

**EXCELENTÍSSIMO(a) SENHOR(a) DOUTOR(a) JUIZ(a) DE DIREITO
DA VARA CÍVEL E EMPRESARIAL DA COMARCA DE BELÉM/PA.**

SABINO DE OLIVEIRA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO S/A – SANAVE, CNPJ/MF n.º 04.872.156/0001-13 e Inscrição Estadual n.º 15.107.733-9, com sede na Avenida Pedro Álvares Cabral, n.º 1323, Umarizal, CEP: 66050-400, Belém, Pará, neste ato representado pelo seu proprietário **CYPRIANO SABINO DE OLIVEIRA**, inscrito no CPF sob o n.º 000.850.572-15, residente na Rua Serzedelo Corrêa, n.º 347, Bairro Batista Campos, Belém-PA, CEP 66035-400; **CYPRIANO SABINO DE OLIVEIRA**, brasileiro, casado, empresário, inscrito no CPF sob o n.º 000.850.572-15, residente na Rua Serzedelo Corrêa, n.º 347, Bairro Batista Campos, Belém-PA, CEP 66035-400; e **CLEONICE DE OLIVEIRA RODRIGUES**, brasileira, casada, empresária, RG n.º 1576689 SEGUP/PA, CIC/MF: 085.836.412-34, com endereço profissional a Av. Pedro Álvares Cabral, 1323, Umarizal, Belém, Pará, doravante designados **A REQUERENTE** ou **SANAVE**, todos com endereço eletrônico contasapagar@gruposanave.com.br, por seus advogados que esta subscrevem, conforme procuração inclusa (Doc. 1), vêm, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com fundamento nos artigos 319 e seguintes do Código de Processo Civil (“CPC”) e nos artigos 47 e seguintes da Lei Federal n.º 11.101/2005 (“LRF”), requerer o processamento de sua **RECUPERAÇÃO JUDICIAL**, o que faz pelas razões de fato e de direito que a seguir aduzidas:

I. DA COMPETÊNCIA

A empresa requerente é sediada na cidade de Belém - Pará, local onde centralizam-se todas as decisões diretivas, administrativas e operacionais da empresa. Nestes termos, alinhado com o previsto no art. 3º da Lei de Recuperação e Falência, é competente para o processamento do presente pedido de recuperação judicial o juízo do local do principal estabelecimento do devedor.



Ademais, também é na cidade de Belém-PA, o local de residências dos sócios (as). Portanto, não só o estabelecimento da empresa¹ encontra-se em Belém, como também toda a movimentação negocial empresarial se dá nesta cidade, pelo que resta, incontestável, a competência territorial deste Digno Juízo.

II. DO PREENCHIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS

Nos termos da Lei 11.101/2005, a requerente informa o cumprimento de todos os requisitos autorizadores do instituto da Recuperação Judicial, em especial as exigências dos artigos 48 e 51. Neste diapasão, a requerente afirma **que exerce suas respectivas atividades há mais de dois anos, nunca teve sua quebra decretada e jamais obteve os benefícios de uma recuperação judicial.**

Nestes termos, a requerente informa que exerce suas atividades há mais de 2 (dois) anos, conforme comprova o incluso cadastro na Receita Federal (Doc. 3), cumprindo desta forma a exigência contida no **art. 48, Caput da Lei 11.101/2005.**

Na mesma esteira, a requerente destaca que nunca fora falida, jamais requereu recuperação judicial, nem mesmo extrajudicial ou plano especial, assertiva que comprova com as respectivas e inclusas certidões negativas expedida pelo Tribunal de Justiça do Estado do Pará (Doc. 4), cumprindo desta forma a exigência contida nos **incisos I, II e III do art. 48, da Lei 11.101/2005.**

Os representantes legais da requerente jamais foram condenados por quaisquer dos crimes previstos na Lei 11.101/2005, afirmação comprovada pela inclusa certidão negativa expedida pelo Tribunal de Justiça do Estado do Pará (Doc. 5), cumprindo desta forma a exigência contida no **inciso IV do art. 48, da Lei 11.101/2005.**

A requerente apresenta as razões e as causas concretas do presente pedido de recuperação judicial nos **itens IV e V**, cumprindo desta forma a exigência contida no **inciso I do art. 51, da Lei 11.101/2005.**

¹ Nesse sentido, confirmam-se os ensinamentos do i. professor Fabio Ulhoa, in verbis: “Por principal estabelecimento entende-se não a sede estatutária ou contratual da sociedade empresária devedora, a que vem mencionada no respectivo ato constitutivo, nem o estabelecimento maior física ou administrativamente falando (cf. Requião, 1975, 1:81). Principal estabelecimento, para fins de definição da competência para o direito falimentar, é aquele em que se encontra concentrado o maior volume de negócios da empresa; é o mais importante do ponto de vista econômico” (COELHO, Fabio Ulhoa. Comentários à Lei de Falências e de Recuperação de Empresas. 10ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 61.)



A requerente acosta ao presente pedido as demonstrações contábeis relativas aos 3 (três) últimos exercícios sociais de 2017, 2018 e 2019 (Doc. 6), levantadas especialmente para instruir e subsidiar o presente pedido, compostas de balanço patrimonial e demonstração de resultados, e relatório gerencial de fluxo de caixa e de sua projeção, cumprindo desta forma a exigência contida no **inciso II do art. 51, da Lei 11.101/2005**.

A lista completa de todos os credores da requerente, também está inclusa no presente pedido, de forma sistematicamente organizada e estruturada, contendo todas as informações necessárias (Doc. 7), cumprindo desta forma a exigência contida no **inciso III do art. 51, da Lei 11.101/2005**.

De igual cumprimento, segue inclusa a lista atual dos respectivos e atuais funcionários, com suas funções descritas e salários do mês de competência (Doc. 8), cumprindo desta forma a exigência contida no **inciso IV do art. 51, da Lei 11.101/2005**.

A requerente apresenta ainda Certidão da Junta Comercial, bem como atas de registro da eleição Conselho, e de aprovação da Recuperação Judicial, devidamente chanceladas pela Junta Comercial do Estado do Pará (Doc. 9), cumprindo desta forma a exigência contida no **inciso V do art. 51, da Lei 11.101/2005**.

Para preservar o direito constitucional ao sigilo fiscal, protesta a requerente, que as declarações de Imposto de Renda da Pessoa Física – IRPF dos seus respectivos sócios, sejam apresentadas na serventia do cartório, diretamente, sob sigilo de justiça, de modo que o acesso a estes documentos fique restrito a esse Íncrito Juízo, ao Administrador Judicial e ao Digno representante do Ministério Público, cumprindo desta forma a exigência contida no **inciso VI do art. 51, da Lei 11.101/2005**.

A requerente anexa ao presente os extratos das respectivas contas bancárias (Doc. 10), cumprindo desta forma a exigência contida no **inciso VII do art. 51, da Lei 11.101/2005**.

A requerente acosta ao presente as certidões negativas dos cartórios de protesto (Doc. 11), cumprindo desta forma a exigência contida no **inciso VIII do art. 51, da Lei 11.101/2005**.

Por fim, a requerente acosta ao presente pedido a relação de todas as ações em que figura como parte, seja ativa ou passiva, certidões de distribuidores cíveis (Doc. 12), cumprindo desta forma a exigência contida no **inciso IX do art. 51, da Lei 11.101/2005**. Adicionalmente, acosta também lista de bens móveis e imóveis (doc. 13).



III. HISTÓRICO EMPRESARIAL

A empresa **SABINO DE OLIVEIRA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO S/A SANAVE**, teve sua primeira atuação no seguimento do transporte fluvial, em meados do ano de 1970. Na época a empresa contava com uma única embarcação, o iate *B/M OLIVEIRA*, que transportava cargas em geral da capital paraense para os municípios de Santarém e Itaituba.



Figura 1- Primeira Embarcação do Grupo Empresarial

Logo em seguida, com a mesma embarcação que possuía capacidade de 50 toneladas, ampliou o número de cidades atendidas, e passou a atender quase todas as cidades ribeirinhas da calha do Rio Amazonas e seus afluentes, como: Gurupá, Breves, Almerim, Portel, Santarém, Itaituba, Óbidos, Monte Alegre, Alenquer, Vitória Do Xingú, Trombetas, Juruti, chegando até Itacoatiara no Estado Do Amazonas.

Com o início da construção da Rodovia Transamazônica, BR-230, autorizada e planejada pelo Governo do General Médici, o iate foi transformado na embarcação modelo *Empurrador*, para auxiliar no transporte de equipamentos para a referida obra, desempenhando papel pioneiro, e histórico, no desenvolvimento do transporte de equipamentos, e de grande valor para o Brasil.





Figura 2-Cypriano Sabino, Sócio com Presidente do Brasil João Figueiredo.

Dado a desenvoltura empresarial à época, aliado ao contemporâneo desenvolvimento da Zona Franca de Manaus, a empresa iniciou o transporte fluvial para a capital do Estado do Amazonas, Manaus, postura mercadológica que abriu os horizontes para novos negócios, mas que exigiu investimentos cada vez elevados nas embarcações.

Tomados pelo espírito empreendedor, ainda na década de 70, a requerente aumentou, significativamente, a frota fluvial e adquiriu o maior *Roll On Roll Of* da Região Norte, a balsa "*Celso Sabino*", com capacidade para 1.857 toneladas de carga, ou ainda, 36 (trinta e seis) carretas no convés inferior, e 125 (cento e vinte e cinco) carros pequenos no convés superior, embarcação que fora reconhecida durante muitos anos como a maior embarcação do norte do País:



Figura 3-Embarcação Celso Sabino



Com a melhoria implementada, a empresa requerente passou a fazer mais rapidamente a rota Belém/Manaus/Belém, transportando cargas diversas, equipamentos e veículos, momento em que a empresa já caminhava para uma das mais exponenciais no seguimento à época.

No início da década de 80, a requerente já despontava no seguimento do transporte fluvial, mas ainda precisava, constantemente, de empresas de transporte rodoviário para levar a carga do porto da requerente para os clientes, momento em que surgiu a ideia de investir também no transporte rodoviário.



Figura 4- Carretas da Sanave

A demanda pelo transporte crescia, e a requerente passou a atender os mercados de São Paulo, Recife, Manaus e Fortaleza, passando a ter representatividade, além da região norte do país, nos mercados da região Nordeste, pois era pretensão empresarial a consolidação do crescimento nas regiões norte, nordeste e sudeste do País.

Por volta do ano de 1987, com o significativo aumento das operações e o volume maior de cargas, a empresa adquiriu o primeiro Porto próprio, na Avenida Bernardo Sayão nº 3274, ao lado do Iate Clube do Pará, onde passaria a atender a sua importante e renomada carteira de



clientes: a Mineração Rio do Norte, Construtora Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa, Petrobrás, Eletronorte, Celpa e Cimento Nassau.



Figura 5-Porto Bernardo Sayão

Nestes termos, ao mesmo tempo de seu crescimento empresarial a requerente favorecia o próprio desenvolvimento do Estado do Pará, e fomentava tal desenvolvimento, pois atendia exponentes construtoras de obras públicas, e companhias de energia elétrica, atuando no transporte de equipamentos elétricos para a Hidroelétrica de Tucuruí, e logo em seguida a Hidroelétrica de Balbina, localizada no município de Presidente Figueiredo no Estado do Amazonas.

Na década de 90, e estando a empresa sólida no transporte rodofluvial no estado do Pará, a requerente iniciou os serviços de transporte, rodoviário e fluvial, no Estado do Amapá, com porto próprio para embarque e desembarque, e com embarcações que cumpriam com a rota Belém/Macapá/Belém em tempo bem menor que os concorrentes. O porto era localizado às margens do rio Matapi, com galpão e um pátio amplo para operações de embarque e desembarque, no distrito industrial do Estado do Amapá.



Figura 6-Porto Macapá

Rua dos Mundurucus, 3100. Ed. Metropolitan Tower, conj- 2301-2302. Cremação. Belém-PA. CEP: 66040-033.
Fone/Fax: (91) 3224-4170.



Ainda nos anos 90, a requerente adquire o terreno localizado na Avenida Pedro Álvares Cabral n°. 1323 em Belém, com porto e com vários armazéns e prédios, passando a ser o centro administrativo, e contando com um dos maiores portos rodofluviais da região norte, com área de aproximados 22.000 m2.

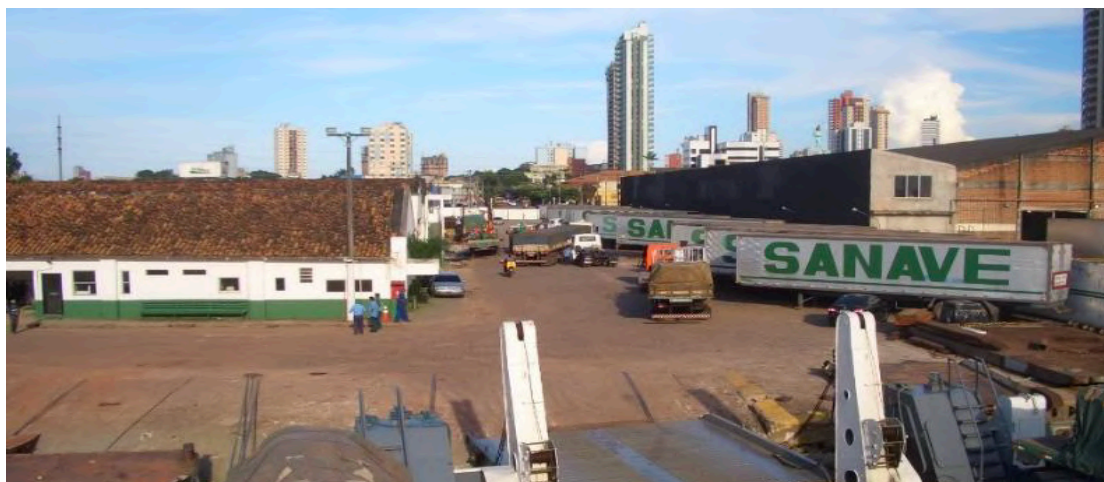
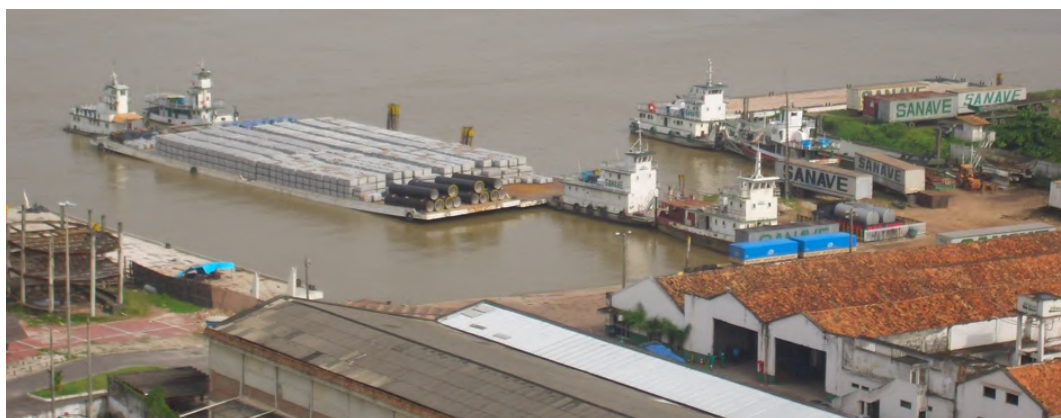


Figura 7-Porto Pedro Alvarez Cabral

A requerente solidificou-se no seguimento do transporte rodoviário e fluvial no ano 2000, ligando as capitais dos Estados do Pará e Amazonas, e as diversas cidades do Estado do Pará, no transporte fluvial e no transporte rodoviário, além do Estado do Amazonas, Amapá com atuação nos Estados de São Paulo, Pernambuco, Ceará e Salvador.

No auge do desenvolvimento empresarial a requerente possuía: 260 (duzentos e sessenta) Carretas; 12 (doze) Cavalos Mecânicos; 57 (cinquenta e sete) Veículos de Coleta, dentre



estes utilitários, automóveis, empilhadeiras e baú; 18 (dezoito) Balsas; 16 (dezesseis) empurradores; 01(uma) Balsa Auto Propelida.

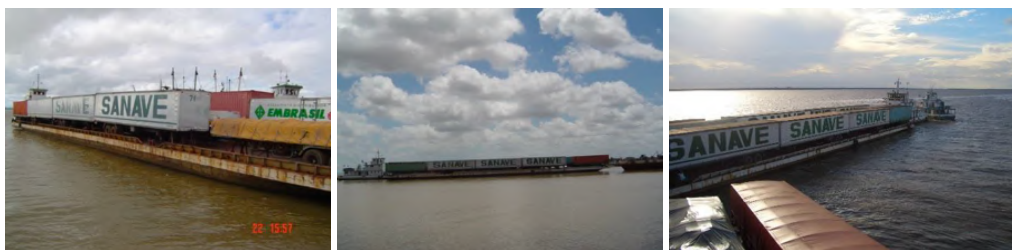


Figura 8- Embarcações

Já conhecida na Região Norte, e no Brasil, e totalmente especializada nos rios amazônicos a empresa **SABINO DE OLIVEIRA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO S/A SANAVE** qualificou-se para ser a primeira empresa brasileira a fazer parte do Projeto *Camisea*², que tinha por finalidade criar condições para a extração de gás natural e sua distribuição por meio de gasoduto, no Peru.

A **SANAVE** participou desse projeto realizando o transporte de 14.000 toneladas de tubos, entre as cidades de Pindamonhangaba/SP e Camisea/PERU, sendo a **primeira empresa brasileira a executar uma operação logística desse porte na região Amazônica**, utilizando e gerenciando 1 (um) navio, 600 (seiscentas) carretas e 28 (vinte e oito) embarcações, entre empurradores e balsas, nos modais de transporte rodoviário, marítimo e fluvial, do Rio de Janeiro (Brasil) à Camisea (no Peru):



² O Projeto Camisea é considerado, pelos governos das diversas correntes políticas que lhe deram impulso, um fator essencial para o desenvolvimento do setor energético peruano a médio e longo prazo e, principalmente, um gerador de crescimento na economia do país. Somente em arrecadações fiscais decorrentes do projeto, calcula-se o montante de US\$ 5 bilhões durante os próximos 30 anos. Fonte: anp.gov.br;





Figura 9-Transporte Internacional Multimodal

A requerente, ao mesmo tempo em que desenvolvia sua atividade empresarial, também participava do desenvolvimento da região norte, realizando transporte de equipamentos militares para marinha do Brasil, Exército Brasileiro, que renderam ao proprietário da empresa diversas comendas meritórias (doc. 14), num efetivo trabalho de alcance social.



Figura 10- Empresário com o Ex-prefeito Hélio Gueiros, Ex-Governador Almir Gabriel e Autoridades do Exército e Aeronáutica.

Foram diversos os diplomas e certificados de reconhecimento da requerente, e de seu sócio, em retribuição e reconhecimento a grande contribuição social ao desenvolvimento da Amazônia, e dentre estes forçoso destacar: **Ordem do Mérito Judiciário, expedido pelo Tribunal de Justiça do Estado do Pará, pelos serviços prestados ao Estado; Diploma de Colaboração espontânea ao exército brasileiro, expedido pelo Comando Militar da Amazônia; Ordem do Mérito Militar, expedido pela Presidência da República; Certificado Nacional de Maiores empresas do setor de transporte a nível nacional, dentre outros.**

Rua dos Mundurucus, 3100. Ed. Metropolitan Tower, conj- 2301-2302. Cremação. Belém-PA. CEP: 66040-033.
Fone/Fax: (91) 3224-4170.



Neste breve apanhado de atuação empresarial, a **SANAVE** remete à 50 (Cinquenta anos) de história, dedicados ao desenvolvimento do setor de transporte fluvial, rodoviário, portuário e logístico na Amazônia, representando uma das empresas mais antigas do norte do país no seguimento, sempre preocupada com o desenvolvimento sustentável na Amazônia, gerando empregos, renda e arrecadação tributária.

IV. DA CRISE NO BRASIL COM IMPACTO DIRETO NO GRUPO EMPRESARIAL

O processo de declínio da requerente **SANAVE** tem início com a grande recessão brasileira dos anos 2014 a 2016, fortemente representada pela abrupta queda do Produto Interno Bruto Brasileiro -PIB, impactando em todos os setores produtivos, sobretudo, com mais impacto no setor de transporte.

A forte crise que se inicia no final de 2013, e segue em forte avanço nos anos de 2014, 2015 e 2016³, representou o pior cenário econômico brasileiro, com forte recessão, que cumulou em 2017, com a maior crise do setor de transportes brasileiro⁴, e em 2018, com as graves paralizações dos próprios rodoviários brasileiros, momento de todos nós conhecidos.

Os números da época, expostos pela Confederação Nacional do Transporte já antevia a pior crise do seguimento, e que cumularia com fortes demissões em massa:

“A Sondagem Expectativas Econômicas do Transportador 2016, realizada pela CNT (Confederação Nacional do Transporte), mostra que a crise na economia do Brasil tem impactado fortemente o setor de transporte. **A maioria das empresas (60,1%) teve diminuição de receita bruta em 2016, e 58,8% precisaram reduzir o número total de viagens. Para 74,6%, houve aumento do custo operacional. Foram entrevistados 795 transportadores de todo o país, que atuam nos diferentes modais** (rodoviário, ferroviário de cargas, metro ferroviário, urbano de passageiros por ônibus, aquaviário e aéreo).

A maioria deles (90,7%) considera que a crise política também os afetou negativamente. Pelo menos 37,4% das empresas do setor reduziram o número de

3



4

Reportagem Acerca da Crise Nacional do Transporte Rodoviário em 2017.



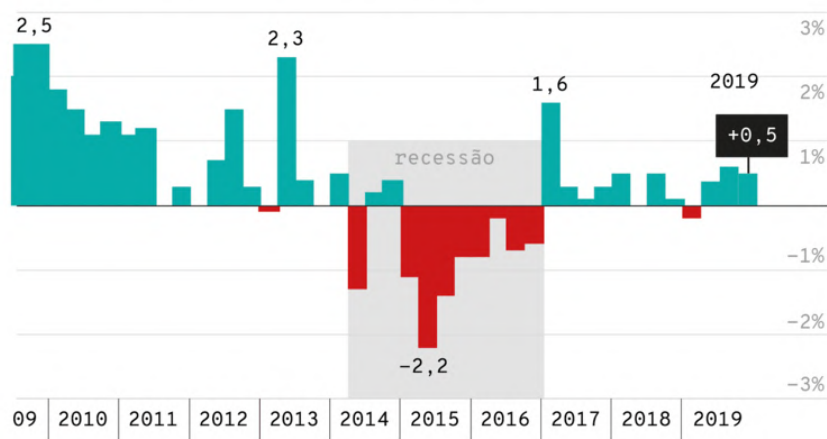
veículos em operação em 2016. Esse cenário refletiu na retenção de mão de obra. **De dezembro de 2015 a setembro de 2016, foram demitidos 52.444 trabalhadores no setor. Somente nos últimos seis meses, 58,1% das empresas brasileiras de transporte tiveram de reduzir o quadro de funcionários devido à situação econômica do país.** Fonte: <http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/crise-afeta-setor-de-transporte-mas-ha-otimismo-moderado-para-2017> publicado em 28/11/2016.

Não é por outra razão, que o PIB brasileiro dos últimos 10 (dez) anos dá o exato alcance da crise experimentada, e os nefastos prejuízos, que acumulados, levou a requerente a presente situação:

Histórico do PIB brasileiro

PIB trimestral em 10 anos (2009 a 2019)

● Taxa do trimestre contra trimestre imediatamente anterior, de 2009 a 2019, em %



Fonte: IBGE.

Importante esclarecer que, a requerente enquanto empresa atuante no transporte multimodal, ou seja, rodoviário e fluvial, tem suas atividades correlacionadas, sendo certo afirmarmos que a crise que afeta um setor está indissociavelmente ligada ao outro, ou em outras palavras, a forte crise do setor rodoviário influenciou diretamente no setor fluvial, pois sem carretas no pátio da empresa não há embarcações à serem carregadas.

No setor de transporte, a crise foi mais avassaladora pois todas as fábricas e indústrias objetivando baratear o custo final do produto, utilizaram instrumentos de corte financeiro, os quais



incidiriam, com maior veemência, na redução dos gastos na logística do transporte. Seria, portanto, mais viável à indústria brasileira, e ao mercado em geral, reduzir os custos com os transportes dos bens, do que alterar a composição fabril e a qualidade dos insumos utilizados.

Nasce, nesta seara de redução de custos de transporte, um outro elemento negativo contrário à atividade mercantil das empresas requerente, as pequenas empresas de transporte no Estado do Pará, nem todas regulares perante a Agência Nacional Transportes Terrestres - ANTT, Agência Nacional de Transporte Aquático - ANTAQ, Capitania dos Portos e órgãos fiscalizadores, com a prática de preços reduzidos, praticamente em concorrência desleal.

Sem os rigores, controles e taxas fiscalizatórias, as pequenas empresas de transporte ofereciam preços bastante reduzidos em comparação às empresas que são fiscalizadas, e que se submetem aos rigores dos órgãos fiscalizatórios e regulamentares, levando a requerente a sofrer queda gradativa do fluxo de serviços de transporte demandados.

Em menor escala, mas também merecendo ênfase, destacamos ainda o surgimento de empresas de entrega, e de coleta de bens, com o menor custo operacional que realizavam serviços de transporte e logística com carros menores (vans e minicarretas), mercado que somente era explorado por carretas, o que também afetou a empresa requerente.

Tais situações conjugadas provocaram as demissões em massa de trabalhadores da empresa, que culminaram com diversos acordos na Respeitável Justiça do Trabalho da 8ª. Região. Neste momento, inicia-se um processo de declínio empresarial, com base nos seguintes fatores, que ocorreram em sentido diametralmente oposto: de um lado um aumento progressivo de reclamações trabalhistas e de processos judiciais cíveis de credores, e de outro a diminuição drástica do movimento do transporte fluvial e rodoviário em todo Brasil.

Como derradeiro desta multiplicidade de ações executivas, advieram diversas medidas restritivas (penhoras, bloqueios e leilões) que recaíram sobre os bens móveis do grupo veículos, empurradores, embarcações e imóveis, como portos, áreas, etc. que estavam atrelados à própria atividade empresarial.

Nesta linha, se já estava difícil superar a crise experimentada no Brasil, com impactos severos de ordem financeira, para a requerente a limitação no exercício da operacionalidade empresarial, representaria um fator negativo à mais a ser enfrentado, levando ao progressivo declínio empresarial.

Foram penhorados carretas, barcos, empurradores, máquinas, portos, os quais, justamente, são a própria base de sustentação e mecanismos operacionais do grupo empresarial, ou



seja, quando uma carreta, uma balsa, um empurrador é executado, penhorado e leiloado, representa uma perda da parte da capacidade produtiva da empresa que é lesada, com impacto direto na atuação Mercantil empresarial.

De fato, em que pese a Legislação Processual Civil obrigue a observância da menor lesividade ao devedor, para que a execução se torne sempre menos penosa, vemos carretas sendo arrematadas por preço vil, embarcações e empurradores sendo avaliados, e arrematados por preço bem abaixo do mercado, chegando a ser leiloados por preço ínfimos, que não atendem, à contento, nem a satisfação pretendida pelos credores, e pior, prejudicam sobremaneira a própria atividade comercial da requerente, em nítida violação ao princípio da preservação da empresa.

Assim, os bens acabam sendo vendidos à preço irrisório, não se pagando o que se deve aos credores, trazendo um processo extremamente mais penoso, mais sacrificante para o devedor, que tem seu patrimônio operacional, e vinculado à sua atividade fim sendo dilapidado por processos executivos isolados, rigorosos, e por certo, atinentes à comandos judiciais os quais exigem indeclinável respeito, mas que, sobretudo, tomados em conjunto não representam o caminho mais adequado, nem para os credores e muito menos para a empresa requerente.

Oportuno frisar que, a dívida atual total da SANAVE perfaz o montante de R\$ 14.696.347,65 (Quatorze milhões, seiscentos e noventa e seis reais, trezentos e quarenta e sete reais, e sessenta e cinco centavos), divididos em:

Classe I - Trabalhista R\$ 10.478.298,42

Classe III – Quirografários R\$ 3.958.858,37

Classe IV – ME/EPP R\$ 259.190,86

Como veremos à seguir, a viabilidade econômica da presente recuperação judicial acrescida de um planejamento adequado, pormenorizado em plano de recuperação, oferece inequívoca garantia real aos credores acerca do adimplemento total das dívidas, com a consentânea observância do princípio da preservação da empresa.

À guisa de exemplificação, considerando somente os bens da empresa que já foram leiloados teríamos: um porto da avenida Bernardo Sayão, um Porto na cidade de Macapá, as embarcações *Celso Sabino*, empurrador *Jubiloso*, diversas carretas, duas gaiolas, todos arrematados por preço bem abaixo do mercado.

Nesta senda, as dívidas continuam a existir, e sobre estas continuam a recair os aritméticos cálculos da Justiça do Trabalho, sendo certo afirmarmos que acaso houvesse um planejamento estruturado, de venda de ativos empresariais, ou parte desses mesmos bens citados,



com dois ou três deles à preço de mercado já se teria quitado todos os credores do grupo empresarial.

O que estamos a defender Excelência é que, com o processamento da presente recuperação judicial teríamos um planejamento estruturado, organizado, capaz de não só atender ao interesse dos credores com pagamentos e perspectivas reais de pagamento, e quitação com venda de patrimônio organizada e planejada, capaz de manter o mínimo da atividade empresarial e assim permanecer a empresa requerente propiciando o desenvolvimento do transporte regional, o fornecimento de empregos, o pagamento de tributos e contribuindo para o desenvolvimento sócio econômico da Amazônia.

Tais afirmações não são devaneios, vejamos à níveis práticos e exemplificativos:

O imóvel indicado retro, Figura 5. Porto da Bernardo Sayão, fora avaliado por perito oficial em R\$ 14.766.000,00 (quatorze milhões setecentos e sessenta e seis mil reais) e fora arrematado na Justiça do Trabalho por R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais), **ou seja, o mesmo bem, estruturalmente vendido através da presente recuperação judicial poderia ter quitado toda a dívida da requerente.**

Há de se destacar que, faz parte do plano de recuperação empresarial a venda de aproximados 6.000 m² (seis mil metros quadrados) da sede da empresa na avenida Pedro Álvares Cabral, sendo que somente com essa venda estruturada, com venda da área por preço de mercado, já seria medida hábil à quitação de todo o débito da grupo empresarial, e assim as embarcações, carretas, portos e toda a parte operacional da empresa seria mantida ativa, a qual operando em sua totalidade teria condições de honrar com todos os seus compromissos.

Este é apenas um exemplo de solução que poderá ser adotada e que vai manter o binômio, equilíbrio, satisfação do interesse dos credores e manutenção da atividade empresarial mínima, para que se possa gerar empregos, trazendo novas oportunidades e o desenvolvimento da Amazônia e do sistema de transporte rodo-fluvial.

Por fim, mas não menos importante, a paralização do mundo empresarial com o COVID 19, que trouxe estagnação para todos os segmentos empresariais no Brasil e no Globo Terrestre, e que tem sua parcela determinante no presente pedido de recuperação judicial, pois representa o estopim à uma crise que remonta há gradativos anos.



V. DA VIABILIDADE ECONÔMICA E OPERACIONAL DA REQUERENTE

Mesmo com toda crise experimentada, o patrimônio da requerente adquirido ao longo de 50 (cinquenta) anos no seguimento do transporte, dá a segurança necessária à satisfação dos credores e à observância do princípio da preservação da empresa.

A empresa SANAVE é detentora de um acervo patrimonial imobilizado e de um parque operacional de balsas e empurradores que, acaso não bloqueados por eventuais processos executivos isolados, permitiriam a normalidade da operação mercantil da requerente e o consequente adimplemento de dívidas, com a manutenção de empregos, circulação de renda e desenvolvimento do setor fluvial amazônico.

Aliado a isso, há fortes razões para crermos no desenvolvimento do transporte fluvial, e para tanto, basta lembrarmos da greve dos motoristas rodoviários de 2018. Com a paralização, o Brasil descobriu que é o país que tem a maior concentração rodoviária de transporte de cargas e passageiros entre as principais economias mundiais⁵. Segundo dados do Banco Mundial, 58% do transporte no país é feito por rodovias - contra 53% da Austrália, 50% da China, 43% da Rússia e 8% do Canadá.

A malha rodoviária é utilizada para o escoamento de 75% da produção no país, seguida da marítima (9,2%), da aérea (5,8%), da ferroviária (5,4%), da cabotagem (3%) e da hidroviária (0,7%), neste prisma o governo federal e a iniciativa privada tem detido compromisso em desenvolver o transporte aquaviário, com melhor distribuição do seguimento do transporte e menor concentração em um único modal ou matriz rodoviária.

É exatamente nestas lindes que a Agência Brasil⁶, ao realizar abordagem de estudo do setor de transporte pela confederação Nacional de Transportes, destacou que:

“Segundo a CNT, o aumento na capacidade do transporte fluvial reduziria a pressão existente sobre as rodovias, responsáveis pela maior parte do transporte de carga no país. A medida também reduziria o custo do transporte, uma vez que um comboio de barcaças é capaz de transportar carga equivalente ao carregado por 172 carretas, fazendo com que a estimativa de preço do frete hidroviário seja 60% menor que o rodoviário.

⁵ <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44247460>

⁶ <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-10/brasil-utiliza-30-dos-rios-para-transporte-comercial-diz-cnt>

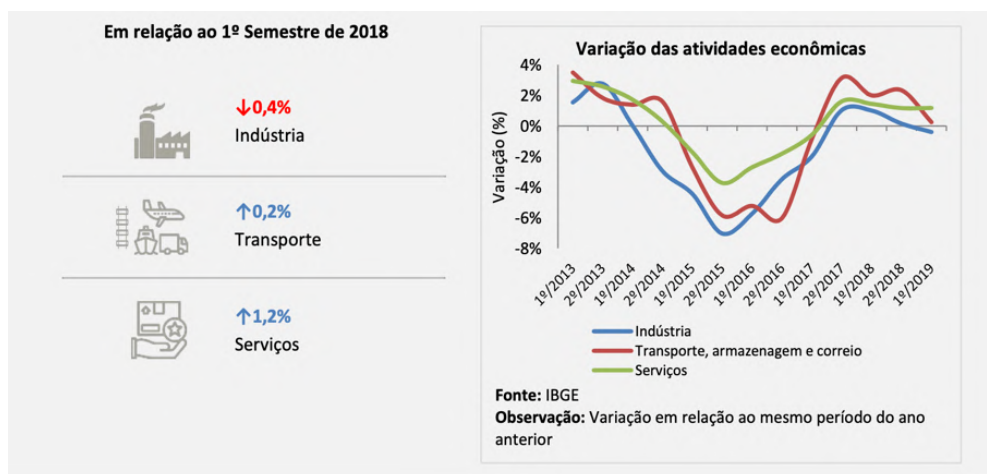


O transporte hidroviário possui grande capacidade de movimentação de carga, baixo custo da tonelada transportada e reduzidas emissões de poluentes que, entre outros, fazem dele um modal muito adequado à movimentação de grandes volumes de mercadorias de baixo valor agregado (commodities) por grandes distâncias”, diz o estudo.

De acordo com a entidade, um modelo ideal de matriz de transporte para um país com as dimensões do Brasil deve considerar um maior equilíbrio dos modos disponíveis. “Só assim seria possível aumentar a eficiência e a competitividade nas movimentações. E o transporte fluvial – em um sistema integrado – tem a capacidade de reduzir a pressão sobre as rodovias”, diz o estudo.

O próprio Governo Federal, através da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviário, órgão ligado ao Ministério da Infraestrutura, está elaborando um Plano Nacional de Logística, que irá impulsionar o transporte de cargas no modal aquaviário, que irá reduzir custos e trazer mais investimentos para o país⁷. Estima-se que até o final do ano (2020) o governo anunciará os investimentos no setor pelos próximos 15 anos.

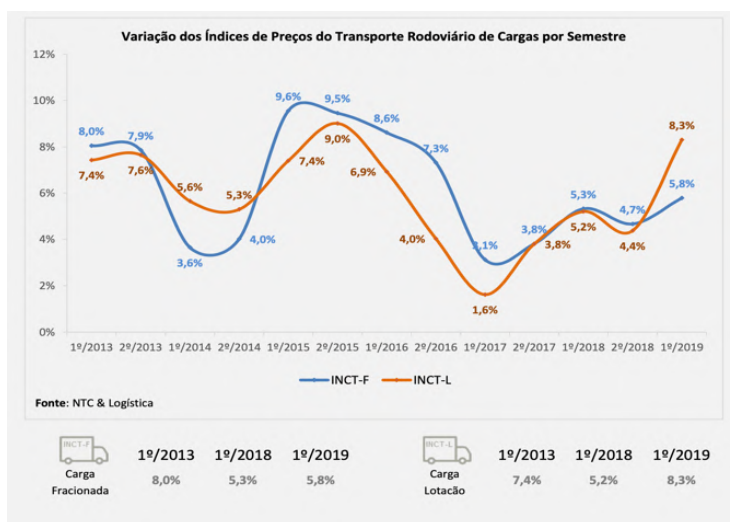
Ao bem da verdade, o setor de transporte desde o primeiro semestre de 2019 já esboçava crescente reação, e segundo o IBGE o seguimento vinha em ritmo de crescimento de 0,2% ano, em detrimento do setor industrial que teve queda de 0,4%:



⁷ <http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/9810-secret%C3%A1rio-nacional-de-portos-e-transportes-aquavi%C3%A1rios-participa-de-webin%C3%A1rio-da-epl.html>



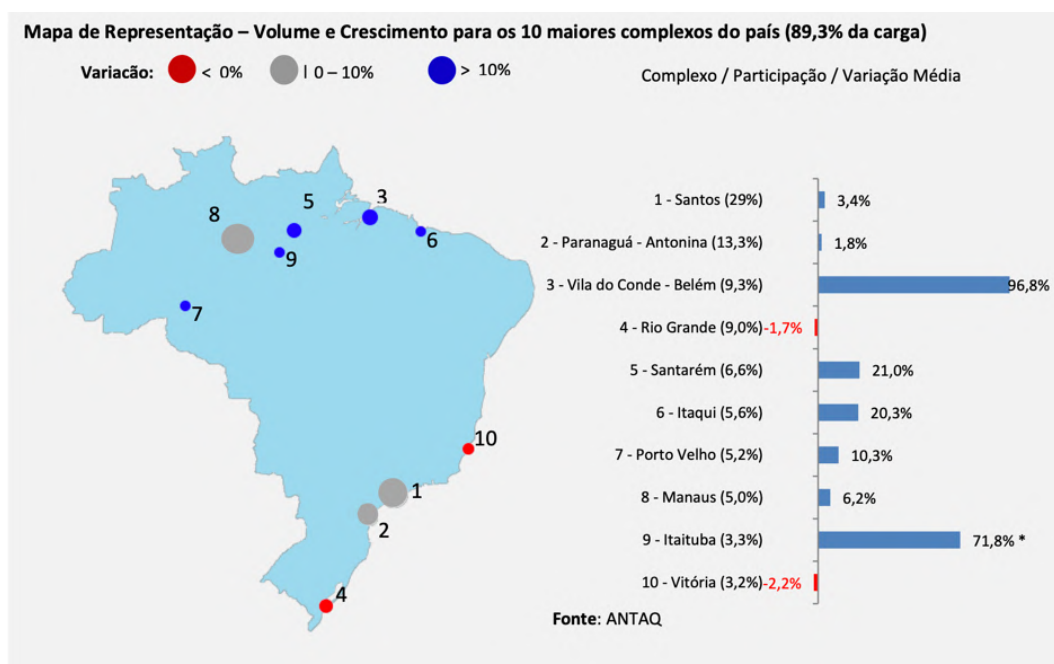
Refletindo este positivismo do mercado em relação ao setor de transporte, no seguimento do transporte de carga, a ascensão era notável:



No âmbito do transporte aquaviário, a desenvoltura mercantil indicava uma forte perspectiva de superação da crise, com crescimento na movimentação nos portos privados à ordem de 20,5%, chegando a movimentar 337 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2019:



Em que pesem os números acima, o maior semblante de que o setor de transporte na região amazônica tem fortes indicativos de desenvolvimento, é o reflexo do volume transportado de granéis agrícolas do Porto de Vila do Conde, que teve um aumento de 96,8%, destacando ainda que todos os complexos que tiveram crescimento maiores de 10% localizam-se na região amazônica, área de atuação da empresa SANAVE:



Para que se tenha dimensão da representatividade do desenvolvimento do setor de transporte aquaviário nos planos do Governo Federal, tomamos abaixo o quadro comparativo do transporte modal, realizado pela Dra. Karoline Lemos, Diretora de Infraestrutura Aquaviária do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes -DNIT, no lançamento do Plano de Logística Nacional, no mês de maio de 2020, defendendo a relação de custo e benefício do setor:



Comparação entre modais



Fontes: Multimodalidade e as Hidrovias no Brasil, Marcos Machado Soares - FENAVEGA (2009); Jaeger, B. C. (2014); CNT (2019).

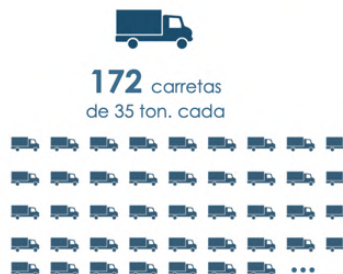
Comparação entre modais



Navegação interior

Ferrovário

Rodoviário



Fonte: CNT (2019)

Dessarte, é meta do Governo Federal o investimento no seguimento de transporte aquaviário, sendo que tais aportes de incentivo financeiro afetarão por correlação o transporte rodoviário, e o seguimento do transporte como um todo, sendo certo que a localização estratégica **da SANAVE, com portos nas duas principais capitais da Amazônia, Belém e Manaus, à colocam em uma situação de privilégio, propensas a pronta recuperação empresarial.**



De outra banda, é certo que a pandemia do COVID 19 afetou o movimento de ascensão do setor de transporte, seja ele rodoviário ou fluvial, que certamente terá menor projeção em 2020, mas também é inegável o cenário extremamente positivo para a requerente então sediada na região amazônica, onde se encontram as principais bacias hidrográficas do Brasil, detentor do título de maior potencial hídrico do mundo⁸, e sendo assim poderá, participar ativamente da retomada e do desenvolvimento do setor e transporte aquaviário, gerando emprego, renda e desenvolvimento sustentável.

VI. DA APRESENTAÇÃO TEMPESTIVA DO PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Nas lindes determinadas pelo artigo 53 da Lei nº. 11.101/2005, a requerente informa que apresentará o respectivo **PLANO DE RECUPERAÇÃO**, com todos os seus elementos necessários, tais como prazo, condições, forma e cronograma de pagamento e satisfação de todos os credores, no prazo legal.

VII. DO PEDIDO

Uma vez colacionadas as razões que justificam o presente pedido de recuperação judicial, com a respectiva indicação da causa e a correspondente demonstração de viabilidade econômica, aliada à demonstração do cumprimento dos requisitos da Lei 11.101/2005, protesta a requerente, respeitosamente, se digne de deferir o processamento desta medida para:

- I. Deferir o processamento do presente pedido de Recuperação Judicial;
- II. Nomear o Administrador Judicial.
- III. Preenchidos os requisitos legais, ordenar a suspensão de todas as ações e execuções em curso contra a Requerente, bem como reconhecer a impossibilidade de venda de ativos empresariais essenciais às suas atividades, pelo prazo Legal.

⁸ https://pt.wikipedia.org/wiki/Hidrografia_do_Brasil



- IV. Seja determinada a suspensão de qualquer leilão ou praça de bens da Recuperanda e de seus sócios, para os casos em que tenha ocorrido a desconsideração da personalidade jurídica;
- V. Determinar a dispensa da apresentação de certidões negativas em curso contra a Requerente, pelo prazo legal;
- VI. Intimar o Ministério Público, bem como comunicar as Fazendas Públicas Federal, Estadual e Municipal;
- VII. Publicar, nos termos do artigo 52, §1º. da LRF, o respectivo EDITAL;
- VIII. Declarar a tramitação sob sigilo, e em segredo de justiça, os documentos indicados no art. 51, inciso VI, diante do seu caráter sigiloso e do direito de proteção aos dados dos declarantes;

Por derradeiro, a requerente informa que o endereço do escritório do patrono judicial que as representam é aquele indicado no rodapé da inicial, requerendo, por fim, que todas as intimações sejam ali endereçadas e nominadas exclusivamente no nome do advogado **FABIO SABINO DE OLIVEIRA RODRIGUES, sob pena de nulidade, endereço eletrônico: fabio@fsradvogados.com.br.**

Atribui-se a causa o valor de 14.696.347,65 (Quatorze milhões, seiscentos e noventa e seis reais, trezentos e quarenta e sete reais, e sessenta e cinco centavos).

Nestes termos, pede e espera deferimento.

Belém, 17 de dezembro de 2020.

Fabio Sabino de Oliveira Rodrigues
Advogado

Flavio de Oliveira Rodrigues
Advogado





ROL DE ANEXOS		
Fundamento Legal	Identificação	Anexo
Art. 104, CPC	Procuração	Doc. 1
Art. 82, CPC	Custas Iniciais, Comprovante.	Doc. 2
Art. 48, Caput	Cartão de CNPJ	Doc. 3
Art. 48, Incisos I, II e III	Certidões	Doc. 4
Art. 48, Inciso IV	Certidões Criminais	Doc. 5
Art. 51, Inciso I	Causas do Pedido	Conforme item IV e V da inicial
Art. 51, Inciso II	Demonstrações contábeis	Doc. 6
Art. 51, Inciso III	Relação dos Credores	Doc. 7
Art. 51, Inciso IV	Relação de Empregados	Doc. 8
Art. 51, Inciso V	Contratos Sociais e Alterações	Doc. 9
Art. 51, Inciso VI	Declarações IPRF	Pedido de Sigilo / Petição Avulsa
Art. 51, Inciso VII	Extratos Bancários	Doc. 10
Art. 51, Inciso VIII	Certidões de Protesto	Doc. 11
Art. 51, Inciso IX	Relação de Ações Judiciais	Doc. 12
Adicionalmente	Relação de bens	Doc. 13
Adicionalmente	Comendas Mérito	Doc. 14

