Transbrasil entra com pedido de recuperação judicial

A companhia aérea Transbrasil entrou com pedido de recuperação judicial na 2ª Vara de Falências e Recuperação Judicial de São Paulo. A empresa, que atualmente está inativa, tem projeto de recuperação assinado pela Trevisan Consultoria e conta com uma possibilidade de parceria com o grupo responsável pela recuperação da Companhia Aérea Avianca.

O pedido ainda está sendo analisado pela Justiça. Na inicial, a empresa responsabiliza as políticas do governo para as empresas aéreas e o Grupo General Eletric pela sua crise financeira, lembrando que outras empresas aéreas tradicionais, a Varig e a Vasp, já entraram com pedidos de recuperação no Rio e em São Paulo, respectivamente.

O projeto prevê que a Transbrasil se dedique exclusivamente ao transporte de carga. Atualmente, a dívida da empresa é estimada em R$ 1 bilhão, valor menor do que o das tradicionais concorrentes. A dívida é com funcionários, credores privados e com o governo.

Além do pedido de recuperação judicial, a empresa quer responsabilizar judicialmente o Grupo General Eletric por sua crise. “O número de reservas caiu drasticamente com a notícia de que eles haviam pedido a falência da Transbrasil. Além disso, o pedido dificultou a relação da companhia com fornecedores”, argumenta o advogado **Cristiano Zanin Martins**, do Roberto Teixeira & Advogados, um dos autores do pedido de recuperação.

O pedido de falência foi suspenso por decisão do ministro Eros Grau, do Supremo Tribunal Federal. Segundo Martins, a Transbrasil anexou ao processo laudos que demonstrariam que as dívidas cobradas pelo grupo já haviam sido pagas pela companhia.

Ele lembra ainda que o Grupo General Eletric tomou seis de suas aeronaves que estavam com a Transbrasil em uma véspera de feriado. Na época, a companhia operava com 20 aviões, dos quais três eram próprios. “Já naquela época, a maioria dos aviões usados pelas empresas brasileiras eram de leasing, um mercado que é praticamente um monopólio do Grupo General Eletric”, acusou.

A Transbrasil sustenta que as ações do grupo são uma retaliação de um incidente em fevereiro de 2000, quando aconteceu, em Porto Alegre, uma aquaplanagem com um avião usado pela companhia. Segundo a Transbrasil, o Grupo General Eletric pressionou a companhia para declarar a perda total da aeronave, pois o valor do seguro era de US$ 34 milhões, enquanto o seu valor real era de US$ 17 milhões.

Leia a integra do pedido

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DA VARA DE FALÊNCIAS E RECUPERAÇÕES JUDICIAIS DA COMARCA DE SÃO PAULO

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

TRANSBRASIL S/A LINHAS AÉREAS, sociedade empresária com principal estabelecimento na cidade de São Paulo, na Rua General Pantaleão Teles, 40, inscrita no CNPJ sob os nºs 60.872.173/0016-08 (São Paulo) 60.872.173/0001-21 (Brasília), 60.872.173/0044-61 (Manaus), 60.872.173/0119-13 (Salvador) 60.872.173/0022-56 (Fortaleza), 60.872.173/0008-06 (Vitória), 60.872.173/0146-96 (Goiânia), 60.872.130/0129-95 (São Luis), 60.872.173/0074-87 (Belo Horizonte), 60.872.173/0104-37 (Cuiabá), 60.872.173/0038-13 (Belém), 60.872.173/0177-51 (Curitiba), 60.872.173/0032-28 (Rio de Janeiro), 60.872.173/0060-81 (Porto Alegre), 60.872.173/0094-20 (Natal), 60.872.173/0009-89 (Aracaju), 60.872.173/0062-43 (Florianópolis), 60.872.173/0110-85 (Maceió), vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, por intermédio de seus advogados e procuradores que esta subscrevem, com fundamento nos arts. 47 e 48 da Lei nº 11.101/05, requerer **RECUPERAÇÃO JUDICIAL** pelos motivos a seguir aduzidos.

— I —

DA COMPETÊNCIA DESTE E. JUÍZO

O art. 3º, da Lei nº 11.10.1/2005 estabelece, na esteira do art. 7º do antigo Decreto-Lei nº 7.661/45, que a competência para conhecer e julgar pedido de recuperação judicial é do juízo do local do principal estabelecimento da empresa-requerente.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Pois bem.

Embora a Requerente tenha sua sede formalmente localizada no Distrito Federal (DF), é certo que em São Paulo (SP) se encontra o seu principal estabelecimento desde a sua constituição.

Realmente, é em São Paulo (SP) onde estão localizados os órgãos vitais da Requerente, responsáveis pela tomada das decisões e organização da empresa.

Tanto é verdade que a Requerente teve contra si processado pedido falimentar perante esta Comarca de São Paulo (Autos nº 232.140.4-04, em trâmite perante o E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo) — o qual, adiante-se, foi formulado pelo Grupo General Electric **dolosamente**, com base em **nota promissória já paga**, conforme laudo judicial ora anexado, e pode ser considerado como o motivo principal da atual situação econômico-financeira da Requerente e, por conseguinte, da necessidade da recuperação judicial ora vindicada.

Adiante-se desde logo, sem prejuízo das devidas informações sobre o tema que serão prestadas no corpo desta petição, inclusive para demonstrar que a TRANSBRASIL preenche os requisitos exigidos pela legislação para o requerimento da presente recuperação judicial, que referido pedido falimentar teve a

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

sua tramitação suspensa pelo Excelso Supremo Tribunal Federal nos autos da Ação Cautelar nº 572-8, através de r. decisão proferida pelo Em. Ministro EROS GRAU que considerou "teratológica" tal ação — decisão esta confirmada, ulteriormente, por rr. decisões proferidas pelo Em. Ministro NELSON JOBIM e CEZAR PELUSO.

Diante desse cenário, é indiscutível a competência deste E. Juízo para conhecer, processar e deferir o presente pedido de recuperação judicial.

-

— II —

DOS FATOS

II.1 – A empresa TRANSBRASIL

-

A TRANSBRASIL é tradicional sociedade empresária concessionária de serviços públicos com 50

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

(cinqüenta) anos de existência, tendo por objetivo, nos termos do artigo 2º do seu Estatuto Social,

"(…) a exploração ou prestação de serviços, compreendendo:

a) Transporte aéreo regular em todas as suas modalidades, com serviços de passageiros, cargas, encomendas, expressos e malas postais, dentro das normas legais e regulamentares vigentes;

b) Turismo, hotelaria, restaurantes e cozinha de bordo;

c) Hangaragem, manutenção e engenharia aeronáutica;

d) Processamento de dados incluindo a criação, adaptação e desenvolvimento de programas ou sistemas;

e) Assistência Técnica, administrativa e financeira em atividades de apoio, auxiliares ou suplementares do Transporte Aéreo em geral".

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Fundada em 05 de janeiro de 1955 pelo empreendedor Omar Fontana, a empresa iniciou as suas atividades de transportadora aérea como Sadia S/A Transportes Aéreos.

À época, a empresa disputava o mercado da aviação civil com outras 11 (onze) transportadoras aéreas de passageiros e cargas.

Em virtude da excelência e da qualidade dos seus serviços, a empresa evolui rapidamente, aumentando o número de aeronaves, de empregados e de locais em que presta serviços de transportes aéreos.

Em 1968 a empresa abriu o seu capital social e distribuiu ações entre os seus funcionários.

O nome atual da empresa, “Transbrasil S/A Linhas Aéreas”, foi incorporado em 1972.

Em 1978 a empresa se tornou a maior operadora de jatos Boing 727 da América do Sul, recebendo

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

inúmeros prêmios.

Em 1983 a empresa foi a primeira a receber o Boeing 767-200 no hemisfério sul, iniciando serviços *charters* para Orlando, Flórida (EUA).

Em 1986, a empresa passou a operar com aeronaves Boeing 737-300 e dos 737-400.

Em junho de 1990, a empresa passou a oferecer vôos diários partindo de São Paulo e do Rio de Janeiro para Miami (EUA) e Orlando (EUA). Em agosto do ano seguinte, a empresa inaugurou 02 (duas) freqüências semanais entre Rio – São Paulo – Brasília sem escalas para Washington (EUA). E a partir de junho do mesmo ano a companhia recebeu outras 03 (três) aeronaves Boeing 767-300 ER para realizar seus vôos internacionais.

Ainda na mesma década a empresa passou a operar 06 (seis) freqüências para Washington (EUA) e inaugurou serviços para Nova Iorque (EUA) — para onde passou a oferecer vôos diários sendo 04 (quatro) via Miami (EUA) e 3 (três) via Washington (EUA).

No ano seguinte a empresa recebeu autorização para iniciar serviços para Buenos Aires e Viena.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Em 1992 a empresa aumentou sua participação na Ponte Aérea Rio-São Paulo de 7% (sete por cento) para 20% (vinte por cento), gerando receitas adicionais de US$ 25 milhões.

Em junho de 1995, a empresa passou a servir Amsterdã em conjunto com Viena, ligando estas cidades à Fortaleza, Rio de Janeiro e São Paulo. Com mais esta rota pioneira, a companhia deu sua contribuição para o desenvolvimento turístico/econômico da região nordeste do Brasil.

Em 2001, a empresa dispunha de vôos para mais de 30 (trinta) destinos no território brasileiro, 4 (quatro) destinos em território americano (EUA) e 4 (quatro) destinos na Europa.

A bandeira da TRANSBRASIL, nesse contexto, tornou-se conhecida não só nacionalmente, mas, também, no âmbito internacional — com vôos para diversos lugares do Brasil e do Mundo. Não se pode olvidar, ainda, que a excelência da prestação dos serviços de manutenção também contribuíram para tal imagem.

Essa posição no mercado, o caráter pioneiro das suas atividades, aliado à excelência dos serviços, conquistou a simpatia de seus clientes em todo o País e no Mundo, sendo certo que esse cenário manteve-se estável até a presente data a despeito da crise enfrentada pela empresa, conforme será exposto a seguir.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Por tudo o que foi exposto, a TRANSBRASIL, ainda hoje, é empresa que preservou sua imagem e tradição no mercado da aviação civil nacional e internacional.

II.2 – A crise

A despeito de sempre haver mantido a qualidade dos seus serviços tanto em vôos nacionais, como em vôos internacionais, a TRANSBRASIL, assim como as demais empresas aéreas, passou a enfrentar dificuldades na década de 1990 em decorrência da fracassada política governamental para o setor — a qual caminhou do "congelamento" à absoluta liberdade do valor das tarifas aéreas à mais absoluta liberdade.

A crise do petróleo, o verdadeiro cartel existente entre os agentes responsáveis pelo arrendamento das aeronaves (onde o Grupo General Electric verdadeiramente domina todo o mercado nacional e internacional), entre outros fatores exógenos, também contribuíram de forma significante para o comprometimento das finanças da empresa.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

No âmbito interno, o comprometimento da saúde e o posterior falecimento do seu fundador, o Dr. Omar Fontana, deixou a companhia sem o seu criador e timoneiro natural.

É fato, pois, que no final da década de 90 e início desta década, a TRANSBRASIL estava fragilizada.

Sem prejuízo disso, a TRANSBRASIL, como as demais empresas do setor, continuou buscando, com relativo sucesso, soluções empresariais para solucionar a crise.

Veja-se, nesse sentido, que no primeiro trimestre de 2001, antes das nefastas e ilícitas ações do Grupo General Electric (cf. abaixo), a empresa apresentou **lucro operacional**.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

II.3 – A TRANSBRASIL é vítima de ação ilegal do GRUPO GENERAL ELECTRIC

Em fevereiro de 2000, a aeronave que fazia o vôo 202 da TRANSBRASIL — entre São Paulo e Porto Alegre — sofreu uma aquaplanagem no Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre (RS).

Referido evento causou algumas avarias na aeronave — um Boing 737-400, prefixo PT-TEO, de propriedade do Grupo General Electric, que estava arrendado à TRANSBRASIL.

A despeito disso, o Grupo General Electric tentou convencer a TRANSBRASIL, a todos os custos, a declarar a perda total da citada aeronave. Com isso, o Grupo General Electric, proprietário da aeronave, objetivava receber o valor do seguro. Explica-se: a aeronave valia aproximadamente US$ 17 milhões e estava segurada por US$ 34 milhões.

A TRANSBRASL não concordou com tal pretensão ilícita do Grupo General Electric e este, em represália, tomou de uma só vez, *em véspera de feriado*, 06 (seis) aeronaves que estavam arrendadas à empresa, causando vultosos prejuízos e desequilíbrio econômico-financeiro.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Esse cenário foi relatado com riqueza de detalhes e em declarações escritas pelos Engenheiros Francisco Eustáquio Chavez Mendes e Rogério Araújo, respectivamente, Diretor de Engenharia e Manutenção e Coordenador de Reparos da TRANSBRASIL à época — os quais participaram de todas as reuniões sobre o assunto em Miami, EUA.

Esclareça-se que a aeronave envolvida na aquaplanagem acima mencionada foi ulteriormente recuperada e voou pela empresa VARIG até pouco tempo atrás, deixando evidente a pretensão ilícita do Grupo General Electric.

Esclareça-se, ainda, que a TRANSBRASIL detinha 35% (trinta e cinco) por cento, aproximadamente, do mercado da aviação civil nacional no momento em que o Grupo General Electric a desapossou das 06 (seis) aeronaves supramencionadas.

Dessa forma, os prejuízos decorrentes da *vindita* adotada pelo Grupo General Electric em desfavor da TRANSBRASIL são indescritíveis.

Mas não foi só.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Ao perceber que a TRANSBRASIL estava logrando administrar a crise, o Grupo General Electric se utilizou de 06 (seis) notas promissórias dadas em *garantia* de contrato de reescalonamento de dívidas ***já pago*** (cf. abaixo) para formular, em junho de 2001, pedido de falência em desfavor daquela empresa e — *simultaneamente*, pasme-se — ajuizar execuções contra devedora *solvente* contra a mesma.

Veja-se, a título de ilustração, que a TRANSBRASIL até então detinha 17% (dezessete por cento) do mercado da aviação civil nacional, recebia 13.000 (treze mil) consultas de passagem por dia e vendia passagens pelas melhores empresas de turismo do Brasil e do Mundo — isto sem se falar nos mais de 3.000 (três mil) empregos *diretos* por ela gerados.

No dia seguinte ao mencionado pedido de falência, o número de consultas de passagem caiu para 300 (trezentos), acarretando, ainda, dúvidas no mercado em relação às condições da empresa para cumprir suas obrigações, o que culminou com o encerramento de todas as linhas de crédito, tanto nacionais quanto internacionais, bem como a capacidade de alongamento de seu endividamento, como faz prova as atas dos Conselhos de Administração da época.

Em decorrência desse cenário, as receitas da TRANSBRASIL minguaram de uma hora para outra e a empresa não mais teve condições de manter em *pleno* funcionamento a sua estrutura funcional e administrativa.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Desde então, a TRANSBRASIL mantém uma estrutura mínima, a qual vem trabalhando, juntamente com profissionais terceirizados, para a revitalização da empresa.

II.4 – As tentativas de revitalização da TRANSBRASIL

A partir do cenário acima mencionado, a TRANSBRASIL deu início a várias negociações visando o retorno das operações da empresa, e, conseqüentemente, ao pagamento do seu passivo e, ainda, ao resgate de milhares de empregos, diretos e indiretos.

Ocorre que, durante esses anos, as investidas do grupo General Electric contra a TRANSBRASIL continuavam a afugentar os vários investidores interessados na empresa.

Dentre eles, vale a pena mencionar o Grupo Opportunity, que manteve equipe própria dentro da TRANSBRASIL durante aproximadamente 20 (vinte) meses preparando sua retomada — o que somente não ocorreu porque esse grupo econômico foi obrigado a desistir da operação por conta do mencionado pedido falimentar do Grupo General Electric, que naquela época não havia ainda sido resolvido.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Hoje, apesar de todas as adversidades, a TRANSBRASIL ainda é empresa viável e passível de recuperação, tanto do ponto de vista jurídico, quanto do econômico e financeiro.

Assim, em parceria com um novo grupo econômico (que já expressou inclusive perante as Autoridades a sua intenção de participar da revitalização da TRANSBRASIL), a companhia vem tomando todas as providências necessárias para o retorno de suas operações, tais como (i) a conclusão de um *business plan* (plano de negócios), (ii) auditoria do total do passivo e ativo, (iii) a negociação do débito trabalhista com os sindicatos e demais entidades de classe, dentre outras.

Ou seja, a partir das providências acima mencionadas — **todas elas tomadas com a participação de todos os Sindicatos envolvidos no setor** —a TRANSBRASIL se encontra apta para restabelecer suas operações, necessitando, todavia, recorrer à recuperação judicial permitida pela novel Lei Federal nº 11.101/05.

— III —

DA PRESENÇA DOS REQUISITOS QUE AUTORIZAM A RECUPERAÇÃO JUDICIAL

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

-

Conforme disposto no art. 47, da Lei nº 11.101/05, "*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*".

É justamente desse incentivo legal que a TRANSBRASIL necessita para sua revitalização econômico-financeira e, conseqüentemente, para restabelecer suas atividades, efetuando o pagamento do seu passivo trabalhista, fiscal e quirografário em geral, além de gerar milhares de empregos diretos e indiretos no setor da aviação civil — no qual, sabidamente, não existe a mobilidade e a flexibilidade do mercado de trabalho em geral.

Saliente-se, por oportuno, que a recuperação judicial é procedimento voltado para restaurar a saúde financeira de uma sociedade empresária.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Conforme adverte com propriedade **WALDO FAZZIO JÚNIOR** (*in* "Nova Lei de Falência e Recuperação de Empresas" – Editora Atlas – Edição 2005, a recuperação judicial é muito mais ampla do que o antigo instituto da concordata **e deve ser requerida sempre que for possível vislumbrar alguma possibilidade de revitalização da empresa**:

"*(…)* ***persegue [a recuperação judicial] um objetivo muito mais amplo que o do instituto da concordata.***

Para o fim de preservar a atividade produtiva e maximizar o ativo sobre o qual incidem as pretensões dos credores, o legislador brasileiro, antes tarde do que nunca, engendrou duas alternativas tendentes a prevenir a falência*, colocando no sistema jurídico as recuperações judicial e extrajudicial.*

O ***devedor empresário*** *que, antes, podia, quando muito, comprometer-se com a dilação ou remissão dos seus débitos,* ***passa com a LRE a focalizar horizonte mais ambicioso, isto é, recompor a regularidade das atividades de sua empresa e, ao mesmo tempo, satisfazer com mais eficácia o seu passivo. O devedor em recuperação é muito mais que um promitente devedor. A empresa deixa de ser somente a garantia insuficiente dos credores, mas é vista como uma unidade produtiva capaz de, mediante esquema recuperatório adequado, não apenas resolver o passivo, mas também permanecer na ativa***." (p. 97/98 -destacou-se).

O mesmo Jurista anota, com propriedade, que **a dúvida deve ser sempre dirimida em favor do deferimento da recuperação judicial**:

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

"(…) O devedor deseja readquirir a capacidade de pagar o que seus credores intentam receber. ***Se além disso, a empresa sobreviver, melhor, pois ganharão o mercado e a sociedade*** *. Os credores na recuperação tornam-se árbitros da sobrevivência ou não da empresa do devedor. Se esta perecer, pelo menos não será a partir de uma presunção jurídica de insolvência* ***. É inteligente a solução, porque o mercado deve ser o que os mercadores fazem dele, não simplesmente, o resultado de um processo ou de uma presunção****"* (p. 100 – destacou-se).

"(…) ***Se a empresa ostenta condições, ainda que diminutas, de viabilização, o plano de recuperação deve dirigir a energia da empresa para a realização de fluxos de caixa e implementar a comunicação interna e externa, mesmo enquanto se estuda o plano definitivo*** *. Quer dizer, há de se obter o numerário para que a empresa sobreviva e isso há de ser feito à custa de seus próprios recursos ou mediante a utilização de crédito. Gerir rendimentos dilatar prazos de pagamentos, redução de níveis de estoque ociosos, reduzir custos, alienação de ativo não ligado ao objeto da atividade, melhoria na competitividade no mercado etc.*

Portanto, empresa viável não é uma noção tão comum que possa ser diagnosticada superficialmente ou mediante auditorias simplificadas. ***Quase sempre a raiz dos problemas não é puramente financeira. A dissonância financeira é a exteriorização de uma negatividade econômica e / ou administrativa, clamando por atitudes estratégicas e operacionais tempestivas***" (p. 103 – destacou-se).

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

No caso das empresas voltadas para o transporte aéreo, essa análise comporta, ainda, um elemento adicional — a contribuição estatal para a fragilização do setor.

Explica-se.

Até a Lei Federal nº 11.101/05, as empresas as empresas concessionárias de serviços aéreos estavam excluídas da concordata ou de qualquer outro procedimento congênere à luz da expressa redação do art. 187 do Código da Aeronáutica, *in verbis*: "*Não podem impetrar concordata às empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica*".

Na visão do legislador do passado, bem exposta por José da Silva Pacheco (*in* "Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica"), "*se a empresa de navegação aérea ou de infra-estrutura aeronáutica entrasse em falência, concordata ou liquidação, sua estrutura econômico financeira não teria mais condições adequadas e necessárias para merecer a confiança e de proporcionar serviços regulares, eficientes e, sobretudo, dotados de imprescindível segurança, que compete ao Governo fiscalizar e garantir*" (p. 296).

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Todavia, o que se verificou foi que todas as empresas aéreas tradicionais, assim entendidas aquelas empresas que fizeram a própria história da aviação civil nacional, como é o caso da TRANSBRASIL, foram prejudicadas pela própria atuação estatal inapropriada para o setor, como, aliás, já exposto em tópicos anteriores.

Assim, além de estarem impedidas de recorrer ao mecanismo estatal de recuperação até então existente, a concordata, as empresas aéreas, como ocorreu com a TRANSBRASIL, foram e vêm sendo vítimas de nefastas ações governamentais.

Por isso mesmo é que atualmente, as 03 (três) companhias aéreas mais antigas do País se encontram deficitárias e necessitando da recuperação judicial prevista na novel Lei Federal nº 11.101/05.

Importante salientar, também, na esteira do escólio de **MANOEL JUSTINO BEZERRA FILHO** (*in* "Nova Lei de Recuperação e Falências Comentada" 3ª Edição, Revista dos Tribunais – Edição 2005), que a Lei Federal nº 11.101/05 erigiu como prioridade a manutenção da atividade empresária e, conseqüentemente, **a garantia de emprego dos trabalhadores**:

> *"Por isso mesmo, **a Lei, não por acaso, estabelece uma ordem de prioridade nas finalidades que diz perseguir, colocando em primeiro objetivo a "manutenção da atividade empresarial em sua plenitude tanto quanto possível, com o que haverá possibilidade de manter também o "emprego dos trabalhadores". Mantida a atividade empresarial e o trabalho dos empregados, será possível então satisfazer os "interesses dos credores***

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

”.(p. 130/131 – destacou-se).

E os trabalhadores do setor da aviação civil, representados pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), pelo Sindicato Nacional dos Aeroviários e, ainda, pela Federação Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil – FENTAC, já manifestaram perante diversas instâncias administrativas a viabilidade e o apoio na revitalização da TRANSBRASIL.

Na verdade, referidas entidades, enquanto representantes dos trabalhadores do setor da aviação civil, têm participado ativamente dos trabalhos já realizados até a presente data para a revitalização da TRANSBRASIL.

Ademais, há que se ter presente que a manutenção da TRANSBRASIL é fundamental, também, para a preservação da FUNDAÇÃO TRANSBRASIL — entidade engendrada e criada pelo Dr. Omar Fontana para o benefício dos funcionários e ex-funcionários da empresa.

Esse cenário, por si só, evidencia a necessidade de ser deferida a recuperação judicial ora vindicada, até porque presentes todos os requisitos legais aplicáveis ao caso.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

É o que se passa a demonstrar.

III.1 – A autorização legal expressa para a recuperação

judicial das empresas aéreas

Inicialmente, cumpre salientar uma vez mais que a Lei Federal nº 11.101/05 autorizou expressamente a recuperação judicial de empresas exploradoras de serviços de transporte aéreo, como é o caso da TRANSBRASIL, conforme deflui do art. 199, desse Diploma legal.

III.2 – Do requisito do art. 48, *caput*, da LRF

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Conforme já exposto, a TRANSBRASIL é sociedade empresária voltada à prestação dos serviços previstos no art. 2º, do seu Estatuto Social, acima transcrito, com 50 (cinqüenta) anos de existência.

Dessa forma, o biênio exigido pelo art. 48, *caput*, da Lei Federal nº 11.101/05 para o requerimento de recuperação judicial é sobejamente atendido pela TRANSBRASIL.

III.3- Dos requisitos do art. 48, I, da LRF

Consigne-se, neste passo, que a TRANSBRASIL não é empresa falida.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Realmente, conforme já exposto nesta petição, em 12.07.2001 o Grupo General Eletric formulou pedido falimentar em desfavor da TRANSBRASIL com base em nota promissória emitida em 27 de maio de 1999, no valor de US$ 2.694.074,42 (dois milhões, seiscentos e noventa e quatro mil, setenta e quatro dólares e quarenta e dois centavos de dólar).

O mencionado pedido falimentar foi julgado antecipadamente (= sem dilação probatória), tendo o E. Juízo da 19ª Vara Cível desta Comarca de São Paulo decidido pela sua **improcedência**.

Embora referida Sentença tenha sido reformada pelo E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (Autos nº 232.140-4), é certo que o Excelso Supremo Tribunal Federal, como já adiantado no pórtico desta petição, proferiu substanciosa decisão suspendendo a eficácia do *decisum* proferido por aquela Corte — lançando suspeição em relação à tramitação desse feito e aos motivos que levaram a 9ª Câmara de Direito Privado do E. Tribunal de Justiça a proferir édito falimentar 03 (três) *meses* após a Sentença de improcedência (note-se que o v. Acórdão que de plano decretou a falência da empresa estranhamente nomeou, desde logo e de primeira mão, o Dr. Luiz Alfredo Kulgemas para assumir a condição de síndico da TRANSBRASIL, retirando do juízo natural a sua competência legal para hipotética nomeação). Veja-se o seguinte trecho da decisão proferida pela Excelsa Corte:

"(…)

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

12- No que diz respeito à presença dos pressupostos necessários à concessão da medida cautelar, ***VERIFICO DA NARRATIVA DOS FATOS A ESTRANHA TRAMITAÇÃO DO PROCESSO FALIMENTAR, EM QUE FORAM DESPREZADAS AS GARANTIAS CONSTITUCIONAIS DO DEVIDO PROCESSO LEGAL, DA AMPLA DEFESA E DO CONTRADITÓRIO: RELEGOU-SE OS LIMITES DAS QUESTÕES DEVOLVIDAS AO TRIBUNAL DE JUSTIÇA PELO RECURSO DE APELAÇÃO; SEM QUE HOUVESSE INSTRUÇÃO PROCESSUAL PROBATÓRIA A AUTORIZÁ-LA, O TRIBUNAL DE JUSTIÇA DECRETOU A FALÊNCIA DA EMPRESA E INCONTINENTI, DE OFÍCIO E SUPONDO TRATAR-SE DE HIPÓTESE EM QUE SE ADMITE O IMPULSO OFICIAL DO MAGISTRADO, DECRETOU-SE O BLOQUEIO DOS BENS DA COMPANHIA AÉREA PELO JUÍZO DA FALÊNCIA. O PROCEDIMENTO, À PRIMEIRA VISTA, PARECE SER TERATOLÓGICO***.

13. Agrava-se a situação processual e põe em risco a garantia do 'status quo' da empresa o fato de aviar-se desde logo o processo de execução provisória, sem que houvesse qualquer garantia oferecida pelo suposto credor, bem assim a resistência até então havido quanto ao processamento do recurso extraordinário que, ainda hoje, aguarda a prolação de juízo de admissibilidade".

Seja como for, **é indiscutível que não existe decisão falimentar em desfavor da TRANSBRASIL**, de forma que a empresa atende o requisito previsto no art. 48, I, da Lei Federal nº 11.101/05.

III.4 – Dos requisitos no art. 48, II, III e IV, da LRF

-

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Anote-se, por oportuno, que a TRANSBRASIL jamais foi beneficiária da recuperação judicial instituída pela Lei Federal nº 11.101/05.

Outrossim, nenhum administrador ou, ainda, o sócio controlador da empresa foi condenado por quaisquer dos crimes previstos no mencionado Diploma Legal.

Diante disso, a empresa também atende, indiscutivelmente, os requisitos previstos nos incisos II, III e IV, do art. 48, da Lei Federal nº 11.101/05.

III.5 – Dos elementos indicados no art. 51, da LRF

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

A TRANSBRASIL demonstrou nos tópicos anteriores os relevantes motivos que a colocaram na delicada situação econômico-financeira ora verificada.

É necessário ressaltar, neste ponto, que a TRANSBRASIL foi a primeira empresa tradicional do setor aéreo a deixar ostensiva a crise do setor e, em razão disso, conforme já exposto, a companhia vem buscando, há algum tempo, solução de mercado que pudesse viabilizar a retomada das suas atividades.

Em virtude da redução da sua estrutura administrativa e da momentânea ausência de receitas, a empresa vem se concentrando, nos últimos tempos, na elaboração de um *business plan* que efetivamente possibilitasse a retomada *sustentável* das suas atividades, vale dizer, que permitisse à empresa gerar receitas de forma a amortizar, paulatinamente, a suas dívidas e, com isso, sustentar-se em suas próprias estruturas.

A renomada empresa de auditoria TREVISAN capitaneou o mencionado *business plan*, que foi concluído em julho do corrente ano após levantamento do ativo e do passivo da empresa e, ainda, da elaboração de uma logística para a retomada das atividades da TRANSBRASIL de forma a permitir o equacionamento da empresa — já tendo sido levada em consideração nesse trabalho a colaboração de sólido grupo empresarial (ao qual pertence, *v.g.* a AVIANCA, a OCEAN AIR, entre outras companhias aéreas) que empenhou sua palavra perante diversas Autoridades no sentido de colaborar na recuperação da TRANSBRASIL.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

-

Destaque-se, por oportuno, que a existência do aludido *business plan*, que será tratado com mais vagar a seguir, além de evidenciar a **viabilidade da TRANSBRASIL,** permite superar, ao menos em um primeiro momento, a ausência de documentos atualizados até a presente data, especialmente no tocante àqueles previstos nos incisos II, VIII e IX, do art. 51, da Lei Federal nº 11.101/05.

Veja-se que não se trata da ausência da documentação prevista nos citados dispositivos de Lei Federal, mas, sim, na indisponibilidade momentânea, em virtude da concentração dos esforços para a elaboração do *business plan*, de tal documentação atualizada para a presente data.

Até porque, é necessário ressaltar que a TRANSBRASIL resistiu até o último momento para recorrer à recuperação judicial ora vindicada em busca de uma solução exclusivamente de mercado — **a qual foi finalmente inviabilizada pela conduta da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO que está prestes a promover a reintegração de posse de todas as áreas aeroportuárias da TRANSBRASIL sob o fundamento da inadimplência desta, sem as quais o mencionado *business plan* fica superado e inócuo.**

Além disso, a empresa responsável pela sua escrituração contábil da TRANSBRASIL — a PROCEDA Tecnologia e Informática S/A — reteve indevidamente, por alegada falta de pagamento, todos os dados correspondentes, incluindo os dados patrimoniais, de estoque de peças aeronáuticas e trabalhistas.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Insista-se, todavia, que o *business plan* capitaneado pela TREVISAN, como já exposto, tem o condão de demonstrar, ao menos por ora, a viabilidade da empresa e, conseqüentemente, a necessidade de ser deferida a recuperação judicial ora vindicada — atendendo, com isso, o vetor basilar da nova legislação que é a preservação da empresa e, conseqüentemente, dos postos de trabalho por ela gerados.

Note-se que se até mesmo na ultrapassada legislação vigente até a edição da Lei Federal nº 11.101/05 a melhor doutrina (*v.g.* Carvalho de Mendonça, *in* "Tratado de Direito Comercial Brasileiro", 6ª ed., p. 520/521) e jurisprudência (*v.g.* RT 439/142, 553/78, 556/86) pátrias tinham firme a possibilidade de apresentação ulterior dos documentos exigidos para o deferimento do benefício legal, é evidente que atualmente esse entendimento deve, com mais razão, prevalecer — autorizando que os documentos exigidos pela legislação para o deferimento da recuperação judicial sejam trazidos ulteriormente aos autos.

No vertente caso, corrobora esse entendimento, além do já mencionado *business plan*, a existência de detalhada auditoria envolvendo os créditos trabalhistas, realizada em sintonia com os sindicados que representam os trabalhadores beneficiários e, ainda, de detalhados levantamentos envolvendo as ações trabalhistas e ações cíveis em geral promovidas em desfavor da TRANSBRASIL — isto sem se falar (i) na relação de credores da empresa, (ii) na relação de processos judiciais existentes contra a empresa[1], (iii) no registro da empresa perante a Junta Comercial, (iii) no ato constitutivo atualizado e nas atas de nomeação dos atuais administradores, (iv) nas certidões de protesto[2] e na (v) relação de bens dos administradores anexados a esta petição.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Anote-se, ainda, que o acionista controlador da TRANSBRASIL — o Espólio do Dr. Omar Fontana, regularmente representado pela Sra. Denilda Fontana — expressamente autoriza o pedido de recuperação judicial ora formulado, sem prejuízo do atendimento das demais exigências da legislação societária.

Os documentos acima mencionados, cujos respectivos conteúdos e elementos embasadores poderão inclusive ser analisados por *experts* nomeados por este E. Juízo, demonstram, indiscutivelmente, a viabilidade da TRANSBRASIL a despeito da sua notória crise econômico-financeira — podendo ser diferida a apresentação de alguns documentos atualizados arregimentados no art. 51, da Lei Federal nº 11.101/05.

III.6 – Da efetiva viabilidade da TRANSBRASIL

É necessário salientar, neste passo, que a TRANSBRASIL possui vultosos créditos a receber. Aliás, a inadimplência — notadamente do Poder Público — e a cobrança indevida de tributos contribuíram para o agravamento da sua atual situação econômico-financeiro.

Veja-se, exemplificativamente, que somente a título de repetição de valores pagos às Fazendas Públicas

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Estaduais a título de ICMS que veio a ser declarado inconstitucional pelo Excelso Supremo Tribunal Federal na ADIN nº 1.089-1/DF, a TRANSBRASIL possui aproximadamente R$ 309.399,513,47 (trezentos e nove milhões, trezentos e noventa e nove mil, quinhentos e treze reais e quarenta e sete centavos).

Veja-se, ainda, em caráter exemplificativo, que a TRANSBRASIL possui perante a EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS – ECT crédito de aproximadamente R$ 94.000.000,00 (noventa e quatro milhões de reais) em decorrência da Ação de Rito Ordinário nº 96.0022810-8, originário do E. Juízo da 22ª Vara Federal do Distrito Federal e, ainda, da Ação de Rito Ordinário nº 2001.34.00.022643-0, originário do E. Juízo da 2ª Vara Federal do Distrito Federal. Desse valor, R$ 28.781.466,23 (vinte e oito milhões, setecentos e oitenta e um mil, quatrocentos e sessenta e seis reais e vinte e três centavos) já foram reconhecidos por decisão judicial proferida nos Autos nº 2001.34.00.022643-0, *supra* e, outros R$ 5.932.156,65 (cinco milhões, novecentos e trinta e dois mil, cento e cinqüenta e seis reais e sessenta e cinco centavos) já foram reconhecidos por decisão proferida nos Autos nº 96.0022810-8, *supra* — sendo certo, aliás, que este valor está agasalhado por título executivo judicial definitivo.

Há, ainda, vultosos créditos referentes a cobranças indevidas de PIS[3], INSS, COFINS e outros tributos que perfazem quantia superior a R$ 700.000.000,00 (setecentos milhões de reais).

Não se pode deixar de salientar, ainda, na esteira do que já foi exposto nesta petição, que a gigante multinacional GENERAL ELECTRIC é a principal algoz da TRANSBRASIL — tendo motivado a paralisação momentânea da empresa em virtude de fraudulento pedido falimentar, além do ajuizamento *simultâneo* de execuções por quantia certa contra *devedora solvente*.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Não há dúvida, pois, de que o Grupo General Electric terá de suportar todos os danos causados à TRANSBRASIL, já havendo, inclusive, 02 (duas) ações em curso perante a Comarca de São Paulo para esse fim, a saber, a Ação de Rito Ordinário nº 01.015.569-4, em trâmite perante o E. Juízo da 22ª Vara Cível e, ainda, a Ação de Rito Ordinário nº 000.01.093682-3, em trâmite perante o E. Juízo da 6ª Vara Cível.

O que é necessário ressaltar é que o business plan elaborado pela TREVISAN e ora carreado aos autos, como já exposto, evidencia a viabilidade da empresa e, ainda, permite a retomada das suas atividades independentemente dos vultosos créditos acima mencionados e, ainda independentemente de qualquer favor governamental (v.g. BNDES).

Aduza-se, ainda, que todas as autorizações administrativas necessárias para que a TRANSBRASIL possa retomar suas atividades deverão ser restauradas de imediato, seja pela nulidade dos processos administrativos que culminaram na cassação das mesmas, conforme Parecer do Prof. Celso Antônio Bandeira de Mello, seja porque tais processos administrativos estão embasados na decisão falimentar que havia sido proferida em desfavor da TRANSBRASIL, hoje já superada.

-

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

III.7 – Dos relevantes precedentes sobre o deferimento de recuperação judicial à empresas aéreas tradicionais do País

Conforme exposto nesta petição, a situação econômico-financeira da TRANSBRASIL é muito similar, senão idêntica, às demais empresas aéreas tradicionais do País — leia-se VARIG e VASP.

Esse cenário, como também já exposto, possui razões históricas e derivam, fundamentalmente, dos equívocos incorridos pelos Órgãos Governamentais responsáveis pelo setor.

No caso da TRANSBRASIL, a única peculiaridade foi a ilícita (e criminosa) atuação do Grupo General Electric em seu desfavor, conforme será discutido em sede e momento oportuno.

Seja como for, o fato é que as demais empresas aéreas tradicionais do País já requereram e obtiveram a recuperação judicial prevista na Lei Federal nº 11.101/05.

A VARIG, como é notório, foi pioneira ao lançar mão do novel benefício legal (Ação de Recuperação

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Judicial nº 2005.001.072.887-7, em trâmite perante o E. Juízo da 8ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro).

A VASP, ulteriormente, requereu o mesmo benefício legal a este E. Juízo Especializado da Comarca de São Paulo (Ação de Recuperação Judicial nº 000.05.070715-9, em trâmite perante a Vara de Falências e de Recuperações Judiciais da Comarca de São Paulo).

Note-se que a VASP, assim como a TRANSBRASIL, já estava com as suas atividades momentaneamente paralisadas no momento em que foi formulado o pedido de recuperação judicial — apresentando, inclusive, dificuldades similares na obtenção, de pronto, de toda a documentação arregimentada na Lei Federal nº 11.101/05.

Veja-se, por oportuno, o seguinte trecho da r. decisão proferida pelo insigne Juiz ALEXANDRE LAZZARINI ao deferir a recuperação judicial vindicada pela VASP:

> *"1) Requer a VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO SOCIEDADE ANÔNIMA – VASP, a sua recuperação judicial nos termos do art. 47 da Lei 11.101/2005, expondo as razões de sua crise econômico-financeira.*

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

2) Em face dessa crise, que justificou, inclusive, a nomeação pela Justiça do Trabalho, em razão de ação civil pública (14ª Vara de São Paulo, Proc. nº 507/2005), de interventores, não foram apresentados os documentos necessários (fls. 1.084/1.086, 6º vol).

Pela excepcional situação (intervenção judicial existente), dois peritos foram nomeados, de modo a verificar a real possibilidade da VASP em apresentar os documentos exigidos pelo art. 51 da Lei 11.101/2005. Com a informação positiva (fls. 1120/1138, 6º vol.), foi deferido prazo dilatado para tanto (fls. 1152), inclusive com a concordância do Ministério Público.

Vários documentos foram apresentados (acompanhando a petição de fls. 1162/1173, 7º vol.), apontando, após, os peritos (fls. 1862/1878, 10º vol.), a falta de algumas informações que foram apresentadas (ao menos sob o aspecto formal), faltando, somente, relação de bens de seus antigos administradores e conselheiros de sociedade anônima, de modo justificado, sendo que foi determinado, por isso, a requisição junto a Receita Federal.

3) Conforme se verifica nos autos, patente a 'crise econômico-financeira' da devedora, existindo, inclusive, vários pedidos de falência em andamento, além da intervenção judicial mencionada.

4) Assim, tem-se presentes os requisitos legais (arts. 47, 48 e 51 da Lei 11.101/2005), deve o pedido ser deferido.

(…)".

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Se a VARIG e a VASP já foram contempladas pelo Poder Judiciário com a recuperação judicial, não há dúvida de que a TRANSBRASIL, cuja situação econômico-financeira não é diversa, também deverá ser sê-lo.

Na verdade, a TRANSBRASIL com muito mais razão deve ser contemplada pela recuperação judicial em virtude de o seu passivo ser infinitamente menor em relação às demais companhias aéreas acima mencionadas e, ainda, ante a existência, desde logo, de real investidor compromissado perante as Autoridades competentes na recuperação das atividades da empresa para que ela, através dos seus próprios recursos, possa saldar o seu passivo.

Aliás, conforme já exposto, a TRANSBRASIL detém detalhado *business plan* elaborado pela retomada empresa TREVISAN com os contornos da operação que será estabelecida para a revitalização da TRANSBRASIL com a *expertise* de relevante Grupo Econômico do setor — o qual, aliás, logrou tirar a mais antiga companhia aérea do *mundo*, a AVIANCA, de situação similar à que se encontra a TRANSBRASIL em *Chapter 11* que tramitou perante a Corte de Nova York (EUA).

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Esse fato, aliás, é público e notório e foi elogiado pelos mais diversos atores do mercado aeronáutico, econômico-financeiro e, ainda, pela mídia em geral.

Assim, por mais estes sólidos fundamentos, mostra-se de rigor o deferimento da recuperação judicial ora vindicada.

— IV —

REQUERIMENTOS

Diante de todo o exposto e do que mais dos autos consta, requer-se:

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

I – seja diferido o pagamento das custas judiciais em virtude da momentânea impossibilidade financeira do seu recolhimento;

II – seja determinado à empresa Proceda Tecnologia e Informática S/A, com sede na cidade de São Paulo, na Av. Maria Coelho Aguiar, 215, bloco E7, 05804-900, tel (11) 2123-8880, fax (11) 2123-8890 que traga aos autos todos os documentos contábeis da TRANSBRASIL que se encontram indevidamente retidos;

III – seja deferido prazo para que a TRANSBRASIL possa trazer aos autos todos os documentos indicados no art. 51, da Lei Federal nº 11.101/05 e, ainda, os demais documentos exigidos pela legislação em vigor que não estejam anexados a esta petição em atenção às peculiaridades expostas nos tópicos anteriores, sem prejuízo, caso se entenda necessário, na nomeação de experts para a análise da documentação desde logo apresentada, bem como para aferir a possibilidade e obtenção de todos os documentos previstos no mencionado dispositivo de Lei Federal;

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

IV – sucessivamente, seja deferida a recuperação judicial da TRANSBRASIL e, no mesmo ato:

IV.1 – seja nomeado administrador judicial com a observância do previsto no art. 21, da Lei Federal nº 11.101/05;

IV.2 – seja determinada a dispensa da apresentação de certidões negativas para que a TRANSBRASIL exerça suas atividades;

IV.3 – seja ordenada a suspensão de todas as ações ou execuções ajuizadas em face da TRANSBRASIL;

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

IV.4 – seja determinada a intimação do Ministério Público;

IV.5 – seja comunicado, por carta, o deferimento da presente recuperação judicial à Fazenda Pública Federal e, ainda, às Fazendas Públicas indicadas no pórtico desta petição, onde a TRANSBRASIL mantém estabelecimentos;

IV.6 – seja ordenada a expedição de edital na forma prevista no inciso V, §1º, do art. 52, da Lei Federal nº 11.101/05;

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

IV.7 – sejam tomadas as demais medidas legais aplicáveis à espécie, tal como previstas na Lei Federal nº 11.101/05.

V – sucessivamente, após a publicação da decisão que deferir a recuperação judicial da TRANSBRASIL, seja deferido prazo de 60 (sessenta) dias para a apresentação do plano de recuperação, na forma prevista no art. 53 e seguintes, da Lei Federal nº 11.101/05;

VI – Após regular processamento, com a implementação do plano de reestruturação, seja o feito julgado extinto, com julgamento do mérito.

Dá-se à causa o valor de R$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

Nestes termos,

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

P. Deferimento.

São Paulo, 18 de outubro de 2005

p.p. _____ o advº

ROBERTO TEIXEIRA

OAB/SP 22.823

p.p. _____ o advº

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

VALESKA TEIXEIRA ZANIN MARTINS

OAB/SP 153.720

p.p. _____ o advº

CRISTIANO ZANIN MARTINS

OAB/SP 172.730

DOMINGOS PINTO DA SILVA RICARDO VASTELLA JUNIOR **TRANSBRASIL S/A LINHAS AÉREAS**

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

[1] As relações de ações judiciais distribuídas em face da TRANSBRASIL deve ser atualizada, com exceção da Justiça Federal do Distrito Federal.

[2] As certidões de protesto devem ser atualizadas até a presente data.

[3] *v.g.* Ação de Rito Ordinário nº 91.00.29469-1, em trâmite perante o E. Juízo da 6ª Vara Federal de Brasília.

Date Created
21/10/2005

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.