



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**FACULDADE DE DIREITO**  
**Redação de Monografia**

**JOÃO PAULO ALVES DA SILVA**

17/0106101

**ANÁLISE DO ARTIGO 199 DA LEI 11.101/2005: UMA OBSERVAÇÃO DO  
PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL DA VARIG**

**BRASÍLIA/DF**

**2023**

JOÃO PAULO ALVES DA SILVA

ANÁLISE DO ARTIGO 199 DA LEI 11.101/2005: UMA OBSERVAÇÃO DO PEDIDO  
DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL DA VARIG

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado à banca examinadora da  
faculdade de Direito de Brasília da  
Universidade de Brasília como requisito  
para obtenção do título de Bacharel em  
Direito.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Lílian Manoela  
Monteiro Cintra de Mello

BRASÍLIA/DF

2023

JOÃO PAULO ALVES DA SILVA

ANÁLISE DO ARTIGO 199 DA LEI 11.101/2005: UMA OBSERVAÇÃO DO PEDIDO  
DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL DA VARIG

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado à banca examinadora da  
faculdade de Direito da Universidade de  
Brasília como requisito para obtenção do  
título de Bacharel em Direito.

Brasília, 18 de fevereiro de 2023

BANCA EXAMINADORA

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Lílian Manoela Monteiro Cintra de Melo – Orientadora  
FD/UnB

---

Prof<sup>a</sup>. Mônica Tiemy Fujimoto – Examinadora  
Universidade de Brasília

---

Prof. Mestre Pedro Duarte Blanco - Examinador  
Universidade de Brasília

## **AGRADECIMENTOS**

“Se quer ir rápido, vá sozinho. Se quer ir longe, vá em grupo” (Provérbio Africano).

Seguindo a ideia do dito popular acima, é notório que eu não estaria aqui se não fosse pelo apoio e suporte de pessoas especiais, ao qual, dedico minha gratidão. Em atenção à minha Cristandade, agradeço primeiramente a Deus, pelo fato de que tudo posso Naquele que me fortalece.

Agradeço à minha família, minha base. Agradeço à colega de escola Aline Mitiko, que me ajudou a iniciar os estudos na universidade dos meus sonhos, à minha amiga Vanessa Hallich que me deu forças durante a graduação, bem como Laura Baggio, grande colega de classe, à servidora Angélica Nascimento, ao mestre Pedro Blanco e à colega Vitória Garcia, que me ajudaram muito na reta final e, em especial, à minha orientadora, Lílian Cintra de Melo, que me ajudou a concluir o curso que sempre sonhei.

*"You miss 100% of the shots you don't take." – Wayne Gretzky.*

## RESUMO

Uma das principais formas de se analisar a aplicabilidade de um dispositivo legal é analisando sua eficácia perante um caso concreto. No presente trabalho, foi essencial analisar de forma simultânea o artigo 199 da Lei 11.101/2005 em si e o pedido de recuperação judicial da Varig S.A., como se verá adiante. Para tanto, serão analisadas, primordialmente, as possíveis vantagens trazidas pelo artigo, que contraria o Código Brasileiro de Aeronáutica e permite que empresas aéreas possam entrar com o pedido de recuperação judicial, a fim de manter suas operações ao mesmo tempo em que satisfaz seus credores, respeitando-se o interesse mútuo e, por fim, resultando na superação da crise da empresa insolvente.

**Palavras-chave:** recuperação judicial; Varig; crise; *leasing*; Lei de Recuperação Judicial e Falência de Empresas.

## **ABSTRACT**

One of the main ways to analyze the applicability of a legal provision is by analyzing, the efficiency in a concrete case. the present work analyzes simultaneously the article 199 of Law No. 11.101/2005 by itself and the insolvency request of Varig S.A., as will be seen below. For that purpose, we will examine the possible advantages brought by the article, which goes against the Brazilian Aeronautics Code and allows airlines to file for insolvency in order to maintain their operations while satisfying their creditors, respecting the mutual interest and, finally, overcoming the crisis of the insolvent company.

**Keywords:** judicial recovery; Varig; crisis; leasing; Judicial Reorganization and Bankruptcy Law.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>8</b>
<b>1 NOÇÕES PRELIMINARES SOBRE A LEI DE INSOLVÊNCIA E A VARIG..</b>	<b>9</b>
1.1 CONCEITO DE EMPRESA, RECUPERAÇÃO JUDICIAL E FALÊNCIA .....	9
1.2 VIAÇÃO AÉREA RIO-GRANDENSE .....	11
<b>2 O PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL E A INCIDÊNCIA DO ARTIGO 199 DA LEI 11.101/2005</b> .....	<b>14</b>
2.1 O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA .....	14
2.2 O ARTIGO 199 E A SUA RELAÇÃO COM O CASO VARIG .....	16
2.3 FALÊNCIA .....	18
2.4 RECUPERAÇÃO JUDICIAL DA VARIG .....	19
2.5 O CONTRATO DE <i>LEASING</i> .....	20
<b>3 CONCLUSÃO</b> .....	<b>26</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>28</b>

## INTRODUÇÃO

Em um primeiro momento, por se tratar de uma breve análise sobre um dispositivo em específico da Lei 11.101/2005 (Lei de Recuperação Judicial e Falência - LREF), o presente trabalho aborda o conceito e caracterização desta Lei, para melhor e mais completa compreensão do estudo.

A escolha desse tema foi fundada em uma mudança legal que atingiu todas as empresas exploradoras de serviços aéreos do Brasil, onde uma prática proibida passou a ser permitida. Analisar-se-á, então, se de fato esta alteração legislativa trouxe alguma transformação na prática.

O que se busca entender aqui, é se há algum benefício nesse íterim e, em caso positivo, onde se encontra. Levanta-se a ideia de que sem a disposição do artigo 199, cerne deste trabalho, as companhias aéreas teriam mais dificuldades em se manter no mercado e isso prejudicaria não apenas estas, mas também os passageiros e, no aspecto macroeconômico, todo o comércio aéreo.

Para tanto, se utilizará como metodologia uma observação do caso Varig. Mais especificamente do caso de recuperação judicial da Varig, que foi emblemático para a aplicação do artigo em comento.

Atentando-se à uma melhor compreensão do texto, o presente trabalho irá apresentar o conceito de recuperação judicial, a ideia por trás do artigo 199, a história da empresa que foi peça-chave para a aplicação deste dispositivo legal e as conclusões acerca de todo esse processo e suas consequências.

Para todos os efeitos, a LREF trouxe em seu bojo uma importante interpretação sobre como lidar com a situação de uma companhia insolvente, nascendo de um pressuposto de preservação da unidade empresarial e econômica de uma firma que passa por uma crise passageira, senão vejamos os apontamentos da doutrina:

“Dentre várias significativas alterações, esta nova legislação concursal introduz nosso ordenamento os institutos da recuperação judicial e extrajudicial de empresas, elaborados sob a premissa da preservação da unidade econômica em dificuldades momentâneas.” (PIMENTA. 2006. p. 152)

Neste sentido, ao longo do trabalho deverá ser elucidado o quão o artigo 199 da respectiva Lei é recepcionado pelo ordenamento jurídico e pela jurisprudência pátria.

## 1 NOÇÕES PRELIMINARES SOBRE A LEI DE INSOLVÊNCIA E A VARIG

Para descobrir se há algum benefício na aplicação do artigo 199, utilizando a empresa Varig como referência, primeiramente será feita uma breve elucidação sobre a própria Lei 11.101/2005, como um todo e, imediatamente após, uma contextualização histórica da companhia que é referência desta tese.

### 1.1 CONCEITO DE EMPRESA, RECUPERAÇÃO JUDICIAL E FALÊNCIA

Perceba que, para que haja um pedido de recuperação judicial, ou até mesmo um pedido de falência de uma empresa, faz-se naturalmente necessário que *ab initio* já exista um ativo comercial para fazer esse pedido.

E, nesse sentido, a empresa não deve ser caracterizada como um simples ato mercantil, um simples *quid pro quo* econômico. Este ato de comércio não consegue satisfazer a noção de empresa, tanto o é que frequentemente o ordenamento jurídico trata de conceituar com adendos constantes tais atos de pura e exclusiva mercantilização.

A empresa, deve ser conceituada pela “atividade econômica organizada para produção ou circulação de bens ou serviços”, o que engloba tanto os serviços quanto à indústria, bem como tudo o que ocorre aos bastidores da atividade mercantil e, por conseguinte, engloba também os atos de comércio (CRUZ, 2020).

Ainda, deve ser constatada a presença da habitualidade dos negócios, para que se exclua desta seara as atividades de sentido puramente artístico, científico ou literário; e também a presença da pessoalidade, ou seja, para que seja caracterizada a empresa, necessário se faz a contratação de mão de obra humana para a realização dos mais diversos tipos de serviços relativos à atividade empresarial (NEGRÃO, 2020).

Perpassado este ponto conceitual basilar, a empresa em crise pode entrar com pedido de recuperação judicial ou falência.

À luz disso, a Lei 11.101/05 traz logo em seu primeiro artigo, *in verbis*: “Artigo 1º Esta Lei disciplina a recuperação judicial, a recuperação extrajudicial e a falência do empresário e da sociedade empresária, doravante referidos simplesmente como devedor.”

Portanto, vê-se que há uma norma jurídica regulamentadora para as empresas e empresários que estão em crise, onde buscarão no poder judiciário a saída para a insolvência falimentar.

Neste sentido, nota-se que a necessidade de existência de tal norma jurídica habita na materialização dos princípios da preservação da empresa e da função social da empresa, pontos basilares para a proteção do comércio.

Nas palavras Nelson Nones, o princípio da preservação da empresa é um postulado que visa, majoritariamente, resguardar a atividade econômica relevante de uma companhia, tendo em vista que o encerramento dos ativos desta, por insolvência, traria um prejuízo ainda maior, não só para os empresários, como também para os empregados, os consumidores e – no panorama geral – para a sociedade como um todo, por esta razão, deve-se perseguir a continuidade da atividade comercial desta organização, tendo em vista a sua relevância social e econômica (NONES, 2008,p. 114).

Tem-se que o princípio supra é um desenlace da função social da atividade empresarial, que tem como dever inerente à sua existência a fomentação e a circulação de capitais e patrimônios, a garantia e aprimoramento de ofertas dos seus produtos ou serviços a todos os seus consumidores, o aumento da concorrência entre os agentes econômicos e, por fim, o desenvolvimento econômico pátrio.

Portanto, a LREF carrega o entendimento que a salvação da empresa é benéfica não somente para o quadro societário desta, mas também para os seus empregados, seus consumidores e até mesmo para a economia nacional, fixada portanto a relevância fática desse dispositivo legal.

Porém, antes de aprofundar-se na base legal supracitada, é necessária uma breve exibição da história da Varig, que posteriormente viria a ser o caso precursor dessa temática.

Lado outro, a Recuperação Judicial, que regulamentada na Lei 11.101/2005 para substituir a concordata, tem uma preocupação maior em fazer com que a empresa insolvente consiga se desvencilhar da sua posição de crise, recolocando-a no mercado.

Este é o escopo da recuperação judicial: conseguir acabar com a crise da empresa recuperanda, sem que esta fique em situação de total inadimplência em relação aos credores. Há sim o pagamento de dívidas, mas, também, a preocupação em salvaguardar a empresa na sua pessoa jurídica, no que ela representa para a

sociedade, para aquela determinada atividade econômica em específico. Salvar a empresa, em boa parte dos casos, significa salvar também seus funcionários, seus consumidores/clientes e, em um espectro ainda mais amplo, significa resguardar o mercado econômico pátrio.

Atente-se às disposições gerais da RECUPERAÇÃO JUDICIAL dispostas da LREF, especificamente no que tange ao artigo 47:

Artigo 47. A recuperação judicial tem por objetivo viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor, **a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores**, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica. (BRASIL, 2005) (grifo nosso)

Portanto, a ideia primordial é permitir que uma empresa em crise econômico-financeira continue operando ao mesmo passo que reorganiza suas dívidas, ao invés de ser obrigada a fechar as portas por meio de uma liquidação forçada. Permitindo, inclusive, a possibilidade de a empresa voltar a ser rentável e quitar suas dívidas com seus respectivos credores.

Por fim, Marlon Tomazette elenca 5 elementos imprescindíveis da recuperação judicial, quais sejam: “(a) série de atos; (b) consentimento dos credores; (c) concessão judicial; (d) superação da crise; e (e) manutenção das empresas viáveis” (TOMAZETTE. 2017. p. 88).<sup>1</sup>

## 1.2 VIAÇÃO AÉREA RIO-GRANDENSE

“A Varig foi criada para servir.”

Essa é a citação proferida por Otto Meyer, alemão e ex-oficial-aviador da aviação real Prussiana. Imigrou para o Brasil já com o intento de fundar uma empresa aérea, onde tentou o feito em alguns estados como Pernambuco e Rio de Janeiro, porém, só teve suporte no estado do Rio Grande do Sul, portanto o nome Viação Aérea Rio-Grandense.

Nasceu oficialmente em 7 de maio de 1927, sendo sua primeira aeronave (de muitas que viriam posteriormente) o “atlântico”.

---

<sup>1</sup> TOMAZETTE, Marlon. Curso de Direito Empresarial – Volume 3. 5ª Edição. 2017. Editora Atlas. P 88

Já no contexto da década de 1940, por questões políticas (época da segunda guerra mundial) o comando da empresa é passado para Rubens Berta, que inicia um processo de expansão da companhia, com aumento de frotas e destinos.

Com o falecimento de Berta, quem assume o comando da empresa é Erik Kastrup, que dá continuidade ao processo de expansão da empresa, inclusive com a aquisição e renovação de frotas de aeronaves.

Com Kastrup à frente, a empresa enfrenta sua primeira turbulência, a crise do petróleo, ocorrida em meados dos anos 70. A referida situação negativa tomou forma por conta de diversos fatores, como a dissolução da capacidade de produção de petróleo adicional nos EUA, juntamente com a guerra entre Israel e países árabes, onde os EUA e outros países ocidentais despejara apoio à Israel, sofrendo algumas sanções de países árabes, como embargo no fornecimento do petróleo. Tal combinação resultou em um preço do barril de petróleo quase que triplicado. (PEDROSA. 2016. p. 8)

Ainda assim, a empresa seguiu se expandindo e, na década seguinte, adquiriu os famosos jumbos 747.

A Varig também desempenhou um papel fundamental na formação de pilotos e profissionais da aviação no Brasil. A empresa mantinha uma escola de aviação em Porto Alegre, que formou muitos dos principais pilotos e comissários de bordo do país, fomentando toda a aviação comercial.

No entanto, aproximava-se do fim a era de ouro da Viação Aérea Rio-Grandense, com a desvalorização do cruzeiro (moeda corrente da época) a demanda por voos – principalmente voos internacionais – foi perdendo força.

Avançando pela década de 1980, encontra-se o primeiro grande impacto sofrido pela empresa, qual seja, o congelamento de preço dos planos cruzados I e II, medida tomada pelo governo federal para contornar a inflação, tal política fez as exportações diminuírem e as importações aumentarem, causando distorção imensa no sistema de precificação de vários mercados, incluindo o aéreo (Atlas Histórico do Brasil, 2016), fazendo com que a empresa não pudesse reajustar os valores das suas passagens para ter real garantia de lucro, uma vez que o gasto para realizar as viagens era excedente ao cobrado pelas tarifas fixadas pelo congelamento de preço.

A fim de tentar amenizar a situação, a empresa recorreu à manobra chamada *sale and lease back*, o que consistia em vender seu patrimônio (aeronaves) e arrendá-

las (*leasing*) para continuar com o uso. Não havia ali mais ânsia na rentabilidade, apenas o desejo desesperado de cobrir as despesas (BETING, 2009, p. 185 - 187).

Adentrando na década de 1990, a troca de governo, a saída de José Sarney e a entrada de Fernando Collor prejudicou ainda mais a Varig, isso porque o presidente em questão, ao contrário do antigo, adotou uma política flexível, menos intervencionista, e abriu o mercado da aviação civil, fazendo a Varig perder o seu protagonismo, sendo obrigada a competir com gigantes, inclusive de outros países.

No fim da década, mais uma forte pancada no balanço financeiro da empresa surgiria, a estrondosa desvalorização da moeda corrente nacional em 1999 – real – em face da moeda corrente americana – dólar -, ocasionando, novamente, em diminuição significativa da demanda por viagem (principalmente no âmbito internacional).

No início dos anos 2000, faz-se presente uma proposta de empréstimo no valor de R\$ 400 milhões pelo BNDES, o que certamente daria um suspiro para a empresa que se encontrava afundada em dívidas. No entanto, sob a justificativa de que o acordo seria, na verdade, apenas para enviar tal montante aos credores, a Varig não o assina, minando qualquer chance de reerguida. O que já era difícil, restou-se praticamente inviável (Revista Veja, 2002).

Com o início de um novo governo, o Luiz Inácio Lula da Silva adota um perfil de auxílio a aviação comercial nacional, sendo aventado e fomentado, inclusive, uma operação de M&A<sup>2</sup> com outra empresa aérea forte no mercado, a TAM. Infelizmente, ante a situação de extrema insolvência da Varig, o acordo não foi firmado e esta empresa se viu sem outra alternativa, a não ser o pedido de recuperação judicial (HELMS, 2010).

---

<sup>2</sup> O termo M&A, sigla para *Merger and Acquisitions*, significa **Fusões e Aquisições**. Ele se refere a uma área de atividades que se dedica a organizar a compra de uma empresa por outra, seja para dominar ou combinar forças.

## 2 O PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL E A INCIDÊNCIA DO ARTIGO 199 DA LEI 11.101/2005

Como trazido no capítulo anterior, em razão da insolvência da empresa, com dívidas beirando o valor de 7 bilhões de reais, a Varig entra com o pedido de recuperação judicial perante a 8ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro,<sup>3</sup> onde tal pedido foi deferido nos autos do processo 2005.001.072.887-7, para ordenar a suspensão de todas as ações ou execuções contra a agora empresa recuperanda. (Trecho retirado do site Conjur, 2005)<sup>4</sup>.

O pedido foi realizado na comarca do Rio de Janeiro, por conta do que consta no artigo 3º da Lei de Recuperação Judicial e Falência de empresa, que dispõe que “é competente para homologar o plano de recuperação extrajudicial, deferir a recuperação judicial ou decretar a falência o juízo do local do principal estabelecimento do devedor ou da filial de empresa que tenha sede fora do Brasil”. Neste sentido, ainda que fundada no Rio Grande do Sul (e tendo sua sede lograda na capital gaúcha), a sua principal base e, portanto, principal estabelecimento, se encontrava no Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro (Sítio eletrônico da Varig. [2010?]).

Observe que o juízo competente, desde logo, determinou a suspensão das execuções contra a empresa recuperanda, atendendo ao que posteriormente viria a ser o artigo 6º, inciso II, com a redação dada pela Lei 14.112/2020.

### 2.1 O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

O pedido de recuperação judicial da Varig tangencia o artigo 199 da LREF, tendo em vista que o artigo anterior (artigo 198 da Lei 11.101/2005), manteve a proibição de os devedores entrar com este remédio comercial. Àqueles que eram proibidos de requerer concordata, manteve-se a proibição de requerer a recuperação

---

<sup>3</sup> BRASIL, Superior Tribunal de Justiça. AgRg no CONFLITO DE COMPETÊNCIA Nº 61.272 – RJ (2006/0077383-7). Conflito De Competência. Recuperação Judicial. Ações Trabalhistas. Sindicato Nacional dos Aeronautas e outro versus Varig S/A Viação Aérea Rio Grandense e Outros. Relator: Ministro Ari Pargendler. Brasília, 14 de junho de 2006.

<sup>4</sup> Disponível em [https://www.conjur.com.br/2005-jun-22/justica\\_acolhe\\_pedido\\_recuperacao\\_judicial\\_Varig](https://www.conjur.com.br/2005-jun-22/justica_acolhe_pedido_recuperacao_judicial_Varig) Acesso em: 10 de janeiro de 2023

judicial ou extrajudicial, perceba o que diz Marcelo Sacramone (2018, p. 465) sobre o texto:

Do artigo 198, portanto, resulta uma proibição geral: quem estava proibido de impetrar concordata pela legislação anterior (por exemplo, instituições financeiras, companhias seguradoras etc.), continuou, pela Lei de Recuperação e Falências, proibido de impetrar recuperação, quer judicial, quer extrajudicial. Mas, o artigo 199, em seu *caput*, desde logo fez uma exceção à regra geral do artigo 198, dizendo que este dispositivo (artigo 198) não se aplica às sociedades referidas no artigo 187 do Código Brasileiro de Aeronáutica. Essas sociedades são – conforme acima reproduzido – as “empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica”. (SACRAMONE. 2018. p. 465)

Veja que, segundo o doutrinador, o artigo 199 vai de encontro com o artigo 198, trazendo uma exceção ao que se chama de “proibição geral”, trazendo à baila toda a discussão acerca da existência de algum benefício nesta exceção legal.

Nesse sentido, pela base da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), as empresas do ramo aéreo, não podiam em hipótese alguma requerer a tal concordata<sup>5</sup>, veja o verbete:

Artigo 187. Não podem impetrar concordata as empresas que, por seus atos constitutivos, tenham por objeto a exploração de serviços aéreos de qualquer natureza ou de infra-estrutura aeronáutica. (BRASIL. 1986)

Importante asseverar que a redação supra foi revogada pela Lei 14.368/2022, ante a evidente perda do seu objeto jurídico tutelado. De fato, a revogação expressa veio pela referida Lei de 2022, mas a revogação tácita já havia ocorrido há tempos, tendo em vista que o artigo 199 da LREF afronta diretamente o disposto no artigo 187 do CBA, sendo aquele aceito pelos tribunais e tornando este obsoleto.

---

<sup>5</sup> Antigo refúgio para empresas insolventes, baseada no Decreto-lei n.º 7.661/1945 que, posteriormente, foi substituída pela Recuperação Judicial da Lei 11.101/05

Note também que o CBA é uma norma do ano de 1986, onde o mercado de transporte aéreo não era tão disputado, volátil e instável como se transformou ao longo dos anos 1990 e 2000, e se mantém até os dias atuais. Nesse ponto, visível era a preocupação do legislador à época no tocante a uma intervenção estatal maior, com o adendo que o CBA foi promulgado no ano de 1986, porém boa parte das discussões que ensejaram na positivação do referido código foram realizadas dentro de um contexto da ditadura militar (HELMS, 2010).

## 2.2 O ARTIGO 199 E A SUA RELAÇÃO COM O CASO VARIG

Pois bem, sobrepujado o dispositivo do artigo 187 do CBA, o artigo 199 fez com que a insolvência da empresa exploradora de serviços aéreos pudesse ser manejada de forma mais eficiente.

O caso Varig é tão emblemático que, a tramitação desta lei no Congresso Nacional e o pedido de recuperação judicial da empresa ocorreram em momentos quase simultâneos, tanto o é, que houve o retardamento na ação de recuperação judicial, para que houvesse tempo hábil da sanção e adoção deste dispositivo ao caso concreto (SACRAMONE, 2018).

Não obstante, o parágrafo primeiro do artigo 199 é ainda mais atencioso ao princípio da preservação da empresa ao proibir, expressamente, a suspensão da operacionalidade da empresa em virtude das suas dívidas<sup>6</sup>. Em outras palavras, os contratos de arrendamento mercantil<sup>7</sup> (*leasing*) não poderiam ser suspensos.

Tais contratos são extremamente recorrentes na aviação civil comercial, tendo em vista o alto valor de mercado das aeronaves, desta forma, proibir a esse tipo de

---

<sup>6</sup> § 1º Na recuperação judicial e na falência das sociedades de que trata o caput deste artigo, em nenhuma hipótese ficará suspenso o exercício de direitos derivados de contratos de locação, arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de arrendamento de aeronaves ou de suas partes

<sup>7</sup> Art. 49. Estão sujeitos à recuperação judicial todos os créditos existentes na data do pedido, ainda que não vencidos.

(...)

§ 3º Tratando-se de credor titular da posição de proprietário fiduciário de bens móveis ou imóveis, de arrendador mercantil, de proprietário ou promitente vendedor de imóvel cujos respectivos contratos contenham cláusula de irrevogabilidade ou irretratibilidade, inclusive em incorporações imobiliárias, ou de proprietário em contrato de venda com reserva de domínio, seu crédito não se submeterá aos efeitos da recuperação judicial e prevalecerão os direitos de propriedade sobre a coisa e as condições contratuais, observada a legislação respectiva, não se permitindo, contudo, durante o prazo de suspensão a que se refere o § 4º do art. 6º desta Lei, a venda ou a retirada do estabelecimento do devedor dos bens de capital essenciais a sua atividade empresarial.

contrato implicaria em impactos avassaladores na operação aérea, daí o subterfúgio do *leasing* que se mostra extremamente eficaz (FORTUNA, 2005).

Essa mudança legal, na prática, significa que o devedor, tem preferência em pagar o contrato de *leasing* aos seus credores. Isso porque o arrendamento de aeronaves, ou arrendamento de peças relevantes desta, está diretamente relacionado com a atividade fim da empresa. Logo, sem tais produtos, não há como a empresa exercer sua atividade, logo, não obtém as receitas necessárias para sua manutenção.

Outra grande peculiaridade trazida pelo artigo 199 e seus parágrafos, é que o contrato de arrendamento mercantil da própria aeronave ou de suas peças não se submete ao procedimento da recuperação judicial, tendo em vista que o contrato, uma vez inadimplido pela contratante, dá o direito à contratada de promover juros de mora e, se a inadimplência ainda assim permanecer, dá o direito de reaver o bem, sem necessidade de atenção ao fato de a outra parte estar em recuperação judicial (SACRAMONE, 2018, p. 624 e ss).

De certa forma, não é equívoco dizer que esta opção trazida pelo artigo em comento auxilia a empresa recuperanda (possibilitando manter sua atividade econômica), a empresa contratada na operação de *leasing* (tendo em vista maior facilidade de ressarcimento no caso de inadimplência) e, por fim, a economia nacional como um todo.

Tamanha é a relação entre o artigo objeto desse estudo e o pedido de recuperação judicial da Varig que o dispositivo ficou conhecido vulgarmente como “artigo Varig”, como aponta Bezerra Filho (2017, p. 631) em seu manual.

Notoriamente, descabido seria tratar de um artigo sem tratar da empresa que foi chave para a promulgação deste ao passo que se analisa aqui a influência de um sobre o outro, e o inverso.

O artigo 199, da Lei em comento, como já visto, possui um trecho que se torna o ponto chave de todo este trabalho de conclusão, que dispõe que, em caso de pedido de recuperação judicial ou falência, os contratos se manterão.

O fato de não permitir a suspensão do exercício dos direitos das empresas exploradoras de serviços aéreos, ou seja, garantir a continuação dos serviços normalmente, foi um fator gerador de grande alvoroço, e talvez insegurança por parte dos credores.

Simplificadamente, o que o artigo nos traz é que, quando a empresa aérea se torna insolvente, ele pode é continuar com seus contratos de *leasing* ou de arrendamento de aeronaves ativos.

E não somente isso, não só continuarão ativos como a empresa aérea terá preferência em pagar estes contratos de arrendamento de aeronaves ante a outras dívidas com outros credores.

Notoriamente, a lei trouxe este dispositivo numa tentativa de preservar a empresa, fazendo de tudo para que ela permaneça no mercado e continue atuando ativamente.

### 2.3 FALÊNCIA

Para tornar ainda mais evidente que a permissão à Varig de pedido de recuperação judicial ao invés da decretação da falência desde logo foi uma manobra benéfica e com resultados favoráveis, necessário demonstrar as principais diferenças entre tais institutos.

Sobre a falência, nota-se que tal instituto tem por objetivo claro a preservação dos benefícios econômicos da empresa, promovendo imediatamente a liquidação da empresa devedora, exatamente como se extrai do texto legal, senão vejamos:

Artigo 75, §2: A falência é mecanismo de preservação de benefícios econômicos e sociais decorrentes da atividade empresarial, por meio da liquidação imediata do devedor e da rápida realocação útil de ativos na economia.

Nesse sentido, a doutrina tem propensão a destacar que a falência pode ser conceituada como uma liquidação forçada dos ativos da empresa, no sentido de que, caso esta não consiga ser recuperada (tem-se que a recuperação é a primeira *ratio*), no fim ao cabo, deve-se proceder à falência, para que os credores não saiam totalmente prejudicados (TOMAZETTE, 2017).

Não há, no instituto da falência, qualquer intento em fazer com que a empresa insolvente supere sua crise orçamentária, mas sim, existe o único propósito de desagravar o dano causado aos credores da empresa, solvendo a dívida com todo o patrimônio que conseguir se liquidar com o processo, sendo, portanto, um processo de execução, ainda que seja uma execução peculiar, sem a presença de um título

executivo e sem a possibilidade de requerimento do próprio devedor (TOMAZETTE, 2017).

Assim, a falência não tem como um de seus objetivos basilares a reestruturação financeira da empresa insolvente, para que esta consiga permanecer com sua atividade mercantil. O objetivo principal, segundo a doutrina colacionada neste trabalho, é a garantia que os credores terão seus créditos satisfeitos, liquidando – de forma forçada – os ativos e passivos do devedor, na sua pessoa jurídica, não sendo relevante, nesta fase falimentar, a atividade exercida pelo devedor.

Por esta razão a falência busca ser célere visando, primordialmente, a não frustração dos credores em relação à empresa devedora, respeitando-se o princípio do *par conditio creditorum*<sup>8</sup>, sendo que, dificilmente esta celeridade beneficiaria a empresa insolvente, fato irrelevante para o instituto do processo falimentar.

Vê-se, então, a razão clara do porquê a empresa Varig dispensou tanto empenho para se socorrer, em um primeiro momento, ao instituto da recuperação judicial, e não da falência. Notório dizer que havia ali, um interesse genuíno de ao menos tentar manter a empresa ativa e atuante no mercado aéreo brasileiro, mesmo com as dívidas exorbitantes.

## 2.4 RECUPERAÇÃO JUDICIAL DA VARIG

A Viação Aérea Rio-Grandense teve seu auge na década de 1980 e 1990, perdendo espaço logo após para novas empresas como a antiga TAM (atual LATAM) e Gol Linhas Aéreas.

A perda de espaço foi tamanha, que em 2005 a crise atingiu o pico da Varig e esta entrou com pedido de recuperação judicial.

Buscando a saída da crise, arrastada e remediada por aproximadamente duas décadas, a Varig apresenta seu pedido de recuperação judicial, posteriormente deferido conforme a decisão já vista no início deste trabalho.

Assim foi dividido o plano de Recuperação Judicial da empresa: a) Reestruturação Operacional; b) Reestruturação Financeira; c) Reestruturação do

---

<sup>8</sup> *Par conditio creditorum* é o princípio aplicado no processo de falência onde todos os credores são iguais e são tratados em pé de igualdade no que tange ao recebimento do crédito, sem uma disposição de ranking entre estes, respeitando-se as preferências legais (TOMAZETTE, 2017).

Passivo e Contingências Tributárias e Previdenciárias (VARIG, RIO SUL E NORDESTE PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL. 2005.)

Por força do artigo 199, já extensivamente tratado aqui, a Varig pôde, ao tempo de aplicação do plano de recuperação judicial, manter seus contratos de leasing, inclusive, tendo preferência na firmação destes contratos em face dos credores submetidos ao rito da recuperação judicial.

Esta medida se mostrou favorável ao devedor, ao passo que, caso esta opção (manutenção dos contratos de arrendamento mercantil) fosse excluída, a empresa se veria em uma situação onde não disporia de recursos para entrada de ativos, ficando à mercê dos credores, ou seja, praticamente uma liquidação forçada (TOMAZETTE, 2017), onde basicamente a recuperação judicial se confundiria com a falência da empresa.

## 2.5 O CONTRATO DE *LEASING*

O *leasing* é benéfico também para as empresas contratadas no acordo de arrendamento mercantil, uma vez que, em caso de inadimplência da empresa insolvente, a contratada não se submete ao rito da recuperação judicial, podendo resolver este conflito de interesse de uma forma mais célere<sup>9</sup>.

O contrato de leasing financeiro aeronave é um acordo entre uma empresa de leasing e uma companhia aérea, no qual a empresa de leasing adquire uma aeronave e a disponibiliza para uso pela companhia aérea mediante o pagamento de um aluguel.

Nesse tipo de contrato, a empresa de leasing é a proprietária da aeronave, mas a companhia aérea tem o direito de usá-la e operá-la durante um período de tempo

---

<sup>9</sup> Artigo 49. Estão sujeitos à recuperação judicial todos os créditos existentes na data do pedido, ainda que não vencidos. (...)

§ 3º Tratando-se de credor titular da posição de proprietário fiduciário de bens móveis ou imóveis, de arrendador mercantil, de proprietário ou promitente vendedor de imóvel cujos respectivos contratos contenham cláusula de irrevogabilidade ou irretratabilidade, inclusive em incorporações imobiliárias, ou de proprietário em contrato de venda com reserva de domínio, seu crédito não se submeterá aos efeitos da recuperação judicial e prevalecerão os direitos de propriedade sobre a coisa e as condições contratuais, observada a legislação respectiva, não se permitindo, contudo, durante o prazo de suspensão a que se refere o § 4º do artigo 6º desta Lei, a venda ou a retirada do estabelecimento do devedor dos bens de capital essenciais a sua atividade empresarial.

§ 4º Não se sujeitará aos efeitos da recuperação judicial a importância a que se refere o inciso II do artigo 86 desta Lei.

pré-determinado. Durante esse período, a companhia aérea paga aluguéis mensais para a empresa de leasing, de acordo com os termos estabelecidos no contrato.

Ao final do período de leasing, a companhia aérea pode optar por comprar a aeronave, devolvê-la à empresa de leasing ou renovar o contrato de leasing por mais um período.

O contrato de leasing financeiro aeronave é uma opção comum para as companhias aéreas, pois permite que elas adquiram aeronaves sem ter que fazer um grande investimento inicial, o que pode ajudar a reduzir os custos e preservar o capital de giro da empresa. Além disso, a empresa de leasing pode oferecer benefícios adicionais, como manutenção e seguro da aeronave, o que pode ajudar a simplificar a operação da companhia aérea.

Veja que, diferentemente do contrato de locação, onde o escopo principal é o uso do bem, no instituto do *leasing*, o objetivo adjacente ao uso é a aquisição ao final do contrato, pagando por esta aquisição um valor residual, previamente acordado em contrato.

Este ponto chave, trazido pelo artigo 199, faz com que a operação seja de um risco menor, tendo em vista que os prazos são maiores – considerando a vida útil do bem, no caso, aeronave, fazendo com que a empresa em crise consiga realizar o negócio jurídico sob taxas de arrendamento mais baixas, em regra (FARAH, 2023).

Impende destacar que, o contrato de *leasing* se torna a preferência em casos similares, além da elasticidade nos prazos, resultando em taxas menores e – ainda – opção de compra ao fim do contrato, também há uma segurança maior para o arrendador que, diante de uma inadimplência do arrendatário, ocorre a extinção do contrato e este não irá reaver as parcelas já satisfeitas, cabendo, ainda, ao arrendador ação de cobrança da dívida (Oliveira, 2010).

Segundo Taíssa Romeiro, essa preferência pelo contrato de *leasing* se agrava ainda mais a partir do *lobby* da aviação comercial nacional, neste caso, credores de *leasing*, influenciando projetos de lei e votações no Congresso Nacional. Resulta disto, a promulgação da Lei 11.196/2005, que corrobora com a ideia de que contratos de *leasing* ou outro contrato de locação não incorreria na suspensão pelo prazo de 180 (cento e oitenta) dias<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Lei nº 11.196/2005: artigo 122: O artigo 199 da Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:  
"artigo 199. ...."

Veja os apontamentos da autora:

Não resta dúvida de que o lobby do setor de fornecimento ligado a aeronaves é muito forte no Brasil, não só os contratos de leasing de aeronaves não seriam suspensos pelo prazo de 180 (cento e oitenta) dias, mas as locações também. A alteração da Lei nº 11.101/2005, feita pela Lei nº 11.196/2005, não visou eliminar as preferências, mas acentuá-las ainda mais, quando foram incluídos os contratos de locação ou qualquer outra modalidade de leasing de aeronaves ou de suas partes. (ROMEIRO. 2014, p. 20)

Ainda no sentido deste texto, uma relevante movimentação que o artigo 199 trouxe na referida Lei foi a segregação dos acordos de *leasing* dos demais créditos. Em outras palavras, é certo que os contratos ficam suspensos por um prazo de 180 (cento e oitenta) dias no âmbito da recuperação judicial, com a exceção dos contratos do chamado *leasing* financeiro.

O artigo 199 se referiu à operação que “não se confundia com mera locação do bem objeto do contrato”, mas sim, um negócio jurídico onde o arrendatário detinha a opção de compra do bem ao final do contrato, ou a renovação deste (ROMEIRO, 2014 p. 18).

Portanto, o fato de os credores de *leasing* financeiro não se sujeitarem ao prazo dos demais credores submetidos ao período estipulado pelo rito da recuperação judicial, traz uma vantagem dos credores sobre a empresa devedora (ROMEIRO, 2014).

Interessante ressaltar que, por mais que a dilação temporal da suspensão dos contratos seja de 180 (cento e oitenta) dias e o pedido de recuperação judicial da Varig tenha sido deferido no fim de 2005, como já visto, o plano só foi aprovado pela assembleia geral de credores em julho de 2006, fazendo com que o prazo fosse prolongado.

---

§ 1º Na recuperação judicial e na falência das sociedades de que trata o caput deste artigo, em nenhuma hipótese ficará suspenso o exercício de direitos derivados de contratos de locação, arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de arrendamento de aeronaves ou de suas partes.

§ 2º Os créditos decorrentes dos contratos mencionados no § 1º deste artigo não se submeterão aos efeitos da recuperação judicial ou extrajudicial, prevalecendo os direitos de propriedade sobre a coisa e as condições contratuais, não se lhes aplicando a ressalva contida na parte final do § 3º do artigo 49 desta Lei.

§ 3º Na hipótese de falência das sociedades de que trata o caput deste artigo, prevalecerão os direitos de propriedade sobre a coisa relativos a contratos de locação, de arrendamento mercantil ou de qualquer outra modalidade de arrendamento de aeronaves ou de suas partes." (NR)

Adentrando no bojo do plano de recuperação judicial, descobriu-se que as dívidas aumentaram em 20% no período entre 2003 e 2005 e, seus lucros, caíram de 27,31% em 2003, para 16,9% em 2005. Por fim, o relatório mensal do administrador proferido em junho de 2006 apontou uma redução da demanda de passageiros em voos domésticos (DE MORAIS; MÁRIO. 2019, p. 9-12). Toda essa conjuntura foi determinante para que a empresa recuperanda não pudesse superar a crise iniciada anos antes do pedido de recuperação judicial, ocasionando na convolação em falência.

Durante o caminho da recuperação, a Varig opera uma divisão em que se separam a “nova e velha Varig”, onde a nova se encarregaria na questão operacional, no que tange aos voos domésticos e internacionais e a velha se incumbiria de arcar com outras atividades e herdaria as dívidas trabalhistas (HELMS, 2010. p. 35).

Se encaminhando para o fim da recuperação judicial, as empresas subsidiárias VEM – Varig Engenharia e Manutenção e VarigLog – Varig Logística S.A., foram compradas pela TAP<sup>11</sup> e pela Volo Brasil, respectivamente, sendo sua proposta aceita em assembleia geral de credores em 19/12/05, iniciando, enfim, uma dissolução da empresa aérea em comento. (ROMEIRO. 2014, pp. 11-12)

No entanto, esta aquisição não foi suficiente para que a Varig procedesse ao 4º elemento essencial da recuperação judicial (superação da crise). Após este acordo, alguns outros se sucederam na tentativa de adiar o inevitável. A dita “nova Varig” também foi adquirida pela Volo Brasil e, posteriormente, pela Gol Linhas Aéreas, perdendo, com o tempo, a sua identidade visual. Havendo, no dia 20/08/2010, a decisão que decretou a falência da Varig S/A<sup>12</sup>.

Ainda que a Varig S/A tenha sido decretada falida, os ativos desta, que foram adquiridos pela VRG Linhas Aéreas e Flex Linhas Aéreas S.A foram recuperados, o que impende ressaltar que a Varig (dissolvida em outras empresas) está recuperada. Veja:

É fundamental ressaltar que não foi decretada a falência da Varig, pois a lei não estabelece que o juiz faça essa declaração: ela deve ser solicitada por um terceiro, pois a jurisdição é inerte. Assim sendo, a Varig hoje está recuperada, **ainda que com outro nome, outra composição e uma estrutura mais reduzidas**, conforme a tendência

---

<sup>11</sup> Aero LB Partigo Ltda

<sup>12</sup> [http://sanordesteriosul.com.br/wp-content/uploads/2019/06/Sentenca\\_falencia-3.pdf](http://sanordesteriosul.com.br/wp-content/uploads/2019/06/Sentenca_falencia-3.pdf) . Acesso em: 29 de janeiro de 2023.

de empresas que passam pelo processo de recuperação. (AYOUB, 2018, p.76-85.) (grifo nosso)

O des. Luiz Roberto Ayoub, entende que a recuperação judicial é “potencializar as chances de salvar o agente econômico”. E o objeto de estudo deste trabalho foi o *leading case* do artigo 199 (AYOUB, 2018), servindo como pilar jurídico – no sentido jurisprudencial e doutrinário – para casos futuros de companhias aéreas insolventes que viriam a pedir recuperação judicial, como é o caso da Passaredo e Pantanal.

Por mais que em alguns casos, como o caso Varig S/A, o cnpj não seja salvo, seus ativos o são, pois um dos principais caminhos para tirar a empresa da situação de crise, é, de fato, sua venda de ativos (Estadão Conteúdo. 2013).

O próprio juiz que decretou o encerramento da recuperação judicial da Varig, à época, concedeu entrevista corroborando os pontos elencados nesse trabalho, especificamente no que tange à preferência ao instituto da recuperação judicial, explicando que a decretação direta da falência, sem a aplicação do artigo 199, seria prejudicial tanto à empresa, quanto ao Brasil, pois se perderia uma empresa aérea em posição de soberania.<sup>13</sup>

Chegava ao fim a maior empresa aérea da história do Brasil. Mas não sem antes perseguir todas as tentativas para manutenção da sua atividade empresarial, tentativas estas que só foram possibilitadas a partir da aplicação do artigo 199 da Lei 11.101/2005 e, por mais que este caso emblemático tenha se convolado em uma falência, abriu portas para que outras empresas exploradoras de serviços aéreos entrem com o pedido de recuperação judicial, sem prejudicar, de imediato, a sua atividade fim, resguardando tanto a função social da empresa, quanto os funcionários, os consumidores e, por fim, a economia pátria.

Posteriormente, a empresa aérea Passaredo, conseguiu se valer do Art. 199, entrando com pedido de recuperação judicial em outubro de 2012, onde chegou ao ápice de sua insolvência, ocasionada principalmente pela dificuldade em se manter durante a desvalorização do Real perante ao Dólar. Felizmente, pode cumprir os requisitos aprovados no plano de recuperação judicial e, em 2017, saiu do processo de recuperação (BARBOSA, 2020).

---

<sup>13</sup> Disponível em: <https://tj-rj.jusbrasil.com.br/noticias/1842632/juiz-explica-sobre-o-fim-do-processo-de-recuperacao-judicial-da-varig#:~:text=%22Algumas%20pessoas%20se%20perguntam%20se,esvaziamento%20do%20patrim%C3%B4nio%20da%20empresa> Acesso em: 29 de janeiro de 2023

Não obstante, a Pantanal Linhas Aéreas S.A foi uma outra empresa aérea que se valeu do artigo 199, entrando com o pedido de recuperação judicial, tendo seus ativos comprados pela Tam Linhas Aéreas S.A (MEDEIROS, 2018).

### 3 CONCLUSÃO

O ponto chave desta pesquisa, é que, embora a empresa estivesse em crise, a legislação de recuperação judicial e falência permitiu que seus contratos fossem mantidos, fazendo com que a operação aérea não fosse suspensa, bem como que a empresa tivesse seu lucro (ainda que reduzido) garantido, o que claramente ajudou, e muito, quando do pagamento de algumas dívidas com os credores e, principalmente, garantiu a soberania de uma empresa nacional no ramo de viação aérea doméstica, o que, indiretamente, beneficia a todos.

Conclui-se, portanto, que, ao se tratar de uma empresa com ativos viáveis e possibilidade de recuperação, o instituto da recuperação judicial é extremamente prioritário, em face do instituto da falência.

Logo, no âmbito do artigo 199 da LREF, tem-se visível a possibilidade de superação da crise de uma empresa, podendo esta permanecer com sua operacionalização (*leasing*) enquanto executa o plano de recuperação judicial, acarretando em menor instabilidade aérea, culminando em maior segurança jurídica e comercial aos credores, funcionários e passageiros.

A Lei 11.101/2005 é claramente o instrumento principal para prevenir o instituto da falência de empresas e o artigo 199 faz com que esta prevenção alcance as companhias exploradoras de serviço aéreo.

Buscou responder ao longo do texto, se de fato o artigo supramencionado trouxe alguma alteração benéfica para os casos concretos aos quais ele se destina.

Para tanto, utilizou-se como objeto de observação o pedido de recuperação judicial da Varig, que entrou com o pedido quatro meses após a promulgação da Lei em comento. A viabilidade da empresa foi constatada a partir de créditos que esta teria a receber por conta da política de congelamento de preços na década de 1980.

O que faz com que a recuperação judicial de empresas aéreas – sob a égide do artigo 199 – seja claramente benéfica para os credores, os devedores, os passageiros e, por fim, para o comércio nacional (e até internacional).

Hoje, se alguma empresa aérea entrar com pedido de recuperação judicial e falência, terá a preferência em pagar os credores de *leasing* em detrimento dos demais, podendo manter suas operações por maior tempo, para auxiliar no ganho de lucros e pagamento de dívidas, o que estabiliza o mercado de aviação civil e, mantém

a segurança jurídica da exploração de serviços aéreos graças ao artigo 199 da referida lei.

## REFERÊNCIAS

A.LEVY. OS Abutres E a Varig - **A Historia Da Destruição Da Maior Companhia Aérea Brasileira De Todos OS Tempos**. Createspace Independent Pub. 2014.

AYOUB, Luiz Roberto. “A Lei de Recuperação Judicial, Extrajudicial e Falência: do caso Varig às reflexões contemporâneas”. **Cadernos FGV Projetos**. Nº 33. Setembro, 2018, p.76-85.

BARBOSA, Daniel et al. **A experiência do cliente na jornada dos serviços de transporte aéreo: um estudo aplicado à Passaredo**. 2020. 98 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão do Negócio) - Fundação Dom Cabral; Instituto de Transporte e Logística, São Paulo, 2020.

BARBOSA, Fernando de Holanda. **Atlas Histórico do Brasil**. Plano Cruzado. Fundação Getúlio Vargas. 2016. Disponível em: <https://atlas.fgv.br/verbete/6297>  
Acesso em: 17 jan. 2023.

BETING, Gianfranco e BETING, Joelmir. **Varig a Eterna Pioneira**. Porto Alegre: EDIPUCRS; São Paulo: Beting Books, 2009.

BEZERRA FILHO, Manoel Justino. Lei de Recuperação de Empresas e Falências Comentada. 12. ed. São Paulo: **Revista dos Tribunais**, 2017.

BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília, DF. Diário Oficial da União, 1986.

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: Diário Oficial da União, 2005.

BRASIL. **Lei nº 14.112, de 24 de dezembro de 2020**. Altera as Leis nºs 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, 10.522, de 19 de julho de 2002, e 8.929, de 22 de agosto de 1994, para atualizar a legislação referente à recuperação judicial, à recuperação extrajudicial e à falência do empresário e da sociedade empresária. Brasília, DF. Diário Oficial da União, 2020.

BRASIL. **Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022**. Altera as Leis nºs 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), 13.448, de 5 de junho de 2017, 11.182, de 27 de setembro de 2005, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para dispor sobre o transporte aéreo; e revoga dispositivos das Leis nºs 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e 8.666, de 21 de junho de 1993. Brasília, DF. Diário Oficial da União, 2022.

BRASIL, Superior Tribunal de Justiça. **AgRg no CONFLITO DE COMPETÊNCIA Nº 61.272 – RJ (2006/0077383-7)**. Conflito De Competência. Recuperação Judicial. Ações Trabalhistas. Sindicato Nacional dos Aeronautas e outro versus Varig S/A Viação Aérea Rio Grandense e Outros. Relator: Ministro Ari Pargendler. Brasília, 14 de junho de 2006.

CURVELLO, Jorge. **VARIG, O caso de uma Estrêla**. Volume Único. 2011.

CRUZ, André Luiz. **Direito Empresarial Esquematizado**. 4ª Ed. 2020.

DA SILVA, Américo Luís Martins. **Direito Aeronautico e do Espaço Exterior - Volume 3 do Pessoal Aeronautico - dos Servicos Aereos - Contrato de Transporte Aereo - Responsabilidade Civil**. 2016.

DANTAS, Edna. Justiça acolhe pedido de recuperação judicial da Varig. **Consultor Jurídico**. 2005. <https://www.conjur.com.br/2005-jun-22/justica-acolhe-pedido-recuperacao-judicial-Varig> Acesso em: 10 jan. 2023.

DE MORAIS, Walter Coelho; MÁRIO, Poueri do Carmo. “**Recuperação Judicial da Varig**”. XV Congresso Brasileiro de Custos, 2019, p. 9-12.

FARAH, E. T. ASPECTOS DO CONTRATO DE LEASING AERONÁUTICO E GARANTIAS SOBRE AERONAVES: ASPECTS OF THE AERONAUTICAL LEASING CONTRACT AND AIRCRAFT WARRANTIES. **Revista Brasileira de Aviação Civil & Ciências Aeronáuticas**, [S. l.], v. 1, n. 4, p. 7–25, 2023. Disponível em: <https://rbaccia.emnuvens.com.br/revista/article/view/55>. Acesso em: 17 fev. 2023.

FORTUNA, Eduardo. **Mercado Financeiro: produtos e serviços**. 16ª edição - Rio de Janeiro: Qualitymark Ed, 2005.

FILHO, Ivanildo. **Avaliação de resultados e efetividade nos processos de recuperação judicial de médias e grandes empresas (2005-2017): Análise de casos e pesquisa perceptiva com magistrados e operadores do direito**. Relatório Final do projeto de pesquisa do Programa de Pós-Doutorado na Universidade de São Paulo – USP. São Paulo. 2018.

HELMS, Henrique. **O panorama da aviação nacional de 1986 a 2006 e a quebra da Varig** / Henrique Helms. – Porto Alegre, 2010. 126 f.: il. Diss. (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação, PUCRS. Orientação: Profa. Dra. Claudia Musa Fay.

MEDEIROS, Arthur Mendonça. **Atos concentracionais na recuperação judicial: o falso conflito exposto pela failing firm defense**. 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/11477>. Acesso em: 16 fev. 2023.

NEGRÃO, Ricardo. **Manual de Direito Empresarial**. 11ª Edição. 2021.

NONES, Nelson. **Sobre o princípio da preservação da empresa**. Revista Jurídica. Jun/2008.

OLIVEIRA, Reginaldo Pereira. **A Descaracterização Dos Contratos De Leasing Com A Antecipação Do Valor Residual Garantido**. 2010. Disponível em: <http://hdl.handle.net/123456789/1300>. Acesso em: 16 fev. 2023.

PASSAREDO PEDE RECUPERAÇÃO JUDICIAL. **Estadão Conteúdo**. 2013.

Disponível em:

<https://epocanegocios.globo.com/Informacao/Dilemas/noticia/2012/10/passaredo-pede-recuperacao-judicial.html> Acesso em: fev. 2023.

PEDROSA, Oswaldo. Caderno de Opinião. **A crise do petróleo e os desafios do Pré-Sal**. FGV Energia. Fevereiro de 2016.

PIMENTA, Eduardo Goulart. **Recuperação Judicial De Empresas: Caracterização, Avanços E Limites**. Revista Gv. V.2 N.1. 2006.

**Revista Consultor Jurídico**, 2 de setembro de 2009, 18h39. Acaba o processo de recuperação judicial da Varig. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2009-set-02/depois-quatro-anos-termina-recuperacao-judicial-Varig> . Acesso em: 23 set. 2022.

RIO DE JANEIRO. JUÍZO DA PRIMEIRA VARA EMPRESARIAL COMARCA DA CAPITAL. **Autos nº 0260447-16.2012.8.19.0001**. Sentença Judicial. Disponível em: [http://sanordesteriosul.com.br/wp-content/uploads/2019/06/Sentenca\\_falencia-3.pdf](http://sanordesteriosul.com.br/wp-content/uploads/2019/06/Sentenca_falencia-3.pdf) . Acesso em: 29 jan. 2023.

ROMEIRO, Taíssa Salles. **Leasing de aeronaves e o caso empírico Varig**. Publica Direito. [S.l.] [2014] Disponível em:

<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=f6ec706c08a1f5eb> Acesso em: 28 jan. 2023.

SACRAMONE, Marcelo Barbosa. **Comentários à lei de recuperação de empresas e falência**. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

TOMAZETTE, Marlon. **Curso de Direito Empresarial. Teoria Geral e Direito Societário**. 9ª Ed. São Paulo. Saraiva. 2018.

TOMAZETTE, Marlon. **Curso de Direito Empresarial – Volume 3**. 5ª Edição. 2017. Editora Atlas.

TORRES, Emanuela Pilé de Barros. **Caso VARIG: um estudo prático dos institutos da recuperação judicial e da falência**. Conteúdo Jurídico. 2018.

Disponível em: <https://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/51264/caso-varig-um-estudo-pratico-dos-institutos-da-recuperacao-judicial-e-da-falencia> Acesso em: fev. 2023.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO. **Juiz explica sobre o fim do processo de recuperação judicial da Varig. 2010**. Disponível em: <https://tj-rj.jusbrasil.com.br/noticias/1842632/juiz-explica-sobre-o-fim-do-processo-de-recuperacao-judicial-da-Varig> Acesso em: 29 jan. 2023

**VEJA**. Revista. Editora Abril. São Paulo. Edição. Dezembro de 2002.

**VARIG, RIO SUL E NORDESTE PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL**. 2005.

Disponível em: <http://www.amvvar.org.br/Varig.pdf> Acesso em: 25 jan. 2023.