

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
CAMPUS GOVERNADOR VALADARES
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE DIREITO

Mateus Vicente Henrique

O TRATAMENTO DOS CRÉDITOS TRABALHISTAS NA RECUPERAÇÃO
JUDICIAL PÓS-ALTERAÇÃO LEGISLATIVA: UMA ANÁLISE COMPARATIVA DO
CASO VOEPASS 2012 E 2025

Governador Valadares

2026

Mateus Vicente Henrique

**O TRATAMENTO DOS CRÉDITOS TRABALHISTAS NA RECUPERAÇÃO
JUDICIAL PÓS ALTERAÇÃO LEGISLATIVA: UMA ANÁLISE COMPARATIVA DO
CASO VOESPASS 2012 E 2025**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao curso de
Direito da Universidade Federal de Juiz de Fora – campus
Governador Valadares, como requisito parcial à obtenção
do grau de Bacharel em Direito, sob orientação do Prof.
Dr. Jean Filipe Domingos Ramos.

Orientador: Prof. Dr. Jean Filipe Domingos Ramos

**Governador Valadares
2026**

Mateus Vicente Henrique

**O TRATAMENTO DOS CRÉDITOS TRABALHISTAS NA RECUPERAÇÃO
JUDICIAL PÓS ALTERAÇÃO LEGISLATIVA: UMA ANÁLISE COMPARATIVA DO
CASO VOEPASS 2012 E 2025**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao curso de Direito da Universidade Federal de Juiz de Fora – campus Governador Valadares, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Direito, sob orientação do Prof. Dr. Jean Filipe Domingos Ramos.

Aprovado em 28 de janeiro de 2026

AGRADECIMENTOS

Concluir este trabalho representa o encerramento de um ciclo iniciado em 2021. Agradeço a Deus pela força e pela perseverança concedidas ao longo desta jornada que agora se encerra.

Nessa trajetória, houve muitas incertezas, especialmente em virtude da grande distância da minha família, minha principal rede de apoio. Para além disso, a conclusão deste trabalho simboliza o alcance de um objetivo que foi sonhado não apenas por mim, mas também por aqueles que sempre me apoiaram de forma incondicional.

A conquista de qualquer realização não decorre apenas do esforço e da dedicação individual, mas também do sacrifício daqueles que trilharam caminhos tortuosos, íngremes e difíceis para que, hoje, eu pudesse caminhar por uma estrada mais acessível e segura. Apesar da barreira geográfica imposta pela distância, minha família sempre se fez presente em todos os momentos.

Por isso, agradeço ao meu pai, Sidney Henrique, que nos deixou tristemente em 2023. Embora sua ausência física seja sentida, sua presença permanece constante em minha vida. Seu exemplo constitui minha maior virtude e a sabedoria que busco diariamente. À minha mãe, Elizabete, meu acolhimento em todas as dificuldades, exemplo de força e perseverança, que, mesmo diante da partida do meu pai, jamais me permitiu desistir e foi meu maior suporte nesta etapa. À minha irmã, Maria Clara, meu orgulho e motivação permanente para desejar um mundo melhor, além de minha grande amiga.

Aos amigos de jornada, companheiros com quem compartilhei angústias, medos e incertezas que surgiram ao longo desse período, agradeço pela rede de apoio essencial que foram durante essa caminhada.

Agradeço, de forma especial, ao Professor Jean, meu orientador e facilitador para a conclusão deste trabalho. Sua atuação ultrapassou a relação acadêmica, tornando-se também a de um amigo e conselheiro, a quem devo profunda gratidão.

Por fim, agradeço à Universidade Federal de Juiz de Fora – Campus Governador Valadares, que, mesmo diante dos desafios inerentes à educação pública no Brasil, mantém um elevado padrão de ensino e possibilitou minha formação em Direito em um ambiente acadêmico singular.

RESUMO

O presente trabalho analisa as alterações normativas no sistema de insolvência empresarial brasileiro através do estudo de caso da Passaredo Transportes Aéreos, atual Voepass, sociedade de singular relevância por submeter-se a dois processos de recuperação judicial em períodos distintos e sob regimes jurídicos diversos. Para tanto, adotou-se a metodologia de pesquisa comparativa, realizada por meio da análise direta dos autos judiciais referentes aos processos de soerguimento da companhia. A pesquisa estabelece comparativo entre a redação original da Lei nº 11.101/2005 e as inovações da Reforma de 2020, com ênfase na flexibilização dos créditos trabalhistas e nos novos institutos da Constatação Prévia e da Tutela Cautelar Antecedente. Examina-se a primeira reestruturação, marcada pela rigidez de prazos e pela controvérsia da limitação de cento e cinquenta salários mínimos, em contraste com a crise atual, catalisada pelos efeitos da pandemia de COVID-19, pelo rompimento da dependência econômica com a Latam e pelo acidente aéreo em Vinhedo. Os resultados demonstram padrão de recidiva na insolvência, evidenciando que, malgrado a modernização legislativa, a devedora replicou estratégias pretéritas de limitação de pagamentos preferenciais. Conclui-se que a atual recuperação judicial enfrenta obstáculos operacionais intransponíveis, notadamente a cassação do Certificado de Operador Aéreo, o que compromete a função social da empresa e eleva o risco de convolação em falência diante da incapacidade de geração de caixa.

Palavras-chave: Direito do trabalho. Direito empresarial. Recuperação judicial. Voepass. Créditos trabalhistas.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADI	Ação Direta de Inconstitucionalidade
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ATR	<i>Avions de Transport Régional</i> (Aeronave Regional)
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CADE	Conselho Administrativo de Defesa Econômica
CNJ	Conselho Nacional de Justiça
COA	Certificado de Operador Aéreo
COVID-19	<i>Coronavirus Disease 2019</i> (Doença do Coronavírus 2019)
CPA	<i>Capacity Purchase Agreement</i> (Acordo de Compra de Capacidade)
EMB	Embraer (Prefixo de modelo de aeronave)
ERJ	<i>Embraer Regional Jet</i>
PEPT	Plano Especial de Pagamento Trabalhista
PIB	Produto Interno Bruto
QAV-1	Querosene de Aviação
STF	Supremo Tribunal Federal
TJSP	Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo
TR	Taxa Referencial
VARIG	Viação Aérea Rio-Grandense
VASP	Viação Aérea São Paulo

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	6
2 O PANORAMA DA AVIAÇÃO CIVIL E A TRAJETÓRIA DA PASSAREDO	8
2.1 ORIGEM E EXPANSÃO: DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO À AVIAÇÃO REGIONAL.....	9
2.2 A GÊNESE DA CRISE DE 2012: CONCORRÊNCIA PREDATÓRIA E CUSTOS OPERACIONAIS	10
3 ANÁLISE COMPARATIVA DOS REGIMES DE INSOLVÊNCIA: O TEXTO ORIGINAL DE 2005 VERSUS A REFORMA DE 2020	13
4 O PLANO DE 2025 E O TRATAMENTO DO PASSIVO TRABALHISTA	16
5 CONCLUSÃO.....	27
REFERÊNCIAS.....	29

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho dedica-se a analisar as modificações do sistema de insolvência empresarial brasileiro sob a ótica do estudo de caso da Passaredo Transportes Aéreos, atual Voepass, única companhia aérea nacional a submeter-se a dois processos de recuperação judicial em períodos distintos e sob regimes legais diversos.

Inicialmente, examina-se o panorama do setor de aviação civil e o ambiente econômico nacional. O texto contextualiza a expansão do transporte aéreo na primeira década dos anos 2000, impulsionada pelo incremento da renda familiar e da demanda por mobilidade. Discorre-se, ainda, sobre o histórico da empresa, desde sua gênese no transporte rodoviário até a expansão regional, abordando os entraves operacionais, notadamente a volatilidade do custo do combustível e as práticas concorrenciais agressivas, que culminaram na crise de 2012.

Posteriormente, discute-se a trajetória legislativa da norma falimentar, estabelecendo comparativo entre a redação original da Lei nº 11.101/2005 e as inovações promovidas pela Reforma de 2020. O foco recai especificamente sobre a alteração no tratamento dispensado aos créditos trabalhistas, contrastando a rigidez do prazo anual da norma primária com a flexibilização e a possibilidade de extensão para até dois anos introduzida pelo novo diploma legal.

Nesse contexto, examina-se o processo de recuperação judicial de 2012. Analisa-se a estruturação do plano de soerguimento face aos prazos então vigentes e a controvertida utilização da cláusula de limitação, que restringia o pagamento preferencial a cento e cinquenta salários mínimos, convertendo o excedente em crédito quirografário. Aborda-se, outrossim, a intervenção do Tribunal de Justiça na correção de vícios do plano e o encerramento da recuperação em 2017, mediante o cumprimento das obrigações novas.

Por fim, investiga-se o novo pedido de recuperação ajuizado em 2025, realizando-se o confronto analítico entre os dois processos. Nessa esteira, perscruta-se a crise atual do Grupo Voepass, agravada pelos efeitos da pandemia de COVID-19, pela rescisão de parcerias comerciais e pelo acidente aéreo ocorrido em Vinhedo, em agosto de 2024. O estudo discute a aplicação dos institutos da Lei nº 14.112/2020, como a Constatação Prévia e a tutela cautelar antecedente, evidenciando como, malgrado a modernização legislativa, a devedora reiterou expedientes pretéritos, como a limitação de pagamentos laborais, o que coloca em xeque a viabilidade operacional e a função social da empresa diante da paralisação de sua frota.

2 O PANORAMA DA AVIAÇÃO CIVIL E A TRAJETÓRIA DA PASSAREDO

O cenário econômico brasileiro na primeira década dos anos 2000 apresentava-se positivo e marcado por otimismo na economia e crescimento do PIB. Esse período trouxe profundas mudanças no aspecto social brasileiro e promoveu uma maior inclusão da sociedade na economia de consumo. Assim, conforme analisam Serrano e Summa (2011), a dinâmica de crescimento mudou ao longo da década: se até o ano de 2003 as taxas de expansão eram baixas, logo depois elas começaram a crescer. Inicialmente, essa expansão foi liderada pelo *boom* das exportações, mas a partir de 2006 esse fator perde influência e o mercado interno começa a crescer mais rápido, devido a uma política macroeconômica mais expansionista

Nessa ótica, esse cenário de crescimento e desenvolvimento propiciou uma maior inserção de grupos que antes não participavam da economia, e com essa mudança paradigmática um dos setores que mais cresceu e se aproveitou desse cenário foi o setor aéreo. Tal expansão encontra respaldo nos dados apresentados por Serrano e Summa (2011), os quais demonstram que, após 2005, a renda familiar média começou a crescer impulsionada por salários reais mais altos e pelo aumento dos empregos formais. Os autores destacam ainda que, nesse período, o salário mínimo real cresceu de maneira ainda mais rápida, elevando também a participação da parcela salarial na renda total.

Esse mercado, ainda que restrito a poucas grandes companhias aéreas, era composto pela Transbrasil, Varig e Vasp que já vivenciavam o seu declínio, também havia a presença da WebJet, Tam e Gol, sendo que as duas últimas se solidificaram no mercado nacional posteriormente. O setor contava com a Oceanair, posteriormente passaria a se chamar Avianca Brasil e também com a entrada da jovem Companhia Azul e a presença das empresas regionais, com destaque para a Trip Linhas Aéreas e a Passaredo, ambas originárias do interior paulista. Assim, houve uma mudança na dinâmica de locomoção nacional com um incremento escalonado de passageiros.

Dessa forma, o setor aéreo foi impulsionado pelo cenário de crescimento econômico, absorvendo uma demanda crescente de passageiros. Em contrapartida, esse avanço esbarrou em uma grave crise estrutural que culminou no "caos aéreo" de 2006. Conforme apontam Oliveira, Onuki e Amorim (2009), o colapso não foi motivado apenas pelo volume de tráfego, mas sim deflagrado por problemas operacionais evidenciados após o acidente aéreo da Gol em setembro daquele ano. O episódio expôs a precariedade de equipamentos e a insatisfação dos controladores de voo, que, na busca de melhores condições, deflagraram movimentos de

reivindicações, que ocasionaram em atrasos massivos e cancelamentos de voos, demonstrando que a infraestrutura de controle estatal não acompanhava a expansão do mercado.

No que diz respeito às empresas regionais, a Azul, que há pouco havia começado a operar no Brasil, realizou no ano de 2012 a compra da empresa TRIP Linhas Aéreas, consolidando sua posição no mercado. A Passaredo, por sua vez, no ano de 2009, começou a implementar a mudança de sua frota. Assim sendo, iniciou a operação de jatos Embraer ERJ-145, aeronaves que, conforme relata a revista Flap International (2023), por serem mais velozes e possuírem capacidade para 50 passageiros, permitiram que a companhia explorasse o mapa do Brasil de Norte a Sul. Com essa modernização, a empresa chegou a contabilizar 15 unidades em operação até meados de 2011, o que viabilizou a expansão da malha para diversos novos destinos, como Porto Alegre, Recife, Londrina, Ji-Paraná, Barreiras, Palmas, Sinop, Alta Floresta, Belém, Cascavel, Araguaína e Fortaleza. Na mesma linha de atualizações, Gol e Tam também realizaram a renovação de suas frotas no período e, de igual modo, a Avianca também se estruturou e passou a ser uma Companhia relevante e se tornou dona de uma parcela considerável do mercado.

2.1 ORIGEM E EXPANSÃO: DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO À AVIAÇÃO REGIONAL

Antes de analisar a crise faz-se necessário contextualizar a criação da Passaredo. A empresa já possuía uma estrutura consolidada no ramo rodoviário no interior de São Paulo antes de enveredar pela aviação. Trata-se de uma empresa familiar fundada em 1978 na cidade de São José dos Campos dedicada inicialmente ao transporte rodoviário com foco em fretamento e turismo na região do Vale do Paraíba. Com o passar dos anos a empresa alcançou expansão significativa atendendo inclusive a capital paulista.

Com a empresa consolidada nos transportes terrestres vislumbrou-se a oportunidade de expansão da atividade de transporte de passageiros para o modal aéreo. Sendo assim, ainda vinculada à empresa de transporte rodoviário e mantendo o comando familiar, a vertente de transporte aéreo foi criada apenas no ano de 1995 com sede na cidade de Ribeirão Preto e focada no transporte regional. Até o ano de 2025 figurava como a empresa brasileira de transporte aéreo de passageiros mais antiga em operação.

A empresa recém-criada iniciou suas operações com aviões turboélice modelo Embraer EMB-120 Brasília, com capacidade de até 30 assentos, e chegou a operar aeronaves de grande porte como o Airbus A310-300, com capacidade de até 220 assentos, para fretamentos

nacionais e internacionais. Após uma breve interrupção das atividades no ano de 2002 em virtude de problemas econômicos a empresa retornou aos ares. Buscando ampliar a sua oferta de voos e o número de passageiros atendidos, a companhia aproveitou o cenário econômico favorável e resolveu implementar novas aeronaves em sua frota passando a operar os jatos regionais Embraer ERJ-145, com capacidade de até 50 passageiros.

No entanto, em alguns anos a operação dessas aeronaves tornou-se demasiadamente onerosa em razão de fatores operacionais e mercadológicos adversos. A empresa enfrentou cenário de elevação substancial dos custos de combustível aeronáutico, ineficiência técnica da frota então utilizada e forte concorrência predatória em seu principal centro de operações, com práticas caracterizadas como *dumping*¹ por parte de empresas congêneres. Diante desse quadro financeiro delicado e com balanços negativos, a Passaredo promoveu reestruturação de sua frota, substituindo as aeronaves a jato por modelos turboélice ATR-42 e ATR-72, com variações comportando de quarenta e oito a setenta e oito assentos, respectivamente, e de menor custo operacional. Nesse contexto, configurou-se o cenário que conduziu a empresa ao ajuizamento de sua primeira recuperação judicial no último trimestre de 2012.

O processo de recuperação judicial iniciado no ano de 2012 foi finalizado em 2017. Após, novamente a empresa tinha ambição de crescimento e anunciou o retorno da oferta de serviços a antigos destinos como Uberlândia/MG e Vitória da Conquista/BA. Nesse momento, já no ano de 2019 é anunciada a aquisição do Grupo MAP pela Passaredo que passa a se chamar Voepass, além de firmar uma parceria de *codeshare*² com a Latam. Todavia no início do ano de 2020 um cenário preocupante toma conta de todo o mundo com o surgimento da Covid-19. A decretação da pandemia forçou a interrupção não somente da Passaredo mas de todas as atividades das companhias aéreas globalmente. Aqui insere-se um dos principais elo que levaria a agora chamada Voepass a outro processo de recuperação judicial que se encontra em curso perante a Vara Regional de Competência Empresarial de Ribeirão Preto.

2.2 A GÊNESE DA CRISE DE 2012: CONCORRÊNCIA PREDATÓRIA E CUSTOS OPERACIONAIS

¹Segundo Wolffenbüttel (2006), *dumping* é a comercialização de produtos a preços abaixo do custo de produção. Por exemplo, quando alguma empresa decide, como estratégia, arcar com o prejuízo das vendas a preços baixos para prejudicar, ou até mesmo eliminar, algum concorrente.

² *Codeshare* é um acordo de operação comercial entre duas ou mais companhias aéreas que consiste em inserir o código de identificação de voo de uma companhia aérea em voos operados por outra companhia aérea (Brasil, 2018).

Antes de aprofundar necessariamente a respeito do processo de recuperação judicial enfrentado pela companhia em 2012, é necessário esclarecer do que se trata tal instituto. Assim, a recuperação judicial constitui-se em uma ferramenta jurídica concebida para permitir ao devedor discutir com seus credores, em um ambiente institucional, a viabilidade econômica da empresa e a sua condução pelo empresário, visando à satisfação das obrigações sociais, conforme o plano de recuperação proposto e que, se aprovado pelos credores em assembleia geral, implicará a novação das obrigações. Conforme preleciona Marlon Tomazette (2021), trata-se de mecanismo destinado à superação da crise empresarial mediante a conjugação de esforços entre devedor e credores, sob a tutela do Poder Judiciário. Na busca pela superação da crise, intenta-se viabilizar a manutenção da fonte produtora, proteger os empregos dos trabalhadores e tutelar os interesses dos credores, que, em última análise, serão os responsáveis pela concessão ou não da recuperação judicial.

Ainda, afirma Tomazette (2021) que durante todo o procedimento recuperacional, devem ser observados dois princípios basilares: a função social e a preservação da empresa. Pela função social da empresa, reconhece-se que a atividade econômica visa a tutelar interesses que extrapolam o do empresário devedor, gerando efeitos econômicos como a contratação de empregados, o pagamento de tributos, o desenvolvimento de fornecedores e o atendimento aos destinatários da atividade. Como desdobramento dessa função social, a preservação da empresa deve ser reconhecida como princípio do sistema, pois sua extinção não produz efeitos benéficos aos diversos grupos de interesses que a circundam, devendo-se buscar, na medida do possível, a manutenção da atividade em funcionamento, sem, contudo, impor aos credores sacrifício exagerado.

Portanto, o instituto da recuperação judicial busca celebrar um acordo entre o devedor e a massa de seus credores, conduzido judicialmente mediante o ajuizamento de pedido específico, com a finalidade primordial de superar a crise econômica-financeira, lidando com interesses contrapostos na busca de um resultado econômico que viabilize, simultaneamente, a continuidade da atividade empresarial e a satisfação, ainda que parcial, dos créditos existentes.

De maneira geral, conforme se depreende da análise do pedido de recuperação judicial ajuizado em 2012, a Passaredo Transportes Aéreos Ltda. fundamentou sua pretensão em conjuntura de fatores que, combinados, teriam conduzido a atividade empresarial a uma grave crise econômico-financeira.

Na narrativa apresentada aos autos, a deterioração da saúde financeira da sociedade empresária decorreu de práticas concorrenciais consideradas desleais por parte de empresa congênere, inadequação operacional da frota utilizada face às exigências do mercado,

majoração acentuada dos custos de insumos essenciais à atividade aeronáutica e simultânea redução dos preços praticados no setor. Diante desse cenário adverso, a recuperanda implementou medidas de reestruturação operacional, procedendo à substituição da frota por modelos considerados mais eficientes, todavia, a conjugação dos fatores desfavoráveis comprometeu irremediavelmente a capacidade de solvência da companhia, conduzindo-a ao ajuizamento do pedido recuperacional no último trimestre de 2012.

Mais detalhadamente, dentre outras razões, a Passaredo Transportes Aéreos Ltda. afirma que a deterioração da saúde financeira da sociedade empresária teria se iniciado em dezembro de 2010, momento em que uma empresa concorrente implementou o que a defesa classificou como "operação predatória" no aeroporto de Ribeirão Preto, principal base operacional da companhia. Nessa esteira, a Passaredo alegou que a concorrente passou a realizar vinte e dois voos diários utilizando aeronaves com capacidade para cento e quarenta e quatro passageiros, sobrepondo deliberadamente suas rotas e horários. Ainda segundo a inicial, tal prática vinha acompanhada da comercialização de passagens aéreas a partir de nove reais, valor apontado como manifestamente inferior aos custos operacionais do setor.

Para a empresa aérea, essa estratégia, caracterizada como *dumping*, tinha por objetivo explícito captar a integralidade dos passageiros das rotas operadas pela Passaredo, causando-lhe ruína financeira e forçando sua retirada do mercado. A recuperanda sustentou que o excesso de oferta gerado pela concorrente, aliado aos preços alegadamente predatórios, resultou na perda de mais de trinta por cento de seu faturamento, comprometendo severamente a capacidade de honrar compromissos. Sob essa ótica, a estratégia concorrencial desleal constituiu-se, na visão da defesa, em fator determinante para o desequilíbrio econômico-financeiro.³ Embora a companhia tenha alegado a prática de concorrência desleal (*dumping*), não há qualquer informação se houve a realização de reclamação junto ao CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) para a apuração se de fato houve a prática de concorrência desleal ou a condenação de alguma empresa congênere, especificamente nesta alegação da Passaredo.

³ A verificação da inexistência de registros públicos acerca de denúncias formais de preços predatórios movidas pela Passaredo Linhas Aéreas no período anterior ao seu pedido de recuperação judicial fundamentou-se em pesquisa direta na aba 'Busca de Jurisprudência' do sistema oficial do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). A consulta, realizada em janeiro de 2026, abrangeu até o ano de 2012, combinando a inserção do termo 'Passaredo' no campo de 'Representante' com a utilização da chave de pesquisa 'preços predatórios', além de no campo "representadas" foi inserido o nome de companhias concorrentes. Destaca-se ainda, que, embora o sistema aponte outras alegações dessa natureza tramitando no setor aéreo nessa época, as quais, foram todas arquivadas sem condenação, nenhuma delas foi protocolada diretamente pela Passaredo, o que, confirma, portanto, a ausência de formalização administrativa da queixa por iniciativa da empresa.

Em contrapartida, as dificuldades enfrentadas pela sociedade empresária não se limitaram às questões de mercado. A frota então utilizada, composta por aeronaves modelo Embraer ERJ-145, revelou-se inadequada do ponto de vista operacional e econômico frente a um novo cenário. A título exemplificativo, a Passaredo demonstrou que, no trajeto entre Ribeirão Preto e Guarulhos, as aeronaves ERJ-145 consumiam aproximadamente mil litros de querosene em trinta e cinco minutos de voo para transportar apenas cinquenta passageiros. Por outro lado, o modelo ATR-72 consumia seiscentos litros em quarenta minutos, comportando setenta passageiros. Dessa forma, o desempenho inferior dos jatos onerava substancialmente os custos operacionais, comprometendo a competitividade.

O cenário adverso agravou-se ainda mais no exercício de 2011, quando o mercado de aviação civil brasileiro enfrentou agressiva majoração no preço do combustível aeronáutico (QAV-1), que sofreu aumentos da ordem de trinta e cinco por cento. Apesar disso, enquanto os custos operacionais se elevavam de forma acentuada, o mercado posicionava-se no sentido inverso, promovendo significativa redução no valor das passagens aéreas em razão da acirrada competição no setor. A conjugação desses fatores resultou no encerramento do exercício de 2011 com prejuízo aproximado de cinquenta milhões de reais, comprometendo irremediavelmente a solvência da companhia.

Diante desse contexto, no curso do ano de 2012, a Passaredo adotou medidas de reestruturação operacional visando à recuperação de sua saúde financeira. Dentre as providências implementadas, destacou-se a paralisação da utilização das aeronaves modelo ERJ-145, consideradas deficitárias face ao custo do combustível e aos dispêndios com manutenção. Dessa forma, a empresa procedeu à devolução das referidas aeronaves aos seus proprietários, concentrando suas operações nos equipamentos modelo ATR-72, considerados economicamente mais rentáveis. Sob essa ótica, segundo consta na petição inicial do processo, a substituição da frota permitiu transportar quarenta por cento mais passageiros em comparação aos jatos regionais, com substancial redução do custo por assento, viabilizando a continuidade das atividades em bases mais sustentáveis.

3 ANÁLISE COMPARATIVA DOS REGIMES DE INSOLVÊNCIA: O TEXTO ORIGINAL DE 2005 *VERSUS* A REFORMA DE 2020

Anteriormente à promulgação da Lei nº 11.101/2005, o sistema de insolvência brasileiro era regido pelo Decreto-Lei nº 7.661, de 1945, diploma que disciplinava os institutos da concordata e da falência. Contudo, a referida legislação, vigente por seis décadas, tornou-se

obsoleta diante da nova dinâmica do comércio global e da complexidade das relações empresariais modernas. Além da manifesta desatualização econômica, o antigo sistema era marcado pela excessiva morosidade e burocracia, resultando frequentemente na depreciação dos ativos e na ineficácia do pagamento aos credores. Nessa ótica, denota-se que o sistema antigo centralizava as decisões na figura do magistrado, afastando a participação ativa dos credores.

Nessa esteira, Murguía (2017) preleciona que o instituto da concordata afastava a participação ativa dos credores, uma vez que a validação do acordo não dependia de suas vontades. A autora destaca que o procedimento centrava-se na figura do juiz, a quem competia decidir sobre a procedência do pedido baseando-se apenas na conformidade legal das prerrogativas apresentadas pelo devedor.

Nesse sentido, a autora ainda reforça que o texto normativo da "antiga lei" não refletia os preceitos inaugurados pela Constituição Federal de 1988, especialmente o princípio da preservação da empresa. Sob a ótica constitucional, a atividade empresarial transcende o interesse meramente privado do lucro, ela constitui um elemento vital para a sociedade, atuando como agente de promoção de empregos, geração de tributos e circulação de riquezas. Nessa perspectiva, observa-se que a lei de 1945 não atendia a essa função social, pois a concordata permitia apenas a dilação de prazos para pagamento, sem oferecer ferramentas reais para a reestruturação de uma companhia em crise. Frequentemente, a concordata convolava-se em falência, decretando a liquidação forçada do patrimônio em detrimento da manutenção da fonte produtora.

Foi nesse cenário de incompatibilidade entre a lei ordinária e os valores constitucionais que, conforme ensina Jorge Lobo (2006), começou a ser gestada, ainda em 1993, a nova legislação falimentar, que após exaustivas discussões, passou a vigorar em 9 de fevereiro de 2005. O modelo que influenciou a Lei nº 11.101/2005 buscou inspiração nas legislações norte-americana e europeia, orientando-se por valores que demonstram maior preocupação não apenas com a satisfação dos credores, mas, sobretudo, com a lógica global da recuperação econômica. Ao incorporar esse aspecto social, uma recuperação judicial de sucesso não se resume ao pagamento do passivo, mas sim à viabilização da retomada da atividade empresarial.

Nesse sentido, Murguía (2017) destaca que a recuperação de empresas surgiu abolindo o sistema de concordata e readaptando o poder decisório. A autora explica que a Lei de 2005 inaugurou uma fase transacional, na qual a aprovação ou rejeição do plano pela assembleia de credores define o destino da companhia. Essa dinâmica inseriu-se no marco da função social da empresa, abandonando o viés puramente patrimonialista de satisfação de crédito para adotar

uma consciência preventiva, focada na gestão eficiente dos recursos e na perenidade da atividade econômica.

Contudo, a própria Lei nº 11.101/2005 careceu de atualizações ao longo do tempo. É neste ponto que Marlon Tomazette (2021) observa as inovações trazidas pela Lei nº 14.112/2020. O autor destaca que a reforma modernizou o instituto ao positivar a possibilidade de autocomposição (mediação/conciliação), regular a insolvência transnacional e, crucialmente para este estudo, alterar a disciplina dos créditos trabalhistas.

A alteração legislativa promovida pela Lei nº 14.112/2020 representou marco significativo na flexibilização de regras que, na redação original da Lei nº 11.101/2005, apresentavam rigidez excessiva no tratamento dos créditos trabalhistas. Essa mudança impactou diretamente o artigo 54 da Lei de Recuperação de Empresas, redefinindo a dinâmica de pagamento dos credores da Classe I. Se no texto original de 2005 o prazo para quitação desses créditos era estritamente limitado a um ano, a nova redação introduziu mecanismos que permitem, mediante negociação e garantias adequadas, a extensão desse lapso temporal.

Nesse contexto, Coelho (2021) esclarece que o plano de recuperação judicial possui o poder de alterar ou novar os créditos trabalhistas, inclusive aqueles decorrentes de acidentes de trabalho, sendo que, uma vez aprovado pela maioria dos credores da classe, o plano vincula a todos, submetendo-os às novas condições estabelecidas. Contudo, o autor alerta para a existência de balizas legais inafastáveis em relação ao passivo existente na data do pedido, quais sejam, em princípio, a impossibilidade de o plano prever prazo superior a um ano para pagamento dos créditos trabalhistas e a obrigatoriedade de pagamento dos salários em atraso nos três meses anteriores ao pedido, limitados a cinco salários mínimos por trabalhador, em no máximo trinta dias. A grande inovação, conforme assevera Coelho (2021), reside na possibilidade de ampliação do prazo anual para até dois anos, desde que cumpridos os requisitos cumulativos do parágrafo segundo do artigo 54, cabendo ao magistrado, no exercício do controle de legalidade após a aprovação pela Assembleia Geral de Credores, verificar o estrito cumprimento dessas exigências.

Essa nova arquitetura legal não é um fim em si mesma, mas reflete mudança de paradigma na compreensão do instituto recuperacional. Sob a ótica do diploma legal anterior, conforme destaca Murguía (2017), uma flexibilização nesse sentido pode ser inserida como marco da proteção à função social da empresa, adotando consciência preditiva e preventiva que estabelece a necessidade de gestão de recursos voltada à perenização da atividade econômica, afastando-se, dessa forma, do antigo sistema patrimonialista que buscava única e

exclusivamente a satisfação imediata dos interesses dos credores em detrimento da sobrevivência da fonte produtora.

4 O PLANO DE 2025 E O TRATAMENTO DO PASSIVO TRABALHISTA

O caso da Passaredo Transportes Aéreos reveste-se de singular relevância acadêmica por permitir a análise da transformação do sistema de insolvência brasileiro através de uma mesma sociedade empresária. A companhia submeteu-se a dois processos distintos de soerguimento: o primeiro, distribuído em 2012, e o segundo, em 2025. Tal peculiaridade possibilita um estudo comparativo prático sobre como as alterações legislativas impactaram o tratamento dos credores, em especial a classe trabalhista.

A análise inicia-se, portanto, pelo pedido ajuizado em dezenove de outubro de 2012, sob o número de processo 0054839-40.2012.8.26.0506. É imperioso destacar que esse processo tramitou sob a égide da redação original da Lei nº 11.101/2005, anterior, portanto, às profundas alterações promovidas pela Lei nº 14.112/2020. Nesse contexto temporal, o tratamento dispensado aos créditos trabalhistas era marcado pela rigidez normativa. O artigo 54 da Lei, em sua vigência à época, não admitia as flexibilizações de prazo hoje existentes, impondo o pagamento integral dos créditos derivados da legislação do trabalho ou decorrentes de acidentes de trabalho no prazo improrrogável de até um ano. Não havia, naquele momento jurídico, previsão legal expressa para extensão desse prazo em até dois anos, nem as atuais disposições sobre apresentação de garantias ou aprovação específica da classe para tal dilação. Dessa forma, o plano de recuperação judicial apresentado pela Passaredo teve de ser estruturado para atender a esse imperativo legal restritivo, o que exigiu da companhia esforço de caixa imediato para equacionar o passivo laboral dentro dos limites estritos impostos pela legislação então vigente.

Para a realização deste estudo de caso, solicitou-se acesso aos autos perante a 8ª Vara Cível da Comarca de Ribeirão Preto, onde tramitou o processo, além do acesso aos documentos essenciais disponibilizados pela administradora judicial, a Deloitte. Nesse ponto, impende destacar a relevância da atuação do Administrador Judicial na condução do processo de soerguimento. Conforme sustenta Mamede (2021), este auxiliar da justiça atua sob a fiscalização direta do magistrado e do Comitê de Credores, exercendo competências distribuídas em três grandes grupos pelo artigo 22 da Lei 11.101/05, comuns à falência e à recuperação. No caso em tela, coube à Deloitte não apenas a fiscalização das atividades da devedora, mas a crucial tarefa de verificação dos créditos e consolidação do quadro de credores, garantindo a lisura das informações que embasaram o plano apresentado. A análise do plano de

recuperação judicial apresentado em dezembro de 2012 revela como a rigidez da legislação moldou as propostas de pagamento aos credores. No que tange especificamente à Classe I, o quadro de credores consolidava passivo trabalhista na ordem de R\$ 1.242.432,58 distribuídos entre 83 credores. A proposta de pagamento aos trabalhadores foi estruturada em duas frentes distintas, visando o cumprimento dos prazos legais então vigentes. Para os créditos estritamente salariais, vencidos nos três meses anteriores ao pedido e limitados a cinco salários mínimos por trabalhador, a empresa propôs pagamento em parcela única, em até trinta dias úteis após a aprovação do plano, conforme exigia o parágrafo único do artigo 54. O saldo remanescente seria pago em doze parcelas mensais e consecutivas, com início em maio de 2013 e término em abril de 2014, respeitando o limite temporal de um ano imposto pelo diploma legal.

Contudo, ponto controverso do plano apresentado em 2012 reside na imposição de teto para pagamento privilegiado da Classe I. A cláusula específica estipulava que os créditos trabalhistas seriam pagos com privilégio apenas até o limite de cento e cinquenta salários mínimos, sendo o valor excedente tratado como crédito quirografário, sujeitando-se a prazos mais longos e eventuais deságios. Tal medida reflete a aplicação analógica do artigo 83, inciso I, da Lei nº 11.101/05, que disciplina especificamente a matéria de falências. Para compreender a extensão desta cláusula, faz-se oportuno examinar o comentário de Coelho (2018) sobre a racionalidade dessa regra. O autor esclarece que "o objetivo da limitação é impedir que se consumam os recursos da massa com o atendimento a altos salários", protegendo os credores mais necessitados. Nessa esteira, Coelho (2018) destaca ainda que tal previsão de limites de valor foi considerada constitucional pelo Supremo Tribunal Federal (⁴ADI 3.934-2/DF, Rel. Min. Ricardo Lewandowski), afastando a tese de violação a direitos fundamentais.

Em contraponto à ótica do direito empresarial, Delgado (2018) oferece uma crítica contundente à lógica da Lei nº 11.101/2005. Para o autor, o diploma legal promove uma verdadeira inversão da ordem jurídica constitucional ao conferir primazia aos interesses estritamente econômicos em detrimento dos valores sociais. Ele ainda adverte que a recuperação judicial, sob o pretexto de viabilizar o soerguimento da empresa, autoriza medidas agressivas aos direitos laborais, como a redução salarial e a dilação de prazos, na forma do art. 50 da lei 11.101/05. Delgado denuncia ainda que, enquanto o legislador impõe sacrifícios à verba alimentar do trabalhador, cria mecanismos de blindagem para os créditos da 'elite do

⁴ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3.934. Relator: Min. Ricardo Lewandowski. Julgamento em: 27/05/2009. O ministro relator alertou que "não há qualquer perda de direito por parte dos trabalhadores, já que os créditos não desaparecem pelo simples fato de se estabelecer um limite para seu pagamento preferencial".

sistema econômico', ignorando a determinação constitucional de proteção à dignidade da pessoa humana, muito embora o Supremo Tribunal Federal tenha firmado tendência de validar tais dispositivos.

Ao replicar essa mecânica validada pela Corte Suprema no Plano de 2012, a Passaredo buscou garantir o pagamento integral apenas da parcela "alimentar básica", empurrando o excedente de altos salários para a vala comum dos credores quirografários. Contudo, essa estratégia constitui objeto de debates quando aplicada à recuperação judicial. Ademais, cumpre ressaltar que, em janeiro de 2014, a Segunda Câmara Reservada de Direito Empresarial do Tribunal de Justiça de São Paulo, nos autos do Agravo de Instrumento nº 0134155-86.2013.8.26.0000, determinou a anulação do plano aprovado por outros vícios, ordenando a apresentação de nova proposta. Tal fato demonstra que, mesmo amparada em preceitos constitucionais quanto ao teto, a proposta global continha irregularidades que demandavam intervenção judicial. O Tribunal identificou dois vícios insuperáveis no plano original, sendo eles a falta de liquidez e a potestatividade. A proposta inicial atrelava parte dos pagamentos a um futuro e incerto "aumento líquido de caixa", critério que o TJSP entendeu sujeitar o cumprimento da obrigação à vontade exclusiva da devedora, violando o Código Civil. Além disso, a Corte anulou a previsão de negociações sigilosas com parceiros, exigindo transparência.

Em estrita obediência à determinação judicial, a Passaredo apresentou, em 11 de junho de 2014, um plano modificativo estruturado para sanar tais irregularidades. A análise comparativa entre o documento original e o modificativo revela alterações substanciais que conferiram segurança jurídica ao processo de recuperação judicial. Isso porque, em primeiro lugar, no que tange à Classe I (Trabalhista), observa-se uma alteração silenciosa, porém significativa quanto à supressão da cláusula de "trava" de 150 salários mínimos. Em detida análise do novo plano de recuperação judicial apresentado eliminou a previsão de converter o excedente salarial em crédito quirografário, estabelecendo que o saldo remanescente seria pago em até 12 parcelas mensais, respeitando integralmente o prazo do artigo 54 da Lei nº 11.101/05. Tal mudança sugere que, diante da pressão judicial, a devedora optou por retirar a estratégia de reclassificação de crédito que fora objeto de controvérsia. Em segundo lugar, para conferir a liquidez exigida pelo Tribunal, a devedora extinguiu a "parcela variável" e instituiu um regime de aportes fixos mensais. O novo cronograma estipulou o pagamento global de R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais) mensais para rateio nos exercícios de 2014 e 2015, com majoração progressiva para R\$ 220.000,00 em 2016 e R\$ 280.000,00 a partir de 2018, eliminando a incerteza quanto ao recebimento.

Por fim, houve incremento na remuneração do capital. O novo plano alterou o índice de atualização monetária para a caderneta de poupança, garantindo rendimento superior à proposta original (TR). Com essas adequações, o plano foi aprovado e o processo seguiu seu curso regular de cumprimento, culminando, posteriormente, na sentença de encerramento da recuperação judicial, prolatada em 2017. Tal decisão fundamentou-se na constatação, atestada pela administradora judicial, de que não houve desídia da empresa no cumprimento de suas obrigações durante o período de supervisão. Malgrado o êxito global, a sentença ressalvou uma pendência específica na Classe I, na qual cerca de dezenove credores trabalhistas ainda não haviam recebido seus créditos. Tal fato não decorreu de inadimplemento da devedora, mas de questões operacionais, como a ausência de dados bancários ou a não localização dos titulares. Para equacionar tal passivo residual e garantir a efetividade da tutela jurisdicional, o magistrado condicionou o encerramento à criação de uma conta-garantia (*escrow account*⁵), destinada a reservar os valores devidos a esses trabalhadores.

Ademais, é imperioso destacar a fundamentação jurídica adotada para afastar a tese de eternização do processo, uma vez que o magistrado asseverou que a existência de impugnações de crédito pendentes de julgamento não constitui óbice ao encerramento. Segundo o entendimento exarado, vincular o fim da recuperação à verificação de providências administrativas violaria a efetividade processual e, portanto, decorrido o prazo de dois anos sem descumprimento, a novação consolida-se, cabendo aos credores eventuais a execução individual de seus títulos. Tal decisão se afunila conforme o entendimento de Coelho (2018), segundo o qual a execução da recuperação judicial se encerra por três vertentes, sendo pelo cumprimento do plano durante o período de dois anos, pela desistência da recuperanda em prosseguir com o processo e, por fim, pela decretação da falência da empresa. No presente caso, a extinção da recuperação judicial se amolda pelo cumprimento do plano.

Nesse caso, o juiz profere a sentença de encerramento, determinando a quitação dos honorários do administrador judicial e das custas remanescentes, a apresentação em 15 dias de relatório do administrador judicial, a dissolução dos órgãos auxiliares da recuperação judicial e a comunicação à Junta Comercial do término do processo (Coelho, 2018, seção. IV)

Contudo, a análise do êxito formal decretado em 2017 não pode ser dissociada da realidade fática subsequente. Embora a companhia tenha logrado retomar suas atividades, em

⁵ A conta Escrow é mecanismo utilizado em transações que envolvem grandes quantias e consequentemente grandes riscos para as partes, objetivando por meio da criação desta conta, a mitigação destes riscos (Odorizzi, 2015).

curto lapso temporal ver-se-ia compelida a um novo pedido de socorro judicial. O cenário de 2025, todavia, difere drasticamente do vivenciado na primeira reestruturação, apresentando-se substancialmente mais adverso. A crise atual não decorre apenas de fatores macroeconômicos ou dos reflexos da pandemia de COVID-19, mas é agravada, sobretudo, pelo impacto devastador do acidente aéreo ocorrido em Vinhedo em agosto de 2024. O trágico evento não apenas desencadeou uma severa crise reputacional e um potencial passivo indenizatório, como também atraiu o rigor regulatório que culminou em restrições operacionais críticas, notadamente a suspensão e cassação de certificados de aeronavegabilidade, impedindo a principal companhia do grupo de auferir receitas. Diante desse quadro de asfixia financeira e operacional, questiona-se a própria utilidade do instituto recuperacional no caso concreto, uma vez que, sem a confiança do mercado e a capacidade de voar, o processo corre o risco de não passar de um prelúdio falimentar, evidenciando a ineficácia da preservação da empresa quando esvaziada de sua viabilidade econômica.

Superada a primeira recuperação judicial, a empresa passou a se estruturar novamente. Conforme mencionado anteriormente, antes do ajuizamento do pedido de 2012, a companhia já caminhava na direção de padronizar a sua frota com modelos ATR, aeronaves turboélice com capacidade entre 48 e 78 assentos. Nessa ótica, a companhia manteve essa postura estratégica, de forma que a sua operação passou a ser realizada exclusivamente com os modelos turboélice.

Nesse cenário, com a paralisação das atividades da Avianca Brasil em maio de 2019, houve a disponibilização de seus *slots*⁶ no aeroporto de Congonhas, na capital paulista, os quais passaram a ser disputados pelas companhias Gol, Latam e Azul. É neste ponto que o cenário regulatório se mostrou decisivo. Em Nota Técnica nº 23/2019 do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) recomendou cautela na distribuição desses horários aos líderes de mercado, notadamente Gol e Latam, alertando que tal concentração geraria efeitos deletérios à concorrência no Aeroporto de Congonhas.

Amparada nessa oportunidade de desconcentração defendida pelo órgão regulador, a Passaredo aproveitou uma oportunidade. Assim, em 21 de agosto de 2019, a companhia anunciou a aquisição da MAP Linhas Aéreas, empresa regional com forte atuação na região norte, passando a deter, no total, 26 *slots* em Congonhas. Nessa toada, com a aquisição da

⁶ Horário estabelecido para uma aeronave realizar uma operação de chegada (calço) ou uma operação de partida (descalço) em um aeroporto coordenado (Brasil, [s. d.]).

Companhia nortista, a Passaredo promoveu o *rebranding*⁷ da marca para "Voepass Linhas Aéreas".

Contudo, a estratégia de expansão foi abruptamente impactada no ano seguinte pela eclosão da pandemia de COVID-19. O fechamento do espaço aéreo e a queda na demanda impuseram à companhia um recuo severo, materializado na interrupção temporária das atividades em 23 de março de 2020. Conforme analisaram Scalzilli, Spinelli e Tellechea (2020), o choque no setor aéreo foi avassalador, figurando entre os segmentos mais atingidos, com uma retração de atividades que superou a média de 90%. Nesse cenário, diante da necessidade premente de liquidez e da impossibilidade de sustentar a estrutura ampliada, a Voepass realizou, em junho de 2021, a alienação da totalidade do capital social da MAP para a Gol Linhas Aéreas. A transação, no valor de R\$ 28 milhões acrescida da assunção de passivos financeiros pela adquirente, representou uma tentativa de desinvestimento para recomposição de caixa imediato. Todavia, ao transferir para a Gol os valiosos slots de Congonhas, a Voepass desfez-se de ativos estratégicos, permanecendo com a responsabilidade sobre o passivo histórico da matriz (Passaredo) e com uma frota envelhecida. Tais fatores, somados à persistência da instabilidade setorial, fragilizaram a estrutura de capital da empresa e pavimentaram o caminho para o novo pedido de recuperação judicial em 2025.

Como já visto, o agravamento da crise econômico-financeira do Grupo Voepass, impulsionado por uma sucessão de fatores exógenos e operacionais, culminou na necessidade de nova intervenção judicial. Diferentemente do processo de 2012, no qual a companhia ingressou diretamente com o pedido de recuperação judicial, a estratégia adotada em 2025 valeu-se das inovações trazidas pela Lei nº 14.112/2020. Em 03 de fevereiro de 2025, a empresa ajuizou um Pedido de Tutela Cautelar em Caráter Antecedente, com fundamento no artigo 20-B, inciso IV, da Lei nº 11.101/2005, visando antecipar os efeitos do *stay period*⁸ e suspender as execuções antes mesmo da apresentação formal do pedido de recuperação judicial.

A análise da petição inicial revela que a insolvência da companhia não foi fruto de um evento isolado, senão de uma convergência crítica de adversidades corporativas. A devedora argumentou que sua estrutura de capital já se encontrava severamente fragilizada pelos efeitos persistentes da pandemia de COVID-19, período no qual a paralisação do setor aéreo gerou um passivo estrutural acumulado, impedindo a formação de reservas de caixa. Além disso, cumpre

⁷ O termo *rebranding* está diretamente associado às ações estratégicas que procuram reposicionar uma marca dentro do mercado de trabalho e também melhorar a percepção do consumidor sobre ela.

⁸ O Ministério Público do Paraná destaca que se trata de instrumento que tem como fundamento viabilizar a recuperação da empresa que passa por dificuldades financeiras ou estruturais, para tanto, serve como um mecanismo de suspensão temporária das execuções (Paraná, [s. d.]).

ressaltar que a Latam e a Voepas já haviam firmado uma parceria de *code share* em 2014, porém, em março de 2023, as empresas fortaleceram essa parceria com um novo contrato suplementar, no qual a Latam contratou a Voepass, em caráter de exclusividade. Sobre esse alicerce financeiro já deteriorado, abateu-se o impacto deletério do acidente aéreo do voo 2283 em Vinhedo, ocorrido em agosto de 2024. Tal fato, atuou como catalisador final da crise, precipitando a ruptura da relação de dependência econômica com a Latam Airlines Brasil.

Para compreender a gravidade dessa rescisão, faz-se necessário explicitar a natureza do vínculo contratual vigente. Conforme narra a defesa na petição, a Voepass operava sob o modelo de CPA (*Capacity Purchase Agreement*), sistemática na qual a Latam adquiria a integralidade dos assentos dos voos para revenda comercial própria. Essa modalidade gerou uma simbiose financeira absoluta, ao ponto de, em agosto de 2024, cerca de 93% de todo o faturamento da Voepass advir dessa única fonte pagadora. Contudo, após o acidente, a parceira teria retido pagamentos essenciais e reduzido a frota contratada sem justificativa prévia, gerando um desfalque imediato de aproximadamente R\$ 35 milhões no fluxo de caixa.

Nesse cenário de asfixia financeira, a questão dos créditos trabalhistas assumiu protagonismo dramático e revelou a face mais severa da crise social da empresa. Na petição inicial, a defesa declarou um passivo trabalhista acumulado na ordem de R\$ 30,2 milhões, decorrente não apenas de verbas rescisórias pretéritas, mas também do insucesso de acordos anteriores, como o Plano Especial de Pagamento Trabalhista (PEPT). A devedora admitiu que, diante da escassez de recursos agravada pela pandemia e pelo corte de receitas da Latam, priorizou o pagamento dos salários dos 809 funcionários ativos em detrimento das dívidas passadas, o que desencadeou uma avalanche de 111 processos de execução individual e 224 reclamações em fase de conhecimento. A estratégia da tutela antecipada visava, portanto, estancar as constantes constrições e bloqueios online nas contas da empresa promovidos pela Justiça do Trabalho, argumentando que tais penhoras inviabilizavam a compra de combustível e a manutenção da operação diária, colocando em risco a própria continuidade dos empregos existentes.

Simultaneamente à pressão trabalhista, verifica-se que a medida buscou blindar a frota da companhia, composta por 11 aeronaves modelo ATR, que se encontrava sob risco iminente de retomada por parte dos arrendadores (*lessors*). Embora os créditos de arrendamento mercantil sejam classificados como extraconcursais por força do artigo 199 da Lei nº 11.101/05, a defesa invocou o princípio da preservação da empresa para impedir a reintegração de posse dos bens de capital essenciais. A gravidade do passivo extraconcursal, que totalizava cerca de R\$ 69,8 milhões em moeda nacional e mais de US\$ 16 milhões de dólares, evidenciou a

vulnerabilidade da companhia à variação cambial e a sua incapacidade de gerar caixa suficiente para cobrir os custos de arrendamento de uma frota que já se encontrava envelhecida.

Nessa toada, a resposta da Justiça, contudo, demonstrou a complexidade do caso e a cautela do magistrado diante da gravidade das alegações. Na decisão proferida em 10 de fevereiro de 2025, o Juízo da Vara de Falências de Ribeirão Preto absteve-se de deferir os pleitos de desbloqueio de valores da Latam e de blindagem das aeronaves. Isso porque, valendo-se do artigo 51-A da Lei nº 11.101/2005, o magistrado determinou a realização de constatação prévia, nomeando perito judicial para verificar, no prazo de cinco dias, as reais condições de funcionamento da empresa. A aplicação deste instituto merece destaque por refletir diretamente as inovações trazidas pela Lei nº 14.112/2020. Isso porque, ao positivar a perícia prévia, o legislador rompeu com o antigo automatismo do deferimento baseado apenas em documentos, outorgando ao juiz a prerrogativa de verificar a existência real da atividade empresarial para evitar o uso fraudulento ou predatório do sistema de insolvência.

Coelho (2021) critica a positivação da constatação prévia pela Reforma de 2020, argumentando que o artigo 51-A apenas formalizou a Recomendação nº 57 do CNJ. Para o autor, o instituto, originário de práticas dos tribunais do Estado de São Paulo para verificação das condições operacionais e documentais da devedora, possui constitucionalidade duvidosa e rompe com a sistemática original da lei de falências, sendo tecnicamente incoerente e ineficiente, apesar de sua atual vigência legal. Dessa forma, essa decisão evidenciou que, embora o passivo total superasse os R\$ 215 milhões e a crise fosse notória, a concessão da tutela jurisdicional dependeria da comprovação técnica da viabilidade mínima da operação, lançando a Voepass em um período de incerteza processual enquanto aguardava o laudo pericial que definiria sua sobrevivência.

Em cumprimento à determinação judicial, a administração judicial nomeada (LASPRO) realizou inspeção *in loco* na sede da empresa em Ribeirão Preto e apresentou o Laudo de Constatação Prévia. Esse documento técnico, vital para a formação do convencimento do magistrado, corroborou a tese de dependência econômica e insolvência iminente, trazendo à luz a real situação da frota e do caixa da companhia. Nessa perspectiva, o perito confirmou a narrativa de simbiose financeira alegada na inicial, atestando que cerca de noventa por cento da receita total do grupo advinha exclusivamente do contrato de *Capacity Purchase Agreement* e *codeshare* com a Latam. Nessa ótica, o administrador judicial descreveu o mecanismo contratual como verdadeira “terceirização total da receita”, na qual a Latam define os destinos e comercializa a integralidade dos assentos, cabendo à Voepass apenas a operação técnica. Ou seja, significa dizer que a Voepass apenas operava as aeronaves, sendo todo o restante era

operacionalizado pela Latam, não havendo praticamente gerência alguma da Voepass acerca da quantidade de passagens vendidas ou de qualquer outra parte da operação. Essa constatação técnica validou o argumento jurídico de que a retenção de pagamentos pela parceira comercial não constitui mero inadimplemento contratual, senão um corte vital da empresa, comprometendo sua capacidade de solvência e sustentabilidade financeira.

Na análise do laudo, denota-se que a inspeção revelou, outrossim, cenário operacional mais crítico do que o descrito nas manifestações iniciais. De uma frota teórica de onze aeronaves declarada, o perito constatou que apenas quatro estavam ativas e em operação no momento da diligência. O restante da frota encontrava-se em solo por motivos financeiros severos. Nessa esteira, três aeronaves permaneciam paradas em razão do elevado custo de manutenção para retorno ao serviço, evidenciando que a crise de liquidez já impedia a manutenção básica da frota antes mesmo do rompimento com a Latam. Ademais, verificou-se a devolução física de duas aeronaves aos arrendadores, confirmando o processo de desidratação patrimonial em curso.

No que diz respeito à esfera contábil, o laudo expôs passivo total consolidado na ordem de um bilhão de reais para a Passaredo Transportes Aéreos, incluindo passivo circulante e não circulante, com patrimônio líquido negativo, caracterizando a insolvência patrimonial. Não obstante a gravidade, a administração judicial opinou favoravelmente ao deferimento da tutela cautelar antecedente. O perito concluiu, portanto, que havia patente risco ao resultado útil do processo caso as execuções não fossem suspensas, recomendando a blindagem dos bens essenciais e o desbloqueio dos valores retidos pela Latam para evitar a paralisação imediata das atividades e a demissão dos setecentos e sessenta e seis funcionários diretos identificados. Apesar disso, o laudo sugeriu correção de rota importante, sendo que se recomendou a exclusão de duas empresas do grupo do polo ativo do processo. Isso ocorreu, em razão de que foi constatado que estas não possuíam atividade empresarial efetiva, funcionários ou receita recente, evitando assim o uso do processo para blindar sociedades sem função produtiva.

Superada a fase de incerteza gerada pela constatação prévia e deferido o processamento da recuperação judicial, o iter processual culminou na realização da segunda Assembleia Geral de Credores em 04 de novembro de 2025. A assembleia deliberativa, instalada em segunda convocação sob a presidência da administração judicial, representou o teste definitivo da viabilidade econômica do Grupo perante seus credores. Assim, cumpre ressaltar que em razão de ser a segunda convocação, não há a necessidade de quórum mínimo para a realização da deliberação do plano de recuperação, na forma do artigo 37 da lei 11.101/05. Quanto à classe I (Trabalhista), verificou-se a participação de apenas dois representantes, sendo que, no total, há

245 credores da classe I. Foi disponibilizado dois cenários distintos para a votação, sendo que um correspondia a aprovação do plano de recuperação sem a liminar e outro com a liminar, no entanto, ambos os planos tiveram ampla votação, prevalecendo portanto o interesse coletivo na preservação da fonte produtora. O Plano de Recuperação Judicial foi aprovado com larga vantagem.

A aprovação do plano em novembro de 2025 encerrou juridicamente a disputa iniciada com o pedido de tutela de urgência em fevereiro, operando-se a novação das dívidas e concedendo ao Grupo Voepass o alongamento de perfil de endividamento necessário para evitar a falência iminente. A soberania da assembleia, ao chancelar a proposta, sinalizou que o mercado, diante da alternativa de liquidação de ativos que pouco valeriam em uma falência, optou por apostar na continuidade da operação. Dessa forma, o ciclo da crise de 2025 encerrou-se com uma vitória processual da devedora, que logrou converter a asfixia financeira em um cronograma de pagamentos renegociado. Esse cenário materializa a lógica do sistema de insolvência vigente, pautado em concessões mútuas. Conforme a doutrina ensina:

A reforma brasileira se orientou pela necessidade de reequilíbrio das forças entre credores e devedor, possibilitando a postergação do prazo de blindagem patrimonial em troca do poder que concede àqueles de direcionar os destinos da atividade empresarial, inclusive de forma diversa à desejada pelo empresário, sócios ou administradores da sociedade empresária, desde que de forma benéfica à manutenção da empresa (Silva Neto; Sant'Anna, 2024)

Sob a ótica material, contudo, a estruturação do passivo trabalhista nesta nova etapa guarda semelhanças estratégicas com a recuperação de 2012, malgrado adaptada ao novo contexto legal. Conforme se extrai da análise do Plano de Recuperação Judicial apresentado nos autos, a devedora estabeleceu pagamento escalonado no qual os créditos de natureza estritamente salarial até o limite de cinco salários mínimos serão quitados no prazo de trinta dias após a homologação, ao passo que os demais créditos trabalhistas, até o teto de cento e cinquenta salários mínimos, serão liquidados no prazo de doze meses, em observância à regra geral do caput do artigo 54 da Lei nº 11.101/05.

O ponto controverso, porém, reside, na manutenção da chamada trava de alçada, mecanismo pelo qual os valores que excederem cento e cinquenta salários mínimos serão pagos conforme as condições estabelecidas para as Classes II, III e IV, sujeitando-se, dessa forma, a deságios e prazos consideravelmente alongados.

Ademais, o plano prevê o pagamento sem a incidência de multas, cláusula em que a administradora judicial se opôs firmemente nos autos, porquanto potencialmente afronta a direitos adquiridos. Nessa esteira, a homologação dessas condições, chancelada pela votação

da minoria presente, composta por apenas dois credores, demonstra a eficácia da estratégia da devedora em dissipar o pagamento dos pequenos credores para garantir a aprovação, ao mesmo tempo em que impõe perdas severas aos titulares de créditos mais vultosos. Sob essa ótica, reproduz-se mecanismo já utilizado em 2012, porém agora sob o manto da flexibilização legislativa introduzida pela reforma de 2020, o que suscita questionamentos relevantes acerca dos limites da autonomia negocial quando em confronto com a natureza alimentar dos créditos trabalhistas e com a proteção constitucionalmente assegurada ao trabalhador.

Assim, enquanto a redação original do artigo 54 da Lei nº 11.101/2005 impunha prazo peremptório e inegociável de um ano para a quitação, sob a premissa de que a natureza alimentar da verba não admitia prorrogações, a Lei nº 14.112/2020, ao inserir o parágrafo segundo no referido dispositivo, inaugurou a possibilidade de extensão desse lapso para até dois anos. Nesse contexto, Coelho (2021) esclarece que, embora o plano possa novar os créditos trabalhistas mediante aprovação da maioria, a ampliação do prazo para o limite de dois anos não é irrestrita, pois depende do cumprimento das balizas do § 2º do art. 54, competindo ao magistrado, no exercício do controle de legalidade após a assembleia, verificar a estrita observância desses requisitos.

Fato é, que houve uma lógica negocial suplantada ao invés da garantia plena dos direitos dos trabalhadores. Nessa esteira, essa mudança deslocou o núcleo protetivo, porquanto o que antes constituía garantia legal de ordem pública, qual seja, o tempo máximo de espera, tornou-se matéria sujeita à deliberação assemblear

No caso concreto, de mesmo modo, essa abertura normativa permitiu que a vontade de minoria presente, composta por apenas dois credores, avaliasse condições de pagamento mais gravosas para toda a classe. Ou seja, a flexibilização introduzida pela reforma legislativa, conquanto orientada pelo princípio da preservação da empresa e pela busca de maior efetividade do processo recuperacional, suscita questionamentos acerca da adequação desse modelo quando confrontado com a proteção constitucionalmente assegurada aos direitos trabalhistas. Nessa toada, ao submeter à negociação coletiva aspectos que antes se revestiam de imperatividade legal, o legislador transferiu aos credores trabalhistas parcela do ônus da crise empresarial, impondo-lhes a escolha entre aceitar condições menos favoráveis ou arriscar a convolação em falência e a consequente perda da fonte produtora que, em última análise, representa a única perspectiva real de satisfação de seus créditos. Destarte, embora formalmente adequado ao novo regime legal, o tratamento dispensado à Classe I revela tensão entre a necessidade de viabilizar o soerguimento da empresa e a preservação da dignidade dos créditos de natureza laboral e que se acentua em contextos de grave crise financeira como o enfrentado pela Voepass.

Em razão de o processo ainda se encontrar em tramitação, neste trabalho não será possível analisar o desfecho fático da recuperação judicial da Voepass. Resta, portanto, aguardar a conclusão do feito com a sentença de encerramento ou verificar se, de alguma forma, o processo será convolado em falência. Tal possibilidade efetivamente existe, dada a peculiaridade do caso. Nessa perspectiva, para além das dificuldades financeiras, a companhia enfrenta a cassação de seu certificado de aeronavegabilidade, o que a impede de exercer sua atividade econômica principal. Soma-se a isso o impacto do acidente ocorrido em agosto de 2024 em Vinhedo, que onera ainda mais a devedora em razão do passivo indenizatório. Dessarte, o futuro da companhia é incerto, havendo sérios questionamentos acerca da viabilidade desta recuperação ajuizada em 2025. Questiona-se, inclusive, a legitimidade de um processo recuperacional sem que a atividade econômica seja efetivamente mantida, o que poderia desvirtuar o princípio da preservação da empresa. Caso se confirme a inviabilidade e a convolação em falência, impõe-se a reflexão sobre em quais situações a recuperação judicial mostra-se eficaz para evitar a recidiva, não se tornando remédio *ad aeternum* para a manutenção artificial de empresas economicamente inviáveis.

5 CONCLUSÃO

O presente trabalho dedicou-se à análise da segunda recuperação judicial do Grupo Voepass, antiga Passaredo, ajuizada em 2025, buscando verificar a viabilidade do instituto como instrumento de soerguimento diante de um cenário de crise estrutural, agravada pelo acidente aéreo de Vinhedo em agosto de 2024 e pela cassação do certificado de operação. Nessa linha, a pesquisa permitiu constatar, inicialmente, que a trajetória da companhia revela um padrão de "recidiva" em crises de insolvência. A comparação com o processo de 2012 demonstrou que, embora o arcabouço legal tenha evoluído com a Reforma de 2020 (Lei nº 14.112), as estratégias da devedora e os gargalos enfrentados permanecem, em essência, muito semelhantes aos analisados no processo de recuperação ajuizado em 2012. Isso demonstra, portanto, que o instituto ainda carece de alterações mais robustas a fim de efetivar uma recuperação sustentável, não sendo a recidiva a regra, mas a exceção.

Ainda, no âmbito processual, verificou-se a relevância do instituto da Constatação Prévia (art. 51-A da lei 11.101/05), que, embora criticado por parte da doutrina como uma burocratização excessiva, mostrou-se fundamental no caso concreto para dar transparência à real situação dos ativos da devedora antes do deferimento do processamento. Para além disso,

concluí-se, em última análise, que a atual reestruturação da Voepass repete, de forma arriscada, expedientes jurídicos já questionados em sua primeira recuperação judicial. Isso porque, a despeito da aprovação assemblear, o plano de 2025 mantém a controversa limitação ou a “trava” dos créditos trabalhistas ao teto de 150 salários-mínimos e que converte o excedente em crédito quirografário, estratégia que, no passado, enfrentou severa resistência jurisprudencial por desnaturar o caráter alimentar da verba trabalhista. Cumpre ressaltar, ainda, que essa limitação sustentada no plano de recuperação judicial não possui previsão legal na legislação quanto ao tema da recuperação judicial.

Diante disso, a homologação do plano não é automática, dependendo do exercício do controle de legalidade pelo magistrado. Nesse sentido, o desfecho do processo de 2025 é incerto e delicado. Isso porque, caso o Poder Judiciário, no exercício do controle de legalidade, entenda que tal cláusula viola a integridade do artigo 54 da Lei nº 11.101/05, a empresa poderá ser compelida a arcar com o passivo trabalhista integral em curto prazo. Isso se efetivaria com a intimação da devedora para a adequação do plano, extirpando-se as ilegalidades apontadas, especialmente a aquela relacionada à trava de pagamento. Assim, seria exigido a apresentação de um novo plano que contemple o pagamento integral das verbas de natureza alimentar. Esse cenário, somado à ausência de atividade operacional, coloca a companhia diante do risco real de convalidação em falência. Fica evidenciado que a controvérsia jurídica em torno dos créditos trabalhistas ressurgiu como um entrave estrutural, agravando um quadro de insolvência que já é multifacetado pelas restrições regulatórias e operacionais.

Para além do campo jurídico e toda a sua estrutura, a conclusão inafastável é a de que a recuperação judicial da Voepass enfrenta um obstáculo de natureza operacional intransponível pela via do Direito, o que, em essência, corresponde à ausência de capacidade geradora de caixa. Diante desse cenário, a cassação do Certificado de Operador Aéreo (COA) transformou a companhia em uma empresa operacionalmente paralisada. Consequentemente, a ausência de retomada das operações aéreas compromete a exequibilidade material do plano, uma vez que as projeções de receita carecem de lastro fático sem o exercício da atividade empresarial preponderante.

Por fim, responde-se à problemática central deste trabalho afirmando que, nas atuais condições, o processo de 2025 corre o sério risco de não cumprir sua função social. Isso porque, desvirtuando-se do princípio da preservação, o feito recuperacional corre o risco de converter-se em mecanismo de manutenção artificial de agente econômico inviável, impondo o custo dessa ineficiência aos credores, notadamente à classe trabalhista, que suporta o ônus da dilação

temporal. Resta evidenciado, portanto, que a recuperação judicial não deve ser um instrumento jurídico permanente, sem viabilidade operacional concreta. Sendo assim, ao ocorrer a sua convalidação em falência apresenta-se não como uma punição, mas como a consequência lógica e legal para a retirada do mercado de um agente incapaz de gerar riqueza.

REFERÊNCIAS

- AEROIN. **O que aconteceu com os Airbus A310 da Passaredo?** [S. l.], 23 nov. 2019. Disponível em: <https://aeroin.net/o-que-aconteceu-com-os-airbus-a310-da-passaredo/>. Acesso em: 23 nov. 2025.
- BARAN, Renato; GOMES, Sérgio Bittencourt Varella. O impacto da pandemia nos lessors, o papel do leasing de aeronaves na mitigação dos efeitos da pandemia no mercado internacional e lições para atuação do BNDES. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, v. 28, n. 56, p. 73-108, set. 2022. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/22565/1/PRArt215697_O%20impacto%20da%20pandemia%20nos%20lessors.pdf. Acesso em: 5 jan. 2026.
- BOFF, Joana Silveira. **A importância do redesign e do rebranding para as marcas**: estudo do caso EQI Investimentos. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Publicidade e Propaganda) – Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ucs.br/xmlui/handle/11338/8980>. Acesso em: 9 jan. 2026.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Anac cassa certificado de operador aéreo da Passaredo, principal empresa do grupo Voepass**. Brasília: ANAC, 24 jun. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2025/anac-cassa-certificado-de-operador-aereo-da-passaredo-principal-empresa-do-grupo-voepass>. Acesso em: 8 jan. 2026.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Compartilhamento de código (codeshare)**. Brasília, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/en/topics/air-services/codeshare>. Acesso em: 9 dez. 2025.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Slot. In: **ANACpedia**. Brasília, [s. d.]. Disponível em: https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_ing/tr4433.htm. Acesso em: 13 jan. 2026.
- BRASIL. Câmara dos Deputados. **Entenda o que é dumping**. Brasília: Agência Câmara de Notícias, 8 jun. 2004. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/50106-entenda-o-que-e-dumping/>. Acesso em: 8 dez. 2025.
- BRASIL. **Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005**. Regula a recuperação judicial, a extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária. Brasília, DF: Presidência da República, [2005]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/111101.htm. Acesso em: 22 nov. 2025.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3.934**. Relator: Min. Ricardo Lewandowski. Brasília, DF, 27 de maio de 2009. Diário da Justiça

Eletrônico, [S. l.], 6 nov. 2009. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br>. Acesso em: 13 jan. 2026.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (CADE). **Mercado de transporte aéreo de passageiros e cargas**. Brasília: CADE, 2017. (Cadernos do CADE).

COELHO, Fábio Ulhoa. **Comentários à Lei de Falências e de Recuperação de Empresas**. 3. ed. em e-book baseada na 13. ed. impressa. São Paulo: Thomson Reuters Brasil: Revista dos Tribunais, 2018. *E-book*.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 18. ed. rev. e atual. São Paulo: LTr, 2018.

DELOITTE. **Administração Judicial: Passaredo Transportes Aéreos**. [S. l.], [2012]. Disponível em:

<https://www.administracaojudicial.deloitte.com.br/Pages/InternoInicio.aspx?idprocesso=1w16UwIDuAsYcXG9ZLFieA==>. Acesso em: 26 nov. 2025.

EMBRAER. **ERJ 145**. São José dos Campos, [s. d.]. Seção Aviação Comercial. Disponível em: <https://www.embraer.com/erjs/erj145/pt/>. Acesso em: 15 dez. 2025.

FARIAS, Gisele. **Entenda a história da Voepass, ex-Passaredo e companhia aérea mais antiga em operação**. [S. l.]: CNN Brasil, 13 ago. 2024. Seção Economia. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/negocios/entenda-a-historia-da-voepass-ex-passaredo-e-companhia-aerea-mais-antiga-em-operacao/>. Acesso em: 20 nov. 2025.

FLAP INTERNATIONAL. **Relembre: o Embraer 145 na frota da Passaredo**. [S. l.], 16 maio 2023. Seção Aviação Comercial. Disponível em: <https://flapinternational.com.br/aviacao-comercial/relembre-o-embraer-145-na-frota-da-passaredo/>. Acesso em: 10 dez. 2025.

GOL anuncia compra da MAP, quinta maior aérea do Brasil, e fortalece posição no mercado de aviação regional. **InfoMoney**, [S. l.], 9 jun. 2021. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/mercados/gol-anuncia-compra-da-map-quinta-maior-aerea-do-brasil-e-fortalece-posicao-no-mercado-de-aviacao-regional/>. Acesso em: 9 jan. 2026.

HOLTZ, Fabiana. **Gol anuncia compra da companhia de voos regionais MAP Transportes Aéreos**. CNN Brasil, São Paulo, 8 jun. 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/negocios/gol-anuncia-compra-da-companhia-de-voos-regionais-map-transportes-aereos/>. Acesso em: 9 jan. 2026.

LASPRO CONSULTORES. **Grupo MAP: Recuperação Judicial**. Processo nº 1003974-91.2025.8.26.0506. São Paulo, 2025. Disponível em: https://lasproconsultores.com.br/processo/recuperacao-judicial_grupo-map_697. Acesso em: 18 nov. 2025

MARTINEZ, Luciano. **Curso de direito do trabalho**. 16. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2025. *E-book*. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788553625949>. Acesso em: 12 jan. 2026.

MURGUÍA, Mildred Milvia Mercado. **Análise do nível de eficácia da Lei de Falências e Recuperação de Empresas**: bases para o estudo comparado da efetividade do Direito

Concursal peruano e brasileiro. 2017. 175 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/183389>. Acesso em: 5 jan. 2026.

ODORIZZI, Karine. **A utilização do Escrow Account**. Jusbrasil, [S. l.], 7 maio 2015. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/a-utilizacao-do-escrow-account/186266727>. Acesso em: 10 jan. 2026.

OLIVEIRA, Amâncio Jorge de; ONUKI, Janina; AMORIM, Sônia Naves David. **A crise do transporte aéreo no Brasil 2006 e 2007**. Brasília: ENAP, 2009. Disponível em: <http://repositorio.enap.gov.br/handle/1/304>. Acesso em: 16 dez. 2025.

PARANÁ. Ministério Público do Estado do Paraná. **A suspensão das execuções contra a empresa em recuperação judicial (stay period) e seus efeitos, segundo o STJ**. Curitiba, [s. d.]. Disponível em: <https://site.mppr.mp.br/civel/Noticia/suspensao-das-execucoes-contr-a-empresa-em-recuperacao-judicial-stay-period-e-seus>. Acesso em: 9 jan. 2026.

SCALZILLI, João Pedro; SPINELLI, Luis Felipe; TELLECHEA, Rodrigo. **Pandemia, crise econômica e Lei de Insolvência**. Porto Alegre: Buqui, 2020.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (10. Vara Cível da Comarca de Ribeirão Preto). **Recuperação Judicial**. Processo nº 0042468-24.2012.8.26.0506. Requerente: Passaredo Transportes Aéreos Ltda. Juiz: Francisco Câmara Marques Pereira. Ribeirão Preto, 2012. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br>. Acesso em: 18 nov. 2025

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (1. Vara Regional de Competência Empresarial e de Conflitos Relacionados à Arbitragem da 1. RAJ). **Pedido de Recuperação Judicial**. Processo nº 1003974-91.2025.8.26.0506. Requerente: Passaredo Transportes Aéreos e outros. Juiz: José Guilherme Di Rienzo Marrey. Ribeirão Preto, 2025. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br>. Acesso em: 27 nov. 2025

SERRANO, Franklin; SUMMA, Ricardo. Política macroeconômica, crescimento e distribuição de renda na economia brasileira dos anos 2000. *In*: ENCONTRO INTERNACIONAL DA ASSOCIAÇÃO KEYNESIANA BRASILEIRA, 4., 2011, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: AKB, 2011.

SILVA NETO, João Baptista da; SANT'ANNA, Leonardo da Silva. Os novos contornos legais da possibilidade de prorrogação do stay period na recuperação judicial após a reforma pela Lei 14.112/2020. **Revista Semestral de Direito Empresarial**, Rio de Janeiro, n. 34, jan./jun. 2024.

TOMAZETTE, Marlon. **Comentários à reforma da lei de recuperação de empresas e falência**: conforme as alterações trazidas pela lei 14.112/2020. 1. ed. Indaiatuba: Foco, 2021. *E-book*. Disponível em: <https://plataforma.bvirtual.com.br>. Acesso em: 22 nov. 2025.

VIAÇÃO PASSAREDO. **Nossa História**. [S. l.], 2025. Disponível em: <https://www.passaredo.com.br/nossa-hist%C3%B3ria>. Acesso em: 21 jan. 2026.

VOEPASS: a história da 'companhia aérea mais antiga em operação do Brasil' cujo avião caiu em Vinhedo. **BBC News Brasil**, [S. l.], 9 ago. 2024. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/cx2k8r331g5o>. Acesso em: 12 jan. 2026.

WOLFFENBÜTTEL, Andréa. O que é? – Dumping. **Desafios do Desenvolvimento**, Brasília, ano 3, n. 18, 1 jan. 2006. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2090:catid=28&Itemid=23. Acesso em: 2 dez. 2025