Direito Empresarial. Julgamento em 12/11/2018)

14. Não há dúvidas, portanto, que qualquer procedimento de reestruturação do negócio deve ser buscado e estabelecido tendo por base todo o operacional do Grupo Real, sendo indiscutível também que não há nenhuma possibilidade de se analisar a matéria sob uma ótica dissociada de grupo econômico de fato, tornando o litisconsórcio necessário ante à inegável consolidação substancial.

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

“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 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. Previsão do Código Civil no sentido da facultatividade de inscrição do produtor rural no órgão do Registro de Comércio. Existência de entendimento doutrinário e jurisprudencial no sentido de que ao produtor rural deve ser deferida a recuperação judicial, desde que comprove o exercício de atividade econômica por, no mínimo, dois anos, ainda que o seu registro na junta comercial tenha ocorrido há menos tempo. Inteligência do art. 48, § 2º, da Lei nº 11.101/05: "tratando-se de exercício de atividade rural por pessoa jurídica, admite-se a comprovação do prazo estabelecido no caput deste artigo por meio da Declaração de Informações Econômico-Fiscais da Pessoa Jurídica DIPJ que tenha sido entregue tempestivamente." Admissão pela Lei de Recuperação e Falência de que se prove o exercício da atividade rural por outro meio, que não a inscrição dos atos constitutivos na Junta Comercial. Jurisprudência das Câmaras Reservadas de Direito Empresarial do TJ/SP. Ainda que a questão ainda não tenha sido pacificada pela jurisprudência, convém prestigiar o posicionamento mais liberal, que melhor se amolda ao princípio da preservação da empresa estampado na Lei nº 11.101, de 09/02/2005, concebida com o objetivo de prestigiar a classe empresarial, mediante o reconhecimento da função da propriedade e a função social da empresa, estabelecendo que "a recuperação judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômica-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." (art. 47, da Lei nº 11.101, de 09/02/2005). Denegação da ordem."

(TJRJ. MS nº 0032941-71.2018.8.19.0000. Relator: Des. Carlos Eduardo Moreira da Silva. 22ª Câmara Cível. Julgamento em 06/11/2018)

\*\*\*

**“RECUPERAÇÃO JUDICIAL. Litisconsórcio ativo. Decisão que determina o processamento conjunto, em consolidação substancial, das recuperações de três empresas que integram grupo econômico (Grupo SINA). Manutenção. Nulidades afastadas. Decisão fundamentada. Desnecessária, ainda, a oitiva prévia dos credores, Administrador Judicial e Ministério Público, eis que o contraditório deve se dar entre as partes que mantêm entre si relação de direito material. Possibilidade de interpor recurso extirpa suposta violação ao devido processo legal. Insurgência ao argumento de que seria necessária a individualização dos Planos, a ser votados exclusivamente pelos credores de cada devedora. Discussão sobre a elaboração de Plano único, a ser votado em Assembleia conjunta. Possibilidade, desde que as empresas integrantes do grupo econômico ostentem relações internas e garantias cruzadas, a recomendar plano único por se tratar de um todo unitário. Precedentes das Câmaras Reservadas de Direito Empresarial desta Corte.** Pessoa jurídica FAS aderiu à moratória, após deliberação tomada em Assembleia Geral de Credores de SINA INDÚSTRIA e SINA COMÉRCIO. Recuperação da FAS é mera decorrência de deliberação da comunidade de credores, os quais reconheceram inequivocamente a existência de grupo econômico, e disso decorre a possibilidade de as devedoras apresentarem

Plano único. Eventual abuso de direito, ou manipulação de votos, pode levar à elaboração de planos distintos e de Assembleias separadas, mas não há nos autos prova em tal sentido neste momento. Distorções de créditos individuais podem ser apreciadas e corrigidas, mediante análise do caso concreto, e não de modo hipotético. Recurso desprovido”.

(TJSP. AI nº 2247163-02.2016.8.26.0000. Relator: Des. Francisco Loureiro. 1ª Câmara Reservada de Direito Empresarial. Julgamento em 31/07/2017)

\*\*\*

“O processamento da recuperação judicial das agravadas em litisconsórcio também não encontra qualquer óbice, e é, **inclusive, recomendável, com fundamento no princípio da preservação da empresa, haja vista a existência de grupo econômico, a fim de possibilitar o soerguimento de todas as sociedades dele integrantes.**”

(TJSP. AI n.º 2178366-42.2014.8.26.0000. Relator: Des. Manoel Queiroz Pereira Calças. 1ª Câmara Reservada de Direito Empresarial, julgamento em 09/12/2014)

16. Na doutrina, verifica-se que os requisitos para a aplicação da consolidação substancial restam cabalmente cumpridos pelo Grupo Real. Nesta ordem de ideias, é a lição de Daniel Mitidiero, Alexandre Faro, Karina Deorio e Cristiano Leite:

**“Ao tratar do tema, a doutrina busca distinguir duas diferentes modalidades em que seria possível a ocorrência da consolidação substancial: i) a consolidação obrigatória, hipótese em que, diante das circunstâncias do caso – e da íntima relação operacional, organizacional e financeira entre as sociedades em recuperação, normalmente apta a ensejar a desconsideração da personalidade jurídica –, há automaticamente a consolidação substancial (hipótese em que basta que o juízo da recuperação reconheça que se trata da hipótese de recuperação); e ii) a consolidação voluntária, cuja competência para deliberação seria dos credores reunidos em assembleia geral de credores, na medida em que a consolidação tem como pano de fundo a afinidade entre as sociedades e a adoção, pela regra da maioria, dessa medida como premissa para reestruturação financeira. Aliás, é fácil perceber que, na primeira hipótese, a consolidação substancial é oriunda de uma hipótese de litisconsórcio necessário unitário, ao passo que na segunda, de um litisconsórcio facultativo simples.**

**A consolidação obrigatória decorre da caracterização dos pressupostos para desconsideração da personalidade jurídica previstos no art. 50, CC (desvio da finalidade e confusão patrimonial), bem como da relação operacional e financeira íntima entre as sociedades recuperandas. A propósito, a confusão patrimonial tem sido especificamente relevante para a análise do tema, considerando que é extremamente comum na realidade empresarial brasileira a existência de confusão patrimonial entre as sociedades de um mesmo grupo, especialmente no cenário de crise e nas empresas familiares.**

A consolidação voluntária, por outro lado, não ocorre automaticamente. A rigor, cuida-se de hipótese em que as sociedades em recuperação a propõem e os credores reunidos em assembleia soberanamente a aceitam, dentro de uma perspectiva do sucesso da reestruturação e da superação da crise – este último critério, aliás, é



amplamente utilizado pela jurisprudência estadunidense na análise de pedidos de consolidação substancial.

**Ambas as hipóteses de consolidação substancial são aceitas no direito brasileiro. (...)**”

(MITIDIERO, Daniel; FARO, Alexandre; DEORIO, Karina; LEITE, Cristiano. *Consolidação substancial e convenções processuais na recuperação judicial*. Revista de Direito Bancário e do Mercado de Capitais. Vol. 78, p. 218/228, out/dez de 2017)

17. No mesmo sentido, versa José Eduardo Tavanti Junior:

**“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)

18. O Grupo Real atua e sempre atuou como um grande bloco unitário e com interesses conjuntos. Não há nenhum tipo de tomada de decisão que não leve em conta a totalidade das empresas pertencentes ao grupo econômico das Requerentes. Os fornecedores, o corpo gerencial e os parceiros comerciais são comuns a todos, não havendo efetiva autonomia por parte de qualquer uma das empresas apta a afastar a consolidação substancial no presente caso.

19. 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.

**(III)**

**A ORIGEM DO GRUPO REAL**

**A) UMA EMPRESA COM SEDE DE INOVAÇÃO E COMPROMISSO COM OS SEUS PASSAGEIROS**

20. Fundada em 09 de junho de 1953, a Real Auto Ônibus iniciou as suas atividades através do sistema de lotação, com uma frota de 35 veículos que operava a linha Penha – Pavuna, na Cidade do Rio de Janeiro, sempre tendo como objetivo maior a qualidade do serviço de transporte público e a satisfação do passageiro.



21. No ano de 1967, os sócios em exercício eram proprietários da Auto Viação Leme, que foi incorporada à Real Auto Ônibus para atender a um decreto do Governador Negrão de Lima, que passou a exigir das empresas de transporte urbano uma frota mínima de 60 veículos composta exclusivamente por ônibus. Após a união de ambas as empresas, manteve-se o nome da Real Auto Ônibus por questões comerciais e mercadológicas, uma vez que a nova empresa operaria o eixo centro da cidade/zona sul.



22. Em 1974, a Real já contava com uma frota de 88 ônibus e participou de um processo de licitação que visava a diminuição do fluxo de automóveis no Centro da Cidade do Rio de Janeiro, da

qual saiu vencedora, inaugurando o primeiro serviço público de transporte com ar condicionado do Município, os quais foram imediatamente apelidados pelos cidadãos cariocas de “frescões”, mostrando que a inovação e a qualidade na prestação do serviço eram o norte de sua atuação no mercado carioca. O trajeto escolhido para o projeto piloto foi o Castelo-Jardim de Alá, ligando diversos bairros da zona sul carioca ao centro comercial da cidade.

23. Ligando bairros como Leblon, Ipanema, Copacabana, Flamengo e Botafogo ao Terminal Menezes Cortes, coração pulsante da ligação centro da cidade/zona norte/zona oeste, o serviço foi operado por veículos rodoviários de ar condicionado, com motorização traseira, suspensão a ar, poltronas de couro e serviço de *rodomoças*. A Real passou também a transportar, posteriormente, de forma conjunta com outras empresas do setor, passageiros para São Conrado, Barra e Aeroportos de Santos Dumont e o Internacional do Galeão.



24. Essa atuação completamente destoante do restante das empresas de transportes de passageiros da Cidade do Rio de Janeiro permitiu que a Real buscasse novos horizontes de investimentos, uma vez que o sucesso de sua empreitada era demonstrado pela sua capacidade de expansão e fome por novos negócios.

**B) A EXPANSÃO DAS ATIVIDADES DA REAL AUTO ÔNIBUS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO:  
OS PRIMEIROS PASSOS PARA A CRIAÇÃO DO GRUPO REAL**

25. Uma nova exigência do Poder Concedente, entretanto, agilizou o procedimento de expansão da Real, obrigando as empresas de ônibus a possuir, no mínimo, uma frota de 120 veículos. Assim, exercendo sua política de expansão contínua e total dedicação ao cumprimento das exigências

do setor e da política do Sistema de Transportes Carioca, a Real adquiriu a Castelo Auto Ônibus, integrando as linhas, veículos e garagem à empresa.

26. Com o desenvolvimento da Cidade e a demanda cada vez maior por transporte coletivo urbano, a empresa Autora vivenciou toda a evolução do segmento e se manteve em constante crescimento, alcançando em 1981 uma frota com mais de 200 veículos urbanos e 95 ônibus com ar condicionado, circulando nos principais pontos e nas mais importantes linhas do Rio de Janeiro, com uma miríade de linhas:

121	Estrada de Ferro	Leblon	
126	Rodoviária	Copacabana	via Santa Bárbara
127	Rodoviária	Copacabana	via Aterro
177	Harmonia	Mourisco	
178	Harmonia	Hotel Nacional	via Estrada de Ferro
2011	Leme	Castelo	
2012	Bairro Peixoto	Castelo	
2013	Copacabana	Castelo	
2014	Jardim de Alá	Castelo	
2015	Leblon	Castelo	
2016	São Conrado	Castelo	
2017	Leblon	Rodoviária	
2019	General Osório	Estrada de Ferro	
2144	Aeroporto Internacional	Alvorada	via Copacabana

27. A presença maciça na zona sul e no centro demonstram que a Real é uma figura indissociável ao crescimento e à expansão urbana da cidade, uma vez que o metrô era pouco presente à época e as linhas de ônibus cumpriam um papel essencial ao exercício da cidadania pelas pessoas que habitavam locais mais afastados da cidade.

28. Ainda no ano de 1981, foi criada a empresa Real Turismo, que posteriormente se tornaria a atual Reitur, integrante do Grupo Real. A empresa foi concebida com objetivo de explorar o transporte rodoviário de turismo e fretamento para empresas e condomínios. Dentre os inúmeros clientes da Reitur à época, destacavam-se a Varig, a Lufthansa, a Shell, além de diversos condomínios na Barra da Tijuca e inúmeras agências de turismo.

29. No dia 10 de dezembro de 1985, quando a Real contava com frota de 270 ônibus, a companhia foi encampada pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro junto com diversas empresas de ônibus municipais e outras da Região Metropolitana, causando enorme frustração para os seus sócios,

comprometendo décadas de planejamento e de estratégias comerciais arduamente articuladas ao longo de toda sua história.

30. Somente em 6 de janeiro de 1988, a Real Auto Ônibus foi finalmente devolvida à gestão original, porém, totalmente sucateada em função da péssima administração sofrida durante o período de encampação. Contratos comerciais importantíssimos haviam sido desfeitos, linhas imprescindíveis foram comprometidas e inúmeros ônibus encontravam-se sem condição alguma de utilização.

31. Entretanto, isto não se mostrou como uma barreira intransponível à companhia, que contava com gestores dedicados à estabilização da Real como a principal empresa de transportes na Cidade do Rio de Janeiro.

### **C) O GRUPO REAL NOS DIAS DE HOJE:**

#### **CONSOLIDAÇÃO DO GRUPO REAL COMO PRINCIPAL OPERADOR DAS LINHAS DE ÔNIBUS NA ZONA SUL CARIOCA**

32. Com a devolução da Real aos seus administradores originais, os sócios reiniciaram os seus trabalhos na companhia, promovendo, a cada ano, a recuperação da Requerente e a retomada do ótimo trabalho que havia sido desenvolvido até a interferência do poder público.

33. Os efeitos da encampação persistiram até o ano de 1993, quando ainda eram operados “frescões” com quinze anos de uso, idade superior ao permitido. Foi um período duro e de muita luta por parte dos sócios e dos funcionários da empresa, com o objetivo de reerguer a Real Auto Ônibus e poder oferecer novamente à população um serviço de qualidade.

34. As décadas de 1990 e de 2000 foram períodos de estabilidade para as empresas de transporte de passageiros. O metrô e demais formas de transporte público eram insuficientes para atender a grande demanda da população carioca, sendo extremamente limitados e não alcançando a capilaridade necessária para atender uma megalópole como o Rio de Janeiro.

35. Deste modo, nos anos que se sucederam, a Real Auto Ônibus aproveitou o crescimento do setor e se organizou internamente, segmentando parte de sua frota, investindo na estrutura e na modernização operacional, criando novas linhas, integrando diversos pontos do Município do Rio de Janeiro, gerando novos empregos e participando de importantes processos licitatórios. O retrato da operação da Real, no ano de 1992, era o seguinte:



**Real Auto Ônibus em 1992**

Linha			Passageiros
110	Rodoviária	Jardim de Alá	3.805.961
121	Estrada de Ferro	Copacabana	7.863.832
123	Mauá	Jardim de Alá	4.394.328
126	Rodoviária	Copacabana	5.220.316
127	Rodoviária	Copacabana	8.547.699
128	Rodoviária	Leblon	5.990.987
132	Estrada de Ferro	Leblon	1.537.648
170	Rodoviária	Gávea	5.274.099
172	Rodoviária	Leblon	3.780.090
173	Rodoviária	Antero de Quental	4.407.475
178	Hotel Nacional	Rodoviária	4.617.869
179	Estrada de Ferro	Alvorada	3.207.236
460A	São Cristóvão	Leblon	154.073
462	São Cristóvão	Copacabana	476.655
463	São Cristóvão	Copacabana	266.763
2014	Castelo	Jardim de Alá	182.004
2015	Castelo	Leblon	133.749
2017	Rodoviária	Leblon	6.260.371
2018	Aeroporto Internacional	São Conrado	1.877.674
2145	Aeroporto Internacional	Aeroporto Santos Dumont	2.170.018

Fonte: Anuário Estatístico da Cidade do Rio de Janeiro 1993/1994

36. Atualmente, a Real Auto Ônibus é líder do Consórcio Intersul<sup>2</sup>, participando também do Consórcio Transcarioca<sup>3</sup> e BRT, operando em quase todas as linhas que trafegam entre a Rodoviária/Central até os principais bairros da Zona Sul e circulando nos principais pontos do Município, tendo a maioria absoluta dos números de linhas, contando com aproximadamente 370 ônibus, transportando cerca de 140.000 passageiros por dia útil e gerando, nos dias de hoje, mais de 1.200 (mil e duzentos) empregos diretos e centenas de outros indiretos, sendo uma referência no transporte urbano coletivo carioca e brasileiro.



<sup>2</sup> Consórcio Intersul é um consórcio de empresas brasileiras de transporte coletivo urbano da cidade do Rio de Janeiro. É responsável pelo gerenciamento do transporte de passageiros na região da Zona Sul e Grande Tijuca.

<sup>3</sup> Consórcio Transcarioca é um consórcio de empresas brasileiras de transporte coletivo urbano da cidade do Rio de Janeiro. É responsável pelo gerenciamento do transporte de passageiros na região da Barra da Tijuca, Jacarepaguá, Recreio dos Bandeirantes, Madureira e Cascadura.



37. De forma semelhante, a Premium Auto Ônibus, criada pelos acionistas para dar independência à operação de ônibus executivos do Grupo, atuou por muitos anos no transporte coletivo urbano do Município do Rio de Janeiro, sendo uma das principais operadoras dos “frescões” na Cidade do Rio de Janeiro. A empresa passou por uma reformulação da marca, substituindo os modelos antigos de veículos por novos e alterando o *layout* de pintura. Os serviços prestados foram sendo sucessivamente aprimorados, adicionando-se, por exemplo, internet aos ônibus então operados. No entanto, posteriormente, houve a descontinuidade desta operação em razão da premente necessidade de caixa do Grupo. Os valores oriundos da operação de cessão das linhas da Premium foram utilizados para socorrer o caixa da Real, demonstrando, mais uma vez, o verdadeiro grupo econômico que existe entre todas as empresas do Grupo Real.

38. Já a RTM surgiu como uma oportunidade de diversificar o patrimônio do Grupo Real em função da volatilidade do cenário político da Cidade do Rio de Janeiro. Com efeito, trata-se de um investimento a longo prazo e que demanda investimentos para maximizar a operação, principalmente por estar sediada em outro estado brasileiro (São Paulo).

39. A Reitur, por sua vez, como mencionado nas linhas anteriores, mantém a atuação no mercado de fretamento e de turismo até os dias de hoje. Dentro os seus inúmeros clientes, destacam-se empresas nacionais e multinacionais assim como grandes condomínios e Operadoras Turísticas, sendo uma das empresas preferidas do mercado devido à sua reconhecida qualidade na prestação de seus serviços.



40. Ao compulsar a completude das Requerentes, verifica-se um grupo que obteve receitas em 2018 na casa dos R\$ 160.000.000,00 (cento e sessenta milhões de reais) e possui 461 carros, prestando um serviço essencial em 02 (duas) das principais Cidades do País (Rio de Janeiro e São Paulo) e que, superada a momentânea crise estrutural vivenciada pelo setor, certamente, retornará à sua época áurea.

41. E é exatamente por este motivo que se mostra essencial explicar todo o contexto de crise enfrentada pelo setor de transportes carioca, que vêm, ao longo dos últimos anos, definindo em razão da total ausência de segurança jurídica para os licitantes, além da crise econômica.

#### (IV)

#### **A CRISE ESTRUTURAL VIVENCIADA PELO SETOR DE TRANSPORTES CARIOCA:**

##### **A) PARTICULARIDADES DO PROCEDIMENTO LICITATÓRIO QUE CONTRIBUÍRAM PARA O ENVIDAMENTO DAS EMPRESAS DO SETOR**

42. De pronto, cumpre ressaltar que a Real Auto Ônibus, que opera no transporte urbano de passageiros na Cidade do Rio de Janeiro, é responsável por maior parte das receitas advindas do Grupo Real, sendo certo que é a principal empresa operacional do Grupo.

43. Deste modo, é perfeitamente compreensível o porquê de a crise vivenciada pelo setor de transportes carioca afetar de sobremaneira o resultado do Grupo Real.

44. Em meados de 2010, o então prefeito Eduardo Paes licitou o serviço de transportes de passageiros no Município do Rio de Janeiro, no qual restaram criados 4 (quatro) consórcios, a saber: Intersul, Transcarioca, Internorte e Santa Cruz.

45. O objetivo do novo sistema era alterar o regime de permissões individuais, por empresa, por linha, para um regime de concessão por 4 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.

46. A Real era parte de dois desses consórcios: o Intersul (participando como empresa-líder do consórcio) e o Transcarioca. Já a Premium participava de três desses consórcios: Intersul, Transcarioca e Internorte.

47. A licitação, no entanto, demandava o atendimento à diversas exigências, como, por exemplo, mas não limitado à 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.

48. Por outro lado, 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.

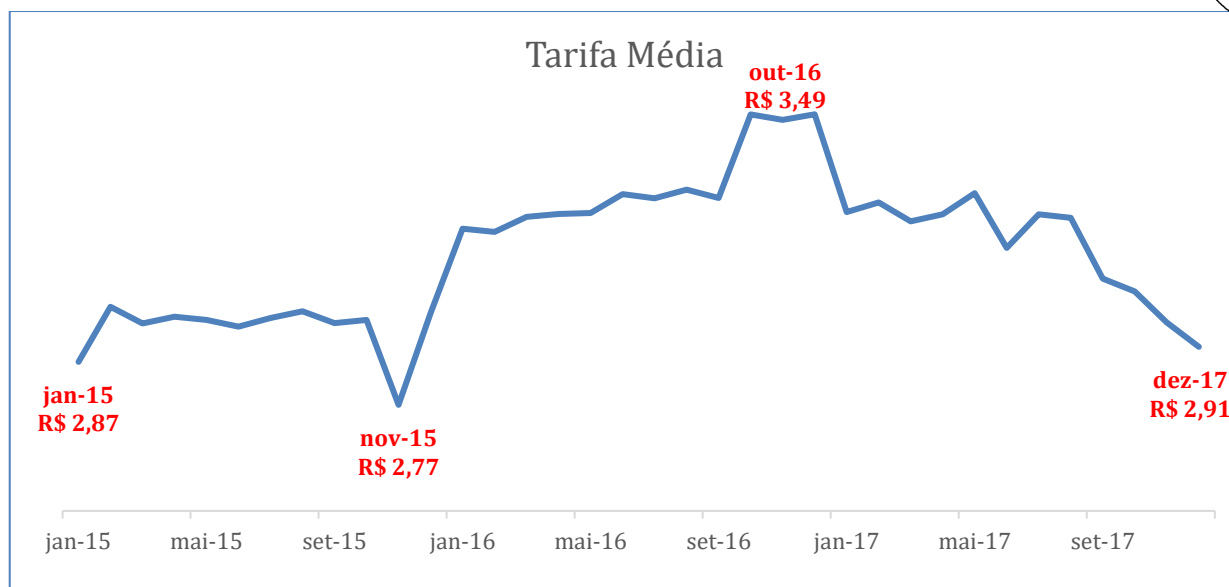
49. Apesar de ter se sagrado vencedora do processo licitatório, o primeiro grande obstáculo financeiro enfrentado pelo Grupo Real foi exatamente arcar com este alto investimento exigido pelo contrato de licitação, tendo por contrapartida uma baixa margem de lucro, conforme foi inicialmente previsto nos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

50. Com a efetivação desta licitação, foi concebido o bilhete único e as fórmulas para ajuste anual da tarifa e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, sendo certo que todas as consorciadas tinham a legítima expectativa que o Poder Concedente fosse cumprir com o contratualmente acordado.

51. O Bilhete Único Municipal foi criado para permitir que os passageiros pudessem viajar em até 3 ônibus (integrações), pagando apenas uma passagem, no intervalo de 3 horas, sem qualquer ônus adicional ao passageiro.

52. Para a definição da tarifa em 2010, inicialmente as integrações foram estimadas em 5% (cinco por cento), porém, atualmente aproximadamente 15% (quinze por cento) dos passageiros utilizam o Bilhete Único e não há qualquer subsídio do Poder Público que compense tal diferença.

53. Isso significa dizer que a tarifa atual de R\$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos) representa na prática uma tarifa média por passageiro de R\$ 3,45, conforme ilustra o gráfico disposto abaixo:



54. Os ônibus das linhas também foram padronizados de acordo com o consórcio ao qual pertenciam, gerando um elevado custo de pintura dos ônibus, estabelecendo uma unidade visual entre eles, o que, por óbvio, prejudicou os passageiros que estavam acostumados com as antigas características dos veículos.

55. Durante este período inicial da licitação (por volta dos anos de 2011/2013) também houve o aumento dos transportes clandestinos nas ruas do Rio de Janeiro, especialmente no centro e na zona sul, onde se concentravam as atividades da Real e da Premium, o que reduziu ainda mais a sua receita. As “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 Poder Público naquela ocasião.

56. Esses meios de transporte clandestinos, além de circularem de forma totalmente ilegal, faziam o trajeto que bem entendiam, não possuíam custos com impostos, manutenção de veículos, fiscalização, nem com demandas judiciais, e ainda cobravam uma tarifa bem mais atrativa à população, deixando o transporte regulado sem as mínimas condições de concorrência. Além disso, por não respeitarem o itinerário exigido pelo Poder Concedente, podiam atuar com uma liberdade bem maior, operando nos horários de pico em que há uma maior demanda sem ter que arcar com os custos dos veículos rodando em horários de pouca movimentação.

57. Tendo em vista a necessidade de cumprimento das condições estabelecidas no procedimento licitatório e, ainda, visando expandir os negócios em outros estados da federação, o Grupo Real adquiriu, em 2011, a RTM, empresa com sede em Guarulhos e com frota de aproximadamente 60

veículos. Na mesma senda, em 2012, o Grupo Real adquiriu a empresa de transportes Friburgo Auto Ônibus Ltda. (“FAOL”), sediada em Nova Friburgo e que contava com aproximadamente 120 veículos.



58. Ambas as aquisições levaram em conta o aspecto econômico-financeiro dos procedimentos licitatórios, uma vez que a média de passageiros se mantinha relativamente estável à época e havia previsão contratual quanto ao aumento da passagem. Com isso em mente, estes investimentos, que somente dariam algum tipo de retorno financeiro à longo prazo, foram realizados, pois faziam sentido naquela ocasião.

#### **B) OS REITERADOS DESCUMPRIMENTOS DO CONTRATO DE LICITAÇÃO POR PARTE DO PODER CONCEDENTE**

59. O que se verificou a partir do ano de 2013, todavia, 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 acordado com as consorciadas e diminuiu a tarifa aplicada unilateralmente, como ocorreu durante as manifestações em julho de 2013.

60. Neste ensejo, importante ressaltar que, ao longo dos últimos 6 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 oportunidades, apenas readequou-se a tarifa ao que era vigente antes da diminuição<sup>4</sup>.

61. Essas alterações ocorreram nas mais diversas instâncias do Poder Público. Em alguns momentos, a alteração 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 uma tarifa, o que dificultou de sobremaneira qualquer forma de atuação comercial e/ou manutenção de investimentos.

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

63. No ano de 2015, Eduardo Paes fechou, ainda, um acordo com o Ministério Público para a derrubada do viaduto da Perimetral, no Centro do Rio de Janeiro. No acordo, havia a previsão de adequação dos terminais de passageiros, de racionalização das linhas de ônibus e a substituições das frotas por veículos refrigerados. Estas previsões, no entanto, **nunca** fizeram parte do contrato de concessão assinado pelos consorciados e pela Real e Premium, sendo uma ficção política gerida pelo então prefeito para angariar apoio popular.

64. Neste ensejo, o setor de transportes obviamente judicializou o seu posicionamento contrário à tal decisão unilateralmente imposta pelo prefeito. Entretanto, a premente necessidade de caixa por parte das empresas pertencentes ao setor acabou por culminar em um acordo com a prefeitura, em que foi majorada a tarifa (leia-se: foi cumprido o previsto no contrato de concessão) em contrapartida à desistência destas demandas.

65. A climatização da frota, entretanto, representava a substituição de toda a frota em operação, visto não ser possível apenas a instalação de aparelhos de ar condicionado nos veículos. Há problemas estruturais que inviabilizam a simples instalação dos equipamentos, o que exigiu, mais uma vez, uma pesada injeção de capital na readequação e na modernização dos veículos, sangrando diretamente o caixa da companhia.

---

<sup>4</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>.



66. A pressão popular e as constantes interferências do Ministério Público na operação das empresas de ônibus 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 perniciosa por parte do Poder Concedente.

67. 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.

68. Contudo, 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 Rio de Janeiro, enfrentaram profundo período de recessão e de instabilidade econômica, aumentando brutalmente o número de desempregados e, conseqüentemente, de passageiros circulantes, reduzindo drasticamente a receita da companhia e os parâmetros de lucro das empresas de ônibus. Houve uma queda de 20% (vinte por cento) no número de passageiros circulando e o bloqueio de inúmeros pontos de convergência na cidade (principalmente no centro, com o novo VLT).

69. A baixa no preço do barril de petróleo (que não se traduziu na baixa no preço do diesel, combustível utilizado pelos ônibus) e os suntuosos investimentos feitos na realização das Olimpíadas do Rio de Janeiro agravaram ainda mais a crise na cidade, consolidando um desemprego recorde e a mais acentuada instabilidade econômica das últimas décadas. E, como se sabe, a maior parte dos passageiros de ônibus utilizam o serviço para ir e retornar de seus postos de trabalho, de modo que o desemprego é um relevantíssimo fator de instabilidade no sistema.

70. No ano de 2017, ao deixar o cargo de prefeito, Eduardo Paes sugeriu ao seu sucessor, o atual prefeito Marcelo Crivella, uma tarifa de R\$ 3,95 (três reais e noventa e cinco centavos). A tarifa vigente, àquela época, era de R\$ 3,80 (três reais e oitenta centavos). Para evitar desgastes políticos, o prefeito se recusou a efetuar o aumento, mantendo a tarifa sem o aumento previsto no contrato de concessão.

71. Para agravar ainda mais o estado de crise do setor de transportes carioca, o Ministério Público, através do Processo nº 0001667-91.2015.8.19.0001 e da Ação Civil Pública nº 0241155-35.2016.8.19.0001, conseguiu reduzir a tarifa aplicável (que já se encontrava ultrapassada), para R\$ 3,60

(três reais e sessenta centavos) em agosto de 2017 para R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos) em novembro de 2017. Esta tarifa só foi revista em meados de 2018, através de um acordo do setor com a prefeitura e o Ministério Público. A tarifa foi elevada para R\$ 3,95 (três reais e noventa e cinco centavos).

72. Cabe ressaltar que durante esse período de tarifa reduzida, a Real suportou um déficit operacional. Isto é, a receita era insuficiente sequer para pagar os custos básicos da operação, como Folha de Pagamento, combustível e tributos, resultando a necessidade de se alavancar com empréstimos bancários.

73. Apesar de estar previsto o reajuste para o mês de dezembro, somente em fevereiro de 2019, a tarifa foi majorada para o valor de R\$ 4,05 (quatro reais e cinco centavos), valor este que não resolve a situação que anos de descaso e desrespeito aos contratos celebrados representam.

74. 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, como já comprovado por diversas auditorias.

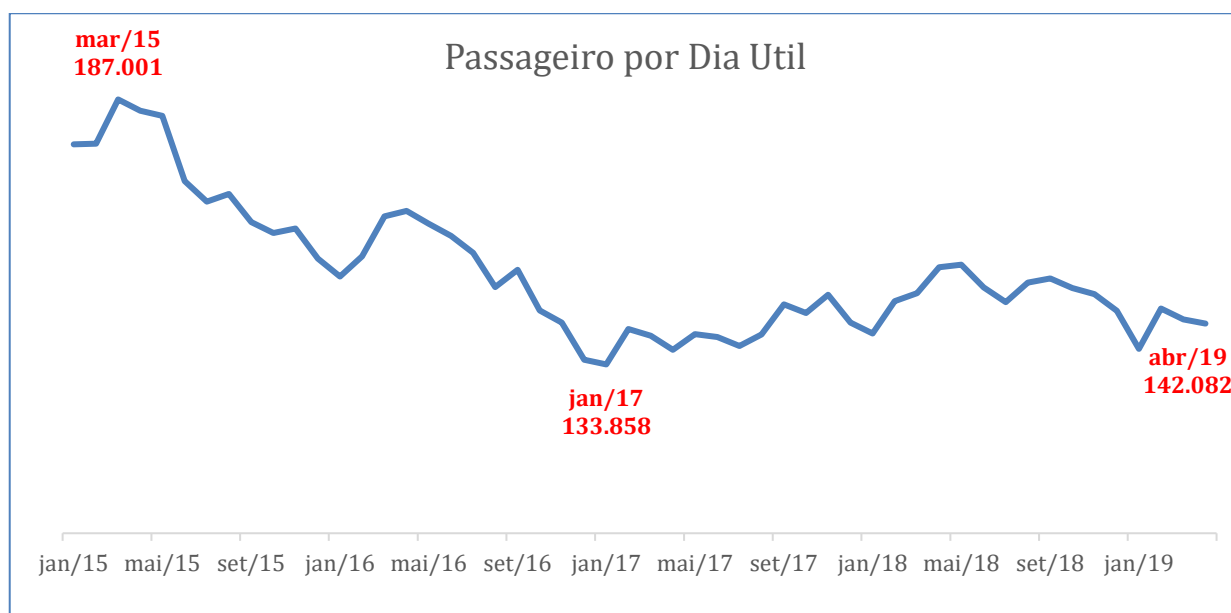
75. O setor se encontra em claro processo de desmonte. Diferentemente dos demais serviços essenciais prestados por empresas de outros segmentos, os efeitos da crise no ramo dos transportes, apesar de terem iniciado em 2013, ainda não foram efetivamente sentidos pela população, que, apesar de conseguir ver o sucateamento do setor (cabalmente demonstrado pelo aumento da idade média das frotas), ainda não sentiu nenhuma alteração substancial no serviço prestado.

76. Os ônibus queimados, as manifestações impedindo a circulação dos veículos e demais atos criminosos realizados ao longo dos últimos anos também tiveram um forte efeito nas receitas do setor de transportes, que enfrenta, sem dúvida alguma, a maior crise de sua história.

77. Os números divulgados no 16º Congresso de Pesquisa e Ensino em Engenharia de Transportes do Estado, promovido pela Coppe/UFRJ, demonstraram que cerca de 2 milhões de pessoas deixaram de utilizar os ônibus nos deslocamentos diários nestes mesmos anos com o surgimento de transportes alternativos<sup>5</sup>. Isto resta cabalmente demonstrado nas sucessivas quedas de passageiros por dia útil<sup>6</sup>:

<sup>5</sup> <https://oglobo.globo.com/rio/onibus-deixam-de-transportar-cerca-de-2-milhoes-no-estado-do-rio-23002356>.

<sup>6</sup> Base histórica média. Fonte: Steinfank



78. Somando-se a todos 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 da Real.

79. Todos estes fatores contribuíram para um cenário desesperador dentro do setor de transporte urbano de passageiros no Rio de Janeiro. Desde 2013, aproximadamente 13 (treze) empresas de ônibus<sup>7</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.

80. A presente recuperação judicial é, portanto, a única saída para o Grupo Real, que se encontra em forte crise econômico-financeira 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, fulminaram o operacional do Grupo.

<sup>7</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.

(V)

**A CRISE DO GRUPO REAL**

81. O Grupo Real é um dos diversos agentes do setor de transporte urbano carioca que está inserido dentro do contexto de crise acima apresentado.

82. Como anteriormente informado, a Real Auto Ônibus Ltda. é a empresa líder do consórcio, contraindo para si inúmeras responsabilidades inerentes à função. Da mesma forma, a RTM opera no Estado de São Paulo, concentrando 3 linhas intermunicipais que ligam o município de Guarulhos à São Paulo. Ambas as empresas possuem por objeto exatamente o transporte urbano de passageiros, incorrendo em todas as vicissitudes deste sistema, que se encontra, no momento, extremamente oneroso aos seus participantes.

83. No caso específico do Grupo Real, os números revelam de maneira indiscutível a crise enfrentada pelo setor.

84. Em seu auge, o Grupo Real transportava em torno de 200.000 (duzentos mil) passageiros diariamente, tanto nos ônibus “frescões” quanto nos normais. Já possuiu 3.500 (três mil e quinhentos) funcionários que faziam a “máquina” operacional do sistema girar, cumprindo todas as disposições impostas pelas agências reguladoras sem maiores transtornos.

85. Hoje, o cenário configurado mostra um grupo econômico em recessão. O número de passageiros foi reduzido para 140.000 (cento e quarenta mil) por dia útil, enquanto o quadro de funcionários também teve que se adaptar à esta nova realidade.

86. 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, parte significativa da frota estará obsoleta em alguns anos, o que demonstra que a exploração da atividade de transporte de passageiros no Rio de Janeiro deve necessariamente passar por uma reformulação interna, reestabelecendo o equilíbrio financeiro presente na fase inicial após a licitação.

87. Ademais, as constantes necessidades de renovação da frota ao longo dos últimos anos levaram a um endividamento bancário que é completamente impagável sem o auxílio do instituto da recuperação judicial. Este investimento, feito em grande escala com objetivo de cumprir as

especificações da licitação e fornecer melhor qualidade no serviço prestado aos passageiros, se mostrou incrivelmente oneroso em razão do descumprimento do reajuste da tarifa por parte do Poder Concedente. Ademais, como já anteriormente mencionado, a climatização da frota, que sequer consta no contrato de licitação, revela que as pressões políticas ignoram completamente a segurança contratual e a previsibilidade da relação entre as partes.

88. Estes fatores, somado aos investimentos de diversificação das operações realizados e que, pelo seu perfil, não performaram, contribuíram diretamente para o desequilíbrio financeiro das contas do Grupo Real. Exatamente por este motivo que a FAOL, adquirida em 2012, foi vendida. Os investimentos que deveriam ser realizados não se concretizaram em razão da ausência do capital esperado, uma vez que a tarifa não acompanhou o previsto em contrato, o que corroborou para que o resultado operacional do Grupo Real não acompanhasse o crescimento galopante da dívida financeira.

89. Vale destacar que, assim como ocorreu com a cessão das linhas da Premium, o valor resultante da venda da FAOL foi integralmente injetado no caixa da Real, a fim de socorrer as necessidades financeiras urgentes do Grupo naquele momento.

90. Neste ponto, é imprescindível se ressaltar que, hoje, o Grupo Real apresenta fluxo de caixa operacional positivo. Isto significa dizer que o Grupo é perfeitamente viável e que somente se encontra no atual estado econômico-financeiro em razão dos anos de descumprimento do contrato licitatório por parte do Poder Público, o que obrigou o Grupo a buscar auxílio através de mútuos e outras operações financeiras com altas taxas de juros.

91. Equacionando as dívidas financeiras, o que certamente será feito através da presente recuperação judicial, o resultado do Grupo Real retornará à sua fase de ouro, o que impactará positivamente na qualidade do serviço essencial que presta para a população da Cidade do Rio de Janeiro.

## (VI)

### COMENTÁRIOS FINAIS E A VIABILIDADE DO GRUPO REAL

92. Tendo em vista a plena viabilidade econômico-financeira do Grupo Real, é certo que a utilização dos mecanismos e alternativas disponibilizados pelo instituto da recuperação judicial serão efetivamente capazes de promover a superação da crise que atravessa, bastando, para tanto, que as dívidas negociadas a curto prazo sejam alongadas, ou ao menos suspensas pelo período necessário à

implementação das estratégias de liquidez que serão oportunamente detalhadas no plano de recuperação judicial.

93. Como anteriormente mencionado, o fluxo de caixa operacional do Grupo Real é positivo, mesmo com uma tarifa que se mostra plenamente incompatível com as disposições contratuais. Ademais, o serviço prestado é de uma essencialidade ímpar ao Rio de Janeiro, uma vez que garante aos seus moradores o exercício do direito de acesso à Cidade e, como tal, deve ser protegido da melhor maneira possível.

94. Os serviços prestados e os postos de empregos garantidos pela continuidade do Grupo Real já demonstram de maneira incontestável a função social das Requerentes, seja como prestadoras de serviço essencial à Cidade, seja como fonte geradora de empregos.

95. Além disso, o fato da Real Auto Ônibus ser a empresa-líder do consórcio Intersul 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.

96. A preservação dos mais de 1.500 empregos também é um fator importantíssimo para a sociedade. Eventual quebra não se coaduna com o interesse social na manutenção das atividades das Requerentes, sendo certo que o Grupo Real se adequa a todos os requerimentos objetivos e subjetivos presentes na Lei nº 11.101/2005.

97. Os fatores acima listados demonstram cabalmente a viabilidade do Grupo Real 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.

## (VII)

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

98. O Grupo Real esclarece que preenche 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.

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

- Todas as empresas do polo ativo exercem regularmente as suas atividades há mais de 02 (dois) anos, conforme comprova a anexa documentação, em consonância ao que dispõe o caput do artigo 48;
- 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
- Seus administradores e sócios controladores nunca sofreram qualquer condenação por crimes falimentares (artigo 48, inciso IV).

100. Adicionalmente, informam que instruem o presente pedido com todos os documentos exigidos pelo artigo 51 da Lei nº 11.101/2005, a saber:

- Demonstrações Contábeis – Balanço, DRE e Fluxo de Caixa Projetado (artigo 51, inciso II), relativos aos anos de 2016, 2017 e 2018 (**doc. 03**);
- Relação nominal completa de credores das Requerentes (artigo 51, inciso III), apresentada por meio de lista compilada (**doc. 04**);
- Relação integral dos empregados das Requerentes (artigo 51, inciso IV), apresentadas de forma compilada (**doc. 05**);
- Certidão de regularidade do devedor no Registro Público de Empresas, através das certidões emitidas junto às Juntas Comerciais do Estado do Rio de Janeiro e de São Paulo, atos constitutivos atualizados e atas de nomeação dos atuais administradores (artigo 51, inciso V) (*vide* Doc. 01);
- Relação dos bens particulares dos sócios controladores e dos administradores do devedor (artigo 51, inciso VI) (*vide* pedido de sigilo);

Extratos atualizados das contas bancárias e aplicações financeiras (artigo 51, inciso VII) – **doc. 06;**

- Certidões dos cartórios de protestos situados na comarca do domicílio ou sede do devedor e naquelas onde possui filial (**doc. 07**); e
- Relação de todas as ações judiciais (artigo 51, inciso IX) que envolvem a Requerente (**doc. 08**).

101. 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 de todas as empresas do Grupo Real. Todavia, 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>8</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.

102. 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>9</sup>.

### (VIII)

#### PEDIDOS

103. 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

<sup>8</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>9</sup> “Art. 52 – Estando em termos a documentação exigida pelo art. 51 desta Lei, o juiz **deferirá** o processamento da recuperação judicial (...)”(grifos nossos)

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.

104. O Grupo Real consigna que apresentará Plano de Recuperação Judicial dentro do prazo legal.

105. Por fim, pugna que todas as futuras publicações e intimações sejam realizadas exclusivamente em nome de seus procuradores, André Luiz Oliveira de Moraes e Ruan Carvalho Buarque de Holanda, inscritos na OAB/RJ sob os nºs 134.498 e 186.561, respectivamente, sob pena de nulidade e violação ao que dispõe o artigo 236, § 1º, do Código de Processo Civil.

106. 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, 16 de abril de 2019

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

**Rafaella Savaget Madeira**  
**OAB/RJ 150.596**

**Ruan Carvalho Buarque de Holanda**  
**OAB/RJ 186.561**

**Fabiana Marques Lima**  
**OAB/RJ 169.829**

**Pedro Henrique Escosteguy**  
**OAB/RJ 225.284**