

AO JUÍZO DA VARA DE FALÊNCIAS E RECUPERAÇÃO JUDICIAL DO FORO CENTRAL DA COMARCA DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA:

TRANSMARINE SOLUÇÕES LOGÍSTICAS LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob nº 31.590.673/0001-72, com sede na Rua General Mario Tourinho, n. 1805, sala 1306, 13º andar, Cond. Lakeside Corporate, Campina do Siqueira, CEP 80740-000, Curitiba – PR, representada por seus advogados (procuração anexa), com endereço profissional na Rua Comendador Araújo, nº 143, conj. 142, Ed. Everest, Centro, CEP 80420-000, Curitiba – PR, *e-mail*: rodolfo@guedes-manocchio.com.br, respeitosamente vem à presença de Vossa Excelência, com fulcro nos arts. 161 e seguintes da Lei 11.101/2005 (Lei de Falências e Recuperação de Empresas – LFRE), formular pedido de **RECUPERAÇÃO JUDICIAL (com pedido de tutela de urgência – art. 300 do CPC)**, pelas razões de fato e direito que passa a expor:

I. Competência: local do principal estabelecimento da Requerente (art. 3º da LFRE)

1. A competência para o pedido de recuperação judicial da Requerente é de um dos Juízos de Falências e Recuperação Judicial do Foro Central da Comarca da Região Metropolitana de Curitiba – PR, cidade onde se localiza seu escritório, sua sede administrativa, a diretoria e os departamentos financeiro e comercial, assim como seus livros mercantis e sua contabilidade. É o que dispõe art. 3º da LFRE¹.

¹ Art. 3º. É competente para homologar o plano de recuperação extrajudicial, deferir a recuperação judicial ou decretar a falência o juízo do local do principal estabelecimento do devedor ou da filial de empresa que tenha sede fora do Brasil.



II. Histórico da Requerente e as causas da crise

3. A TRANSMARINE iniciou suas atividades de transporte de carga intermunicipal, interestadual e internacional em 24 de setembro de 2018. A empresa é especializada em logística terrestre com expertise em tecnologia e tem como objetivo a entrega de serviço com pontualidade, economia e segurança.

4. Com frotas modernas, a TRANSMARINE presta serviços nos seguintes estados da Federação: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo, Minas Gerais e Bahia.

5. Os principais serviços prestados pela Requerente são: a) "DEPOT" (depósito); b) transporte rodoviário; c) cabotagem; d) transporte internacional; e) *cross docking* (venda por *site* e entrega de produto em centro de distribuição); f) gerenciamento de riscos, e g) garantia de entrega.

6. A TRANSMARINE mantém dois armazéns; o primeiro, em São José dos Pinhais - PR, com área total de 20 mil m², distribuídos em 5.900 m² de área de armazéns construídos, cuja operação é de movimentação de *containers*; o segundo, em Paranaguá - PR, com área total de 30 mil m², dos quais 2.300 m² são compostos por armazéns construídos para operações de estufagem de cargas de exportação e transbordo de líquidos.

7. Desde o início de suas atividades a TRANSMARINE apresentou crescimento, e por isso fez investimentos de monta para atender as necessidades de seus clientes e melhorar a eficiência da operação. Parte dos investimentos foi realizada com recursos de terceiros, especialmente financiamentos bancários.

8. Em novembro de 2022, em decorrência das fortes chuvas que assolaram o país – especialmente a região Sul – as rodovias BR-277 e BR-376 foram seguidas vezes interditadas. Esse fato é notório e foi amplamente divulgado nas imprensas local e nacional.



9. Muito importante destacar que a BR-277 é a principal via de acesso aos portos de Paranaguá e Antonina. Os bloqueios dessa importante rodovia de escoamento de produtos causaram forte redução na operação de recepção de cargas de granéis sólidos vegetais de exportação, principal segmento operado pela Requerente no porto de Paranaguá.

10. A BR-376, por sua vez, é a principal via de ligação entre o Paraná e Santa Catarina, onde se localizam os importantes portos de Itajaí, Itapoá, Navegantes e Imbituba.

11. As obras de revitalização de ambas as rodovias consumiram bastante tempo e impactaram sobremaneira a principal atividade da TRANSMARINE – o transporte de produtos para exportação e a busca de produtos importados. Houve atrasos, custos e despesas adicionais, cancelamento de entregas, aumento de despesas trabalhistas, além de redução das atividades de transporte.

12. Confira-se a seguinte notícia divulgada no *site reconectanews*² em 13/11/2023:

"CHUVAS AINDA CAUSAM PREJUÍZOS LOGÍSTICOS EM SANTA CATARINA

13/11/2023

Porto de Imbituba está colapsado e o de Itajaí sem calado adequado Chuvvas ainda causam prejuízos a operadores logísticos de Santa Catarina

Chuvvas ainda causam prejuízos a operadores logísticos de Santa Catarina

As chuvas que fecharam o canal de acesso ao Completo Portuário de Itajaí durante 18 dias em outubro ainda causam prejuízos a operadores logísticos. Navios com cargas de contêineres que deveriam atracar nos terminais do complexo portuário de Itajaí tiveram as rotas desviadas para outros portos e seguem aguardando a liberação. Para piorar, o calado necessário pra garantir a retomada plena da operação no rio Itajaí-açu está inadequado.

As empresas que trabalham com importação revelam que a situação mais grave é a falta de liberação das cargas no Porto de Imbituba, que está colapsado por causa sobrecarga nas operações. "As cargas que eram para desembarcar em Itajaí e em Itapoá foram desembarcadas em Imbituba. Mas Imbituba não tem estrutura para receber tantos contêineres. Eles estão liberando as cargas lentamente e cobrando

² <https://reconectanews.com.br/chuvvas-ainda-causam-prejuizos-logisticos-em-santa-catarina/>



armazenagem nesse período todo”, explica a gerente de uma trading company, que preferiu não divulgar o nome.

A espera, segundo a denunciante, chega a 30 dias. Ela explica que normalmente Imbituba recebe 5 mil contêineres ao mês, mas no período de mais de duas semanas em que o porto de Itajaí ficou fechado, Imbituba chegou a receber 7 mil contêineres em uma semana – uma movimentação incompatível com a sua capacidade de operação.

“Os produtos que temos lá são resinas para a indústria plástica. Em uma operação normal, por contêiner, temos o custo de R\$ 1800 e um tempo de operação de 7 dias, desde a chegada do navio até a retirada da importação. Somente nesses processos, tivemos quase R\$ 30 mil a mais de custos. Fora os custos indiretos, como a produção parada e a quebra de contrato de fornecimento...”, explicou.

Egídio Martorano, presidente da Câmara de Transporte e Logística da Federação da Federação das Indústrias de SC (Fiesc), informou que a federação ainda não tem um levantamento do tamanho do prejuízo. “Foi uma movimentação abrupta para o porto. A operadora não estava preparada em termos de equipe, equipamentos e estrutura. A indústria sofre as consequências com o atraso de entrega de suprimentos e com os custos logísticos desta operação emergencial, além de atrasos na expedição, na entrega, os custos de armazenagem, entre outros problemas”, analisou.

Serviço de dragagem deixa portos na mão

O serviço de dragagem contratado em caráter permanente pela superintendência do porto de Itajaí para manter o calado do rio Itajaí-açu no limite de profundidade não está atuando nas últimas semanas. A previsão é de que a draga chegue à cidade nesta terça-feira. O rio Itajaí-açu tem pontos de calado em 10 metros de profundidade quando o ideal para a operação segura de contêineres é de 14 metros.

Fábio da Veiga, superintendente do Complexo Portuário de Itajaí, justifica o problema dizendo que o serviço só poderia iniciar após a velocidade da correnteza do rio se estabilizar. “Agora que a gente está conseguindo atingir esses padrões, a empresa de dragagem está finalizando as questões burocráticas para trazer essa draga de Santos para cá. Deve chegar aqui na terça-feira”, justificou.

A operação com a draga autotransportadora, do tipo Hopper, a HAM 316, pode demorar até quatro semanas para deixar novamente o calado em 14 metros. “Hoje nós estamos com 13,60 de profundidade e em virtude de alguns pontos apresentarem um assoreamento maior, foi criada uma folga abaixo da quilha, ou seja, uma determinação que o navio possa entrar ou sair com menos cargas e consequentemente com menor profundidade. O trabalho da draga vai tardar de três a quatro semanas para deixar o rio novamente no calado ideal,” disse Fábio à reportagem do DIARINHO.

“Portos do sul estão no limite da capacidade operacional”, analisa secretário.

O secretário-adjunto de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Robison Coelho, informou ao DIARINHO que o governo do estado tenta resolver o problema, e que a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) também acompanha a situação.

“Com o fechamento da barra do Porto de Itajaí, a grande maioria de cargas migrou para Paranaguá e uma parte foi pra Imbituba. Era muito claro que o Porto



de Imbituba não tinha condições operacionais de receber essa carga, mas o armador não tinha opção. Por decisão única e exclusiva do armador, alguns navios migraram para Imbituba. Eles estavam cientes, por exemplo, que o porto tinha limitação operacional”, analisa Robson.

O porto de Imbituba trabalha com carga geral, granel líquido, granel sólido, e tem um único terminal privado que opera contêiner, o Santos Brasil. “Esse terminal não operava com cargas de longo curso, apenas cargas de cabotagem. Eles estavam operando cerca de 700, 800 contêineres por semana e de uma hora para outra receberam quase 10 mil contêineres. Eles tiveram no primeiro momento a retenção de cargas por problema do Mapa, que não tinha efetivo para trabalhar naquela demanda de cargas de longo curso para exportação”, explicou Robson. “Também tivemos problemas com a demanda de Receita, a secretaria participou ativamente para que a Receita Federal pudesse atender na liberação de cargas”, completou.

O atraso também ocorreu por problemas de integração do sistema do Mapa e da Receita. “Naquela primeira semana eles estavam movimentando uma média de 50 contêineres, hoje estão movimentando 150 contêineres por dia, mas ainda é muito baixo. A nossa expectativa é de no mínimo 300. Se tivesse 300 por dia em duas semanas, a gente conseguiria dar fluxo para a vazão dessas cargas. Mas como é um terminal privado, o que a gente pode fazer é cobrar”, ponderou.

No limite

O secretário-adjunto lembra que cenário semelhante acontece no Porto de Paranaguá. “Nós temos mercadorias que ainda não chegaram e não foram liberadas em Paranaguá. Em Paranaguá nós estamos conseguindo liberar 55 senhas de DTA [declarações de transportes aduaneiros], que são as declarações de transporte. O governo do Estado conseguiu manter os benefícios fiscais para as empresas que trouxeram de Paranaguá para desembarcar aqui”, explica. Robson conclui dizendo que que todos os portos do sul do Brasil já operam próximos ou no limite operacional. “Já estávamos próximos do limite operacional, quando o Porto de Navegantes opera normalmente, mas no momento ainda está operando com limitações. Isso pelo programa do calado e do serviço de dragagem”, explica.”

13. A alta no preço do diesel e a queda no preço do frete, especialmente entre setembro e novembro de 2023³, agravaram a crise financeira da Requerente.

14. Tal cenário acarretou o aumento dos custos da operação e a redução do preço dos serviços prestados. Por conseguinte, o resultado financeiro da empresa tornou-se negativo. A título ilustrativo, em 31/12/2023 o prejuízo da empresa foi superior a R\$ 40 milhões. Apenas em janeiro e fevereiro de 2024 o prejuízo acumulado soma cerca de R\$ 4 milhões.

³ <https://mercadoconsumo.com.br/29/12/2023/destaque-do-dia/preco-medio-do-frete-por-km-rodado-cai-71-e-fecha-novembro-com-a-menor-media-do-ano/>



15. Em suma, além do acúmulo de dívidas e da possibilidade de esgotamento de caixa, a TRANSMARINE enfrentou e ainda enfrenta fatores mercadológicos desfavoráveis, de modo que não lhe restou alternativa senão requerer a sua recuperação judicial.

16. A reestruturação das dívidas da empresa, por outro lado, permitirá a manutenção da prestação de seus serviços, dos empregos por ela gerados (cerca de 400), a arrecadação de impostos, a preservação de sua função social, além do estímulo à atividade econômica, objetivo principal da LFRE (art. 47).

III. Viabilidade da recuperação da TRANSMARINE

17. Desde o início do segundo semestre de 2023 a TRANSMARINE vem reduzindo suas despesas administrativas, financeiras e comerciais, e revisando a composição do custo de suas operações, a fim de melhorar seu resultado financeiro. Para esse desiderato, fechou sete (7) filiais, nas cidades de Maringá, Ponta Grossa e Pato Branco, no Paraná; Dourados, no Mato Grosso do Sul; Itajaí, em Santa Catarina; Uberaba e Catalão, em Minas Gerais. Essa medida contribuiu para a redução dos custos operacionais.

18. Ademais, a TRANSMARINE está alterando seu modelo de negócio. Antes, sua receita bruta era composta majoritariamente (55%) da terceirização dos seus serviços. A menor parte da receita (45%) decorria do uso de frota própria. Nos dias atuais, a empresa está priorizando as atividades com a frota própria, o que gera melhores resultados financeiros.

19. Para a superação da crise, é indispensável a recuperação judicial da Requerente, sem a qual não será possível a reestruturação de sua dívida, a manutenção dos empregos (fonte produtora) e o pagamento de tributos e dos seus credores (art. 47 da LFRE).



IV. Requisitos do pedido de recuperação judicial (Arts. 48 e 51, II a XI, da LFRE)

20. A TRANSMARINE preenche os requisitos para o deferimento do processamento da recuperação judicial, estabelecidos nos artigos 48 e 51, II a IX, da Lei 11.101/2005⁴.

⁴ Art. 48. Poderá requerer recuperação judicial o devedor que, no momento do pedido, exerça regularmente suas atividades há mais de 2 (dois) anos e que atenda aos seguintes requisitos, cumulativamente:

I – não ser falido e, se o foi, estejam declaradas extintas, por sentença transitada em julgado, as responsabilidades daí decorrentes;

II – não ter, há menos de 5 (cinco) anos, obtido concessão de recuperação judicial;

III – não ter, há menos de 5 (cinco) anos, obtido concessão de recuperação judicial com base no plano especial de que trata a Seção V deste Capítulo; (Redação dada pela Lei Complementar nº 147, de 2014)

IV – não ter sido condenado ou não ter, como administrador ou sócio controlador, pessoa condenada por qualquer dos crimes previstos nesta Lei.

§ 1º A recuperação judicial também poderá ser requerida pelo cônjuge sobrevivente, herdeiros do devedor, inventariante ou sócio remanescente. (Renumerado pela Lei nº 12.873, de 2013)

§ 2º 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. (Incluído pela Lei nº 12.873, de 2013)

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

I – a exposição das causas concretas da situação patrimonial do devedor e das razões da crise econômico-financeira;

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

a) balanço patrimonial;

b) demonstração de resultados acumulados;

c) demonstração do resultado desde o último exercício social;

d) relatório gerencial de fluxo de caixa e de sua projeção;

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

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

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

VI – a relação dos bens particulares dos sócios controladores e dos administradores do devedor;

VII – os extratos atualizados das contas bancárias do devedor e de suas eventuais aplicações financeiras de qualquer modalidade, inclusive em fundos de investimento ou em bolsas de valores, emitidos pelas respectivas instituições financeiras;

VIII – certidões dos cartórios de protestos situados na comarca do domicílio ou sede do devedor e naquelas onde possui filial;

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

X – o relatório detalhado do passivo fiscal; e

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



21. Com efeito, a empresa exerce regularmente suas atividades há mais de dois (2) anos e: I – não é falida; II – não obteve, há menos de cinco (5) anos, concessão de recuperação judicial; III – não obteve, há menos de cinco (5) anos, concessão de recuperação judicial com base em plano especial; IV – não foi condenada e não tem, como administrador ou sócio controlador, pessoa condenada por qualquer dos crimes previstos na LFRE (docs. anexos).

22. Os documentos a que alude o art. 51, da LFRE, são os seguintes (anexos):

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

a.1) balanço patrimonial;

a.2) demonstração de resultados acumulados;

a.3) demonstração do resultado desde o último exercício social;

a.4) relatório gerencial de fluxo de caixa e de sua projeção (doc. anexo);

b) a relação nominal completa dos credores, abrangendo aqueles por obrigação de fazer ou de dar, com a indicação do endereço de cada um, a natureza, a classificação e o valor atualizado do crédito, discriminando sua origem, o regime dos respectivos vencimentos e a indicação dos registros contábeis de cada transação pendente (doc. anexo);



c) a relação integral dos empregados, em que constam as respectivas funções, salários, indenizações e outras parcelas a que têm direito, com o correspondente mês de competência, e a discriminação dos valores pendentes de pagamento (doc. anexo).

d) certidão de regularidade do devedor no Registro Público de Empresas, o ato constitutivo atualizado e as atas de nomeação dos atuais administradores (doc. anexo);

e) a relação dos bens particulares dos sócios controladores e dos administradores do devedor (doc. anexo);

f) os extratos atualizados das contas bancárias do devedor e de suas eventuais aplicações financeiras de qualquer modalidade, inclusive em fundos de investimento ou em bolsas de valores, emitidos pelas respectivas instituições financeiras (docs. anexos);

g) certidões dos cartórios de protestos situados na comarca do domicílio ou sede do devedor e naquelas onde possui filial (docs. anexos);

h) a relação, subscrita pelo devedor, de todas as ações judiciais em que figure como parte, inclusive as de natureza trabalhista, com a estimativa dos respectivos valores demandados (docs. anexos);

i) o relatório detalhado do passivo fiscal (doc. anexo); e

j) a relação de bens e direitos integrantes do ativo não circulante, incluídos aqueles não sujeitos à recuperação judicial, acompanhada dos negócios jurídicos celebrados com os credores de que trata o § 3º do art. 49, da LFRE (docs. anexos).



V. Tutela de urgência (Art. 300 do CPC).

23. Na persecução de seu objeto social, a TRANSMARINE firmou contratos de locação de caminhões com a empresa LM TRANSPORTES INTERESTADUAIS SERVIÇOS E COMÉRCIO S/A ("LM") em que figura como locatária de diversos caminhões e equipamentos, os quais são utilizados nas atividades diárias da empresa.

24. Os contratos estabelecem que em caso de inadimplemento contratual, inclusive pecuniário, a LM poderá reter todos os caminhões, equipamentos e implementos cuja posse estiver sendo exercida pela TRANSMARINE (cláusula 6.1), além de suspender a execução do contrato e o rescindir (cláusula 6.2). Além disso, uma das causas de rescisão contratual é o pedido de recuperação judicial (cláusula 8.1).

25. A TRANSMARINE recebeu ontem (**25/04/2024, quinta-feira**) a notificação extrajudicial anexa em que LM informa o inadimplemento de algumas parcelas do contrato e concede o prazo de **24 (vinte e quatro) horas** para pagamento do valor devido, sob pena de **rescisão** contratual, "**além do bloqueio e retirada forçada do bem que está sob sua posse ilegítima.**"

26. A suspensão e/ou rescisão do contrato firmado com a LM causará danos graves e de difícil reparação à TRANSMARINE, cuja atividade principal é o transporte terrestre de mercadorias, levado a efeito com os caminhões objeto dos contratos. Caso a LM implemente a medida noticiada, o que poderá ser feito **por meio digital** em razão dos rastreadores instalados nos veículos, as atividades da TRANSMARINE serão paralisadas. Até mesmo os caminhões que estão hoje nas estradas transportando produtos para clientes serão desligados pelo sistema de rastreamento digital. Nessa hipótese, os clientes **não receberão suas mercadorias** e o abalo de crédito da TRANSMARINE será amplo e irreversível. Por outras palavras, ninguém mais contratará com a empresa. Os transportes programados e contratados para os próximos dias serão igualmente cancelados, comprometendo de forma irreversível a recuperação da empresa.



27. A Requerente, portanto, necessita de tutela de urgência (art. 300 do CPC) para a) determinar a imediata manutenção dos efeitos dos contratos de locação em vigor; b) impedir a LM de reter e reaver a posse dos bens no curso da recuperação judicial, e c) impedir a LM de aplicar penalidades em decorrência do pedido de recuperação ou do inadimplemento de faturas anteriores ao pedido.

28. A *probabilidade do direito* da TRANSMARINE resulta da sujeição dos créditos da LM à recuperação judicial, nos termos dos contratos, e da impossibilidade de pagamento dos valores devidos no momento presente, em que já foi requerida a recuperação da empresa. Resulta, outrossim, da ilegalidade da cláusula que estabelece a rescisão dos contratos de locação em caso de pedido de recuperação judicial, e, ainda, da norma do art. 47 da LFRE⁵, que objetiva a preservação da empresa, dos empregos e da fonte produtiva.

29. O *fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação* decorre da paralisação das atividades da TRANSMARINE na hipótese de retenção ou apreensão, total ou parcial, dos caminhões e equipamentos objetos dos contratos de locação em vigor, sem os quais não poderá contratar com terceiros e transportar os produtos para os quais foi contratada, o que poderá ocorrer hoje (25/04/2024, sexta-feira), conforme demonstrado.

30. **Reitera-se a informação de que a LM poderá bloquear imediatamente e à distância (sistema digital) os bens locados, e informou ontem à TRANSMARINE que fará isso caso a dívida não seja paga.**

31. A título ilustrativo, confirmam-se trechos extraídos de matéria jornalística⁶ em que a locadora de veículos "Movida" bloqueou um veículo que rodava a 60 (sessenta) quilômetros por hora, por falta de pagamento da locação:

⁵ Art. 47. A recuperação judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica.

⁶ <https://canaltech.com.br/carros/locadoras-podem-bloquear-carros-alugados-remotamente-210783/>



Recentemente um casal teve o carro alugado simplesmente bloqueado em pleno uso. O pior: isso aconteceu em uma estrada, a 60km/h, sob a alegação de que havia falta de pagamento das diárias, algo facilmente refutável e que aumentou ainda mais a revolta dos clientes.

Quando o carro é bloqueado por esse sistema, toda a parte elétrica do veículo age como se estivesse em pane, incluindo freios e a direção. Se acionado em movimento, fica muito difícil de controlar o carro para uma área segura e evitar o acidente, como fez Louise Moura Cruz, cliente que viralizou na internet ao ser acionada pela Movida.

32. Não é exagero dizer que além de causar risco ao prosseguimento das atividades da TRANSMARINE, o bloqueio dos caminhões poderá colocar em risco a vida e integridade física dos seus motoristas, assim como de outros motoristas que trafegam pelas estradas.

VI. Conclusão

33. Ante o exposto, requer:

a) o deferimento do processamento da recuperação judicial da Requerente;

b) a concessão de **tutela de urgência** para determinar a) a manutenção dos efeitos dos contratos de locação em vigor celebrados com a LM TRANSPORTES INTERESTADUAIS SERVIÇOS E COMÉRCIO S/A, e b) que a LM se abstenha de bloquear, reter e reaver a posse dos bens objeto dos contratos de locação em vigor no curso da recuperação judicial, assim como de aplicar penalidades em decorrência do pedido de recuperação ou do inadimplemento de



faturas anteriores ao pedido, sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) em caso de descumprimento da decisão;

c) a concessão do prazo legal de 60 (sessenta) dias para a apresentação do plano de recuperação judicial, na forma do art. 53 da Lei 11.101/2005;

d) na forma do art. 52 e incisos da Lei 11.101/2005: c.1) a nomeação do administrador judicial; c.2) a dispensa das certidões negativas para que a Requerente exerça suas atividades; c.3) a suspensão das ações ou execuções contra a Requerente, excetuadas as situações descritas na própria Lei 11.101/2005; c.4) seja determinada a proibição de qualquer forma de retenção, arresto, penhora, sequestro, busca e apreensão e constrição judicial ou extrajudicial sobre os bens do devedor, oriunda de demandas judiciais ou extrajudiciais cujos créditos ou obrigações sujeitem-se à recuperação judicial ou à falência; c.5) a determinação, à Requerente, de apresentação de contas mensais; c.6) a intimação do Ministério Público; c.7) sejam comunicados, da decisão que conceder a recuperação judicial, por ofício, à Fazenda Pública Federal, às Fazendas Públicas Estaduais e Municipais em que a Requerente está inscrita;

e) a expedição do edital previsto no art. 52, §1º, da Lei 11.101 de 2005, para habilitação ou divergência dos créditos, na forma do art. 7º, §1º da mesma lei;

f) seja a relação dos bens particulares dos sócios-administradores da Requerente (doc. anexo) autuada separadamente, sob segredo de justiça;

g) a concessão de prazo adicional de 20 (vinte) dias, contado da intimação da respectiva decisão, para que possa apresentar outros documentos complementares que eventualmente se façam necessários;

h) sejam as intimações da Requerente veiculadas exclusivamente em nome dos advogados Fábio Pacheco Guedes (OAB/PR 23.009), Suelen de Oliveira Scholochaski (OAB/PR 65.317) e Rodolfo Russi Vianna (OAB/PR 77.838), com



escritório na Rua Comendador Araújo, 143, 14º andar, conjunto 142, Ed. Everest, Centro, CEP 80420-900, Curitiba - PR, Tel: (41) 3029.8080, e-mail: rodolfo@guedes-manocchio.com.br, sob pena de nulidade.

34. Requer a juntada das guias de recolhimento de custas (doc. anexo).

35. Dá-se à causa, para efeitos fiscais, o valor de R\$ 89.078.880,32 (oitenta e nove milhões, setenta e oito mil, oitocentos e oitenta reais e trinta e dois centavos).

Pede deferimento.

Curitiba, 26 de abril de 2024.

Fábio Pacheco Guedes
OAB/PR 23.009

Rodolfo Russi Vianna
OAB/PR 77.838

