



AO JUÍZO DA VARA REGIONAL DE FALÊNCIAS, RECUPERAÇÃO JUDICIAL E EXTRAJUDICIAL DE JARAGUÁ DO SUL – SANTA CATARINA.

Recuperação Judicial nº 5017483-35.2026.8.24.0023/SC

Empresas Requerentes:

- HAVILA CARGO LTDA.
CNPJ n. 29.756.135/0001-63

- SARAH & MUNIRA TRANSPORTES LTDA
CNPJ n. 33.104.587/0001-38

Administrador Judicial:

FWJorge Advogados Associados S/S
CNPJ nº 16.596.733/0001-70
Dr. Frederico Jorge

LAUDO DE CONSTATAÇÃO PRÉVIA

I. SUMÁRIO

II. INTRODUÇÃO.....	2
III. METODOLOGIA DE TRABALHO.....	4
IV. DESCRIÇÃO DA REQUERENTE.....	5
V. VISTORIA TÉCNICA.....	14
VI. ESTRUTURA DO PASSIVO.....	16
VII. DA CONSOLIDAÇÃO SUBSTANCIAL	19
VIII. REQUISITOS LEGAIS DO MODELO DE SUFICIÊNCIA RECUPERACIONAL (MSR).....	22
IX. DA ESSENCIALIDADE DA FROTA OPERACIONAL — ART. 49, §3º, PARTE FINAL, C/C ART. 6º, II, DA LEI Nº 11.101/2005.....	27
X. CONCLUSÃO.....	36
XI. ANEXOS.....	38

II. INTRODUÇÃO

1. O Laudo de Constatação Prévia, busca alicerçar o r. juízo falimentar com o objetivo de servir de base de fundamentação para a decisão de deferimento ou não da pleiteada recuperação judicial.

2. O presente relatório reúne, de forma bastante objetiva e sintética, as informações coletadas pela equipe do escritório FWJorge Advogados Associados S/S, Administradora Judicial na condição de perito judicial nomeado no processo de Recuperação Judicial pleiteada em 20/04/26 pelas sociedades empresárias **HAVILA CARGO LTDA.**, CNPJ n. 29.756.135/0001-63 e **SARAH & MUNIRA TRANSPORTES LTDA**, CNPJ n. 33.104.587/0001-38, apresentadas como SMLog Transporte, reunidas em consolidação processual e substancial.

3. Os dados ora elencados foram extraídos dos autos da Recuperação Judicial, em especial com os documentos que guarnecem a exordial e a emenda, principalmente as informações contábeis, além dos

coletados na vistoria as dependências da recuperanda realizada em 23/04/2026 pelo Administrador Judicial.

4. É mister consignar que a Constatação Prévia tem como objetivo atestar a real situação da empresa requerente, verificando se esta mantém a efetiva atividade operacional – com a capacidade de gerar(e manter) empregos e renda; circular produtos, serviços, riquezas e recolher tributos, por serem estes pressupostos lógico para a deflagração do processo de recuperação empresarial e diretamente ligado ao interesse processual.¹

5. A previsão da referida Constatação Prévia já era consagrada pela jurisprudência e varas especializadas por todo o país, sendo inclusive aprovado pelo plenário do CNJ a Recomendação nº 57 de 22/10/2019 onde em seu artigo 1º assim previa²:

Art. 1º Recomendar a todos os magistrados responsáveis pelo processamento e julgamento dos processos de recuperação empresarial, em varas especializadas ou não, que determinem a constatação das reais condições de funcionamento da empresa requerente, bem como a verificação da completude e da regularidade da documentação apresentada pela devedora/requerente, previamente ao deferimento do processamento da recuperação empresarial, com observância do procedimento estabelecido nesta Recomendação.

6. Agora, sob a égide da novel lei nº 14.112/2020, que alterou a Lei de Recuperação e Falência nº 11.101/2005, referida Constatação Preliminar ou Perícia Prévia encontra-se consagrada no texto legal, em seu artigo 51-A, *in verbis*:

Art. 51-A. Após a distribuição do pedido de recuperação judicial, poderá o juiz, quando reputar necessário, nomear profissional de sua confiança, com capacidade técnica e idoneidade, para promover **a constatação exclusivamente das reais condições de funcionamento da requerente e da regularidade e da completude da documentação apresentada com a petição inicial.** Grifamos.

7. Assim, tem-se que a Perícia Prévia ou Constatação Preliminar consiste, basicamente, “[...] na análise da capacidade da

¹ COSTA, Daniel Carnio; NASSER DE MELO, Alexandre. **Comentários à Lei de Recuperação de Empresas e Falência**: Lei 11.101/2005, Curitiba: Juruá, 2021, p. 160.

² Disponível em: <https://atos.cnj.jus.br/files/original211815201911045dc09597339db.pdf>

devedora de gerar os benefícios mencionados na Lei 11.101/2005, art. 47, bem como na constatação da presença e regularidade dos requisitos e documentos previstos na Lei nº 11.101/2005, arts. 48 e 51”.³

8. Em arremate, com a referida Constatação Prévia será possível revelar quatro situações distintas⁴, a saber:

- I. A inexistência de qualquer atividade empresarial;
- II. Irregularidade ou incompletude documental;
- III. Fraudes;
- IV. Incompetência funcional do juízo.

9. Cabe consignar ainda que a documentação acostada com o pleito inicial de recuperação judicial e sua emenda, em especial os balanços patrimoniais e as demonstrações de resultados, correspondem aos anos de 2023, 2024 e 2025, e parcialmente de 2026 (atendendo ao requisito legal do art. 51 da LRF), foram firmados por contador habilitado e pelo sócio administrador das empresas. É citada nominalmente a profissional Camila Rosana Balduino (CRC/SC-033890/O-3) como responsável técnica por peças anteriores e Fabio Aguiar Soares (CRC/SC-042838/O-1) pelo balancete especial de 2026.

10. Finalmente, impõe registrar que a empresa requerente é responsável pelo fornecimento de informações acerca das suas atividades, inclusive sob as penas do artigo 171, e § 4º do art. 51-A, ambos da Lei 11.101/2005, e este Laudo de Constatação Prévia foi baseado nas informações fornecidas pelos seus representantes legais e não tem como finalidade expressar opinião sobre a legitimidade dos saldos ou lançamentos contábeis ou quaisquer outras informações financeiras ou não financeiras que formam parte do referido relatório. Tais informações, tanto qualitativa quanto quantitativa, em que pese sua detida conferência e fiscalização quanto a veracidade e sua conformidade, não foram objeto de exame independente e nem qualquer procedimento de auditoria mais aprofundada por parte desta Administração Judicial.

III. METODOLOGIA DE TRABALHO

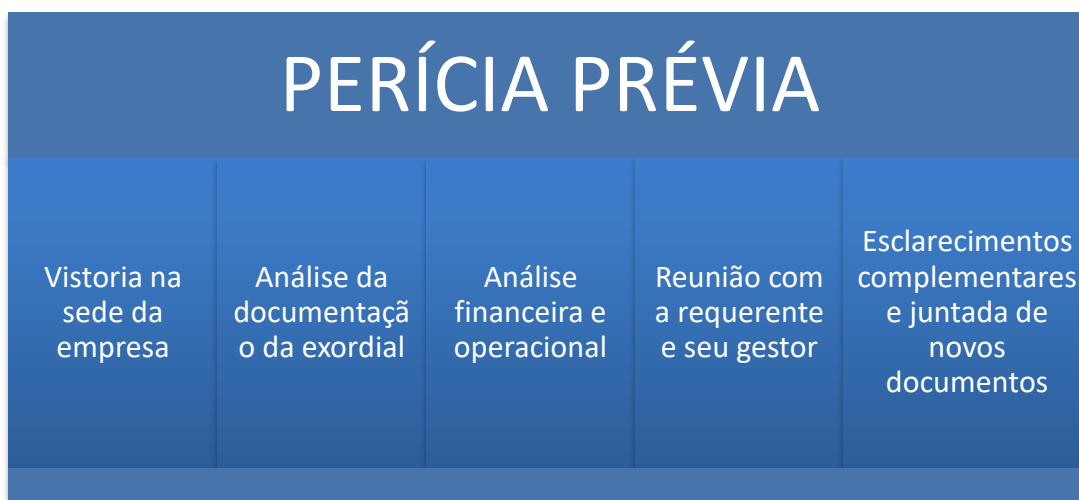
1. Como metodologia de trabalho da equipe desta Administração Judicial, para fins de confecção do presente Laudo de Constatação Preliminar, visando a “constatação das reais condições de funcionamento da requerente e da regularidade e da completude da

³ COSTA, Daniel Carnio; NASSER DE MELO, Alexandre. **Comentários à Lei de Recuperação de Empresas e Falência**: Lei 11.101/2005, Curitiba: Juruá, 2021, p. 161.

⁴ COSTA, Daniel Carnio; NASSER DE MELO, Alexandre. **Comentários à Lei de Recuperação de Empresas e Falência**: Lei 11.101/2005, Curitiba: Juruá, 2021, p. 161.

documentação apresentada com a petição inicial”, foram realizadas as seguintes diligências e averiguações:

- Visitação *in loco* na sede da empresa, a fim de atestar o seu regular funcionamento, obter informações acerca da operacionalização das atividades, bem como confirmar o local do principal estabelecimento, para verificação da competência deste juízo, nos termos do art. 51-A, § 7º, da Lei n. 11.101/05;
- Análise da documentação inicial apresentada e o cumprimento dos requisitos do arts. 48 e 51 da Lei 11.101/2005;
- Análise de documentos contábeis, especialmente quanto aos índices de liquidez, rentabilidade, operacionais, solvência, etc;
- Reunião com a requerente e seu gestor/administrador, a fim de obter melhor compreensão do desenvolvimento das atividades;
- Solicitações de esclarecimentos diretamente à requerente, com o objetivo de saldar dúvidas e esclarecer outros pontos advindas dos resultados apurados, convenientes para formação do convencimento deste juízo.

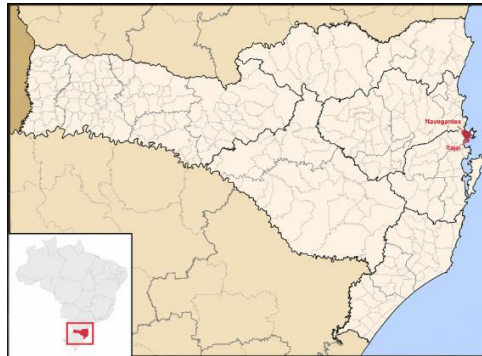


IV. DESCRIÇÃO DA REQUERENTE

IV.1 Localização



FWJORGE
ADVOGADOS ASSOCIADOS



SM Log Transporte
4,8 ★★★★★ (25)
Escritório da empresa · 📍

Visão geral Avaliações Sobre

Rotas Salvar Próximo Enviar para Compartilhar o smartphone

Rua Henrique Michels Junior, 580 - Cordeiros, Itajaí - SC, 88311-715

Aberto · Fecha 18:00

smlogtransporte.com.br

(47) 3246-6380

473J+9V Cordeiros, Itajaí - SC

Armazém SMLOG/ Havilá Cargo
Armazém

Visão geral Sobre

Rotas Salvar Próximo Enviar para Compartilhar o smartphone

R. Pedro Vergílio Ricobon, 812 - Pedreiras, Navegantes - SC, 88373-300

Aberto · Fecha 18:00

smlogtransporte.com.br

(47) 98912-6823

582J+24 Pedreiras, Navegantes - SC

OAB/SC 1940/12

47 3028-1550 | WhatsApp 47 99637-1515 | administrador@fwjorge.com.br | www.fwjorge.com.br
Rua Henrique Meyer, nº 280, sl. 602 – Centro, Edif. Helbor Offices, Joinville/SC – CEP 89201-40

IV.2 Histórico das Atividades e Razões da Crise

1. Segundo informações prestadas pela requerente, em especial o afirmando na emenda da inicial, é possível constatar que o grupo **SMLog Transportes** – formado pelas requerentes Sarah & Munira Transportes Ltda. e Havila Cargo Ltda. desenvolve suas atividades de forma contínua pelo menos desde 26/02/2018 quando foi constituída primeiramente a empresa Sarah & Munira Transportes Ltda. enquanto a empresa Havila Cargo Ltda. foi formalmente constituída em 21/03/2019.

2. Ainda, com base nos documentos apresentados (ev. 1 e ev. 24), as atividades das empresas **Sarah & Munira Transportes Ltda. (SMLog)** e **Havila Cargo Ltda.** estão integradas em um mesmo grupo econômico, atuando no setor de logística e transporte rodoviário de cargas. Abaixo, um resumo das atividades de cada uma e sua forma de operação conjunta:

Sarah & Munira Transportes Ltda. (SMLog)

- **Atividade Principal:** É a principal operadora do grupo, focada no **transporte rodoviário de cargas em geral**, abrangendo as esferas municipal, intermunicipal, interestadual e internacional.
- **Objeto Social Amplo:** Além do transporte rodoviário, sua atuação inclui **logística integrada**, depósitos de mercadorias para terceiros, agenciamento de cargas (rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo), e serviços de manutenção e reparação de veículos automotores.
- **Infraestrutura:** É a detentora da **frota operacional**, composta por cavalos mecânicos, trucks e semi-reboques porta-contêiner, utilizando marcas como Scania, DAF, Volvo e Iveco.
- **Presença Geográfica:** Possui sede em Itajaí/SC e atuação consolidada nos estados de **Santa Catarina, São Paulo e Paraná.**

Havila Cargo Ltda.

- **Função no Grupo:** Atua de forma **complementar e integrada à SMLog**, funcionando como um braço de suporte logístico e gestão operacional.
- **Atividades Específicas:** Seu objeto social compreende armazéns gerais (emissão de warrant), carga e descarga, além de **recrutamento, seleção e colocação de pessoal.**
- **Gestão de Mão de Obra:** A empresa concentra a maior parte da **estrutura humana** do grupo, mantendo motoristas e pessoal administrativo que operam diretamente as atividades faturadas pela SMLog.

Operação Conjunta (Grupo SMLog)

As duas empresas operam sob um modelo de **unidade econômica e operacional**:

- **Compartilhamento de Recursos:** Motoristas registrados na folha de pagamento da Havila conduzem rotineiramente os veículos da frota da SMLog.
- **Fluxo Financeiro:** Existe uma dependência financeira onde a SMLog, que centraliza o faturamento das receitas de frete, realiza transferências para a Havila custear sua folha de pagamento e encargos.
- **Identidade Unificada:** Perante o mercado, atuam com logomarca e identidade visual unificadas, sendo reconhecidas como uma estrutura empresarial única situada no eixo portuário de **Itajaí e Navegantes**

3. Já no tocante a crise financeira que desagua no presente pedido de Recuperação Judicial, para os específicos fins da Constatação Prévia, foi possível verificar que a crise financeira enfrentada pelo Grupo SMLog (Sarah & Munira Transportes e Havila Cargo), que se intensificou ao longo de 2025, é descrita nos autos como uma crise de caráter setorial e exógeno, e não decorrente de má gestão.

4. Os principais motivos relatados para esse cenário foram:

- **Aumento expressivo nos custos operacionais:** O principal fator foi a alta acumulada do **diesel S-10**, que subiu mais de 80% entre 2019 e 2024. Esse insumo passou a consumir mais de **26% da receita bruta mensal** das empresas.
- **Retração da demanda e concorrência com a cabotagem:** Houve uma redução na procura por frete rodoviário, agravada pela migração de clientes de setores como o têxtil e industrial para a **cabotagem** (transporte marítimo entre portos nacionais), que se tornou mais barata para rotas longas.
- **Insuficiência do Piso Mínimo de Frete:** O piso estabelecido pela Lei nº 13.703/2018 não acompanhou a elevação real dos custos operacionais (combustíveis, pneus, manutenção e mão de obra), comprimindo as margens de lucro do grupo.
- **Descompasso entre Dívida e Geração de Caixa (Mismatch):** Entre 2021 e 2023, o grupo expandiu e modernizou sua frota através de financiamentos fiduciários. O serviço dessa dívida foi estruturado com base em uma projeção de faturamento e demanda que deixou de se sustentar a partir do segundo semestre de 2024.
- **Efeito das Execuções Individuais:** A crise foi agravada pela falta de flexibilidade dos credores fiduciários em renegociar as dívidas. A iminência de medidas de **busca e apreensão de veículos** (essenciais

para a operação) criou um risco de colapso total da atividade, já que a retirada de caminhões elimina a fonte geradora de receita necessária para pagar os próprios credores.

5. Em resumo, as empresas sofreram um **descasamento temporário entre o fluxo de caixa e as obrigações de curto prazo**, tornando a estrutura de endividamento contratada anteriormente incompatível com a nova realidade operacional do setor logístico em 2025, fator que justificou o pleito de recuperação judicial.

IV.3 Quadro de Colaboradores

6. Com base nos documentos financeiros e na relação de empregados do Grupo SMLog, o custo mensal total projetado com a folha de pagamento e encargos para o ano de 2026 é de aproximadamente R\$ 267.900,00.

7. Os montantes apresentados na relação de funcionários acostado na emenda a exordial – ev. 24/DOCUMENTACAO5 são coerentes com os saldos contábeis de salários e pró-labore a pagar devidamente contabilizado/projetado.

8. Abaixo, parra fins de exemplificação, destacamos o detalhamento desse custo mensal, conforme o fluxo de caixa projetado e os registros funcionais:

a. Composição do Custo Mensal (Projeção 2026)

Os valores são divididos entre a equipe operacional e administrativa:

- **Folha dos Motoristas:** É o maior custo de pessoal, projetado em **R\$ 176.250,00** por mês.
- **Despesas com Pessoal (Administrativo/Apoio):** Projetadas em **R\$ 52.875,00** mensais.
- **Encargos Sociais:** O provisionamento mensal para impostos sobre a folha (INSS, FGTS, etc.) é de **R\$ 21.150,00**.
- **Benefícios:** Gastos com benefícios para os colaboradores somam **R\$ 17.625,00** por mês.

b. Exemplos de Salários Individuais

A folha de pagamento é composta por 35 funcionários diretos, com os seguintes patamares salariais médios:

- **Motoristas (maior parte do quadro):** Salário base de **R\$ 2.520,16**.
- **Encarregado de Frota:** R\$ 10.377,32.
- **Mecânico e Borracheiro:** R\$ 5.000,00.
- **Supervisor Administrativo:** R\$ 4.500,00.
- **Analista Operacional:** R\$ 4.021,20.

c. Dados Realizados (Janeiro e Fevereiro de 2026)

Nos primeiros meses de 2026, os valores efetivamente desembolsados foram ligeiramente inferiores à projeção anual:

- **Janeiro/2026:** O custo total realizado foi de aproximadamente **R\$ 205.976,94** (somando Folha Motoristas, Pessoal, Benefícios e Encargos).
- **Fevereiro/2026:** O custo total realizado foi de aproximadamente **R\$ 164.811,44**.

9. Essa diferença entre o realizado e o projetado ocorre porque a projeção de R\$ 267,9 mil considera a operação em sua capacidade total e normalizada, enquanto os meses de janeiro e fevereiro refletiram o período de crise e iliquidez que motivou o pedido de recuperação.

10. Já quanto ao quadro de colaboradores, acostados no evento 24/DOCUMENTACAO5 verificou-se que é composto por 35 colaboradores diretos, elencando os salários e funções individualmente.

11. A distribuição do quadro funcional entre as duas sociedades é a seguinte:

- **Sarah & Munira Transportes Ltda. (SMLog):** Conta com **10 empregados**, que desempenham funções operacionais de apoio, manutenção e administrativas.
- **Havila Cargo Ltda.:** Detém a maior parte da estrutura humana, com **25 empregados**, concentrando motoristas rodoviários, analistas operacionais e pessoal de logística.

12. As fontes destacam que essa concentração de mão de obra na Havila Cargo (que possui 2,5 vezes mais funcionários que a SMLog, apesar de a frota pertencer a esta última) é um dos elementos que demonstra a **dependência estrutural** e a unidade operacional do grupo. Além desses funcionários diretos, a continuidade das operações do grupo sustenta uma rede externa composta por motoristas autônomos, fornecedores e prestadores de serviço, os quais são contratados a depender da demanda momentânea.

IV.4 Societário

13. Na vistoria realizada no dia 24/04/2026 pelo Administrador Judicial nos endereços das requerentes foi possível averiguar que o centro operacional de logística e transporte se dá na sede em Itajaí/SC, enquanto o endereço localizado em Navegantes/SC é destinado a armazenagem de cargas, funcionando como suporte acessório do grupo SMLog, ou seja, não se pode dizer que são duas empresas distintas pois há total confusão entre as atividades.

14. O Grupo SMLog é composto por duas empresas principais, que operam sob controle e gestão unificada, embora possuam titulares formais distintos no momento:

- **Sarah & Munira Transportes Ltda. (SMLog):** Atualmente, o capital social é 100% detido pelo sócio **Saulo de Avila Paraiba**.
- **Havila Cargo Ltda.:** O capital social é 100% detido pelo sócio **Willian Silva Saraiva**.

15. Pelos documentos acostados no processo bem como pela vistoria in loco, ficou claro que houve um período de **sobreposição societária** (entre setembro de 2025 e fevereiro de 2026) em que Willian Silva Saraiva foi simultaneamente sócio da SMLog e sócio único da Havila. Além disso, Willian foi empregado de confiança da SMLog por cinco anos antes de assumir a Havila, o que reforça a tese de unidade do grupo.

16. Ainda, verificou-se que a SMLog possui filiais registradas em **Registro (SP)** e **Pinhais (PR)**, mas os documentos comprovam que esses locais possuem finalidade exclusivamente fiscal.

17. Abaixo, o que existe (e o que não existe) em cada endereço:

Filial de São Paulo

- **Endereço:** Avenida Clara Gianotti de Souza, n.º 530, Sala 09, Centro, Registro/SP.
- **O que tem lá:** Apenas um **domicílio fiscal** destinado ao cumprimento de obrigações acessórias e emissão de documentos fiscais (IE ativa).
- **O que NÃO tem:** O titular do imóvel (N7 Assessoria Contábil) declarou que **não existe pátio de veículos, oficina, depósito, escritório de logística ou funcionários** no local.

Filial do Paraná

- **Endereço:** Rua Nicarágua, n.º 353 (ou Rua Manágua, n.º 344), Centro, Pinhais/PR.
- **O que tem lá:** Da mesma forma, funciona apenas como um **domicílio formal** para fins de regularidade perante o fisco estadual do Paraná.
- **O que NÃO tem:** O administrador do imóvel (Assini Assessoria) atestou categoricamente que no endereço **nunca existiu qualquer estrutura operacional**, motoristas ou prestadores de serviço.

18. Todavia, pôde ser verificado, extreme de dúvidas, que o comando é centralizado, ou seja, a atividade empresarial concreta — incluindo a **gestão da frota, coordenação de motoristas, manutenção e relacionamento com clientes** — é desenvolvida exclusivamente na sede administrativa situada no eixo **Itajaí/Navegantes (SC)**. As filiais de SP e PR são apenas extensões logísticas e tributárias destinadas à fixação de domicílio em polos estratégicos.

19. A relação entre as empresas é descrita como de **dependência estrutural e operacional**, onde a Havila Cargo funciona como um centro de custo para a gestão de pessoal, suporte logístico e armazenagem da atividade-fim da Sarah & Munira Transportes Ltda., compondo assim o grupo logístico vulgarmente conhecido como **SMLog Transportes**.

20. Ante tal cenário, já nos adiantando, baseado nas informações colhidas por esta Administração Judicial, para fins deferimento ou não da pleiteada recuperação judicial da empresa requerente, **entendemos NÃO SER NECESSÁRIO**, neste momento, a apresentação de mais documentos sobre eventual existência de grupo econômico por, *a priori*, estar devidamente caracterizado a flagrante e incontestemente o grupo empresarial que obriga o **reconhecimento da consolidação substancial nos moldes do artigo 60-J da Lei nº 11.101/2005**.

IV.5 Iniciativas para Retomada da Atividade

21. A Requerente destaca que, em que pese a crise econômico-financeira enfrentada, possui viabilidade de soerguimento após a renegociação de suas dívidas e equalização do passivo tendo como principal foco a manutenção da frota para assegurar a prestação de serviços ofertada, estancando com isso qualquer ameaça de remoção dos caminhões, levando em conta a perspectiva de melhora no cenário econômico.

22. Segundo relatos da requerente, extraídos dos documentos acostados no processo bem como o relato na reunião com o

Administrador Judicial e na sua vistoria realizada, é possível destacar que o Grupo SMLog apresentou diversas iniciativas e fundamentos técnicos para demonstrar que a atividade é viável e que existem ações concretas para a superação da crise.

23. As principais iniciativas relatadas são:

a. Tentativas de Renegociação Extrajudicial

Antes de recorrer à via judicial, as empresas afirmam que não se omitiram e buscaram ativamente os credores entre o final de 2025 e o início de 2026.

- O objetivo era **adequar o serviço da dívida à capacidade atual de geração de caixa**.
- Houve sucesso na renegociação com o **CNH Industrial Capital S.A.**, o que permitiu a regularização temporária desses contratos. Contudo, a falta de adesão de outros credores, que optaram pela execução individual, inviabilizou a continuidade dessa via extrajudicial.

b. Proteção do Ativo Produtivo (Medida Cautelar)

A primeira grande iniciativa jurídica foi o ajuizamento de uma **Medida Cautelar Antecedente** para proteger a frota.

- A estratégia foi isolar o risco de apreensão dos 49 veículos, que são considerados o **único instrumento de geração de receita**.
- As empresas argumentam que a preservação da frota é a iniciativa fundamental para que o sistema recuperacional possa operar e os credores possam ser satisfeitos futuramente.

c. Demonstração de Viabilidade Financeira (Projeções 2026)

Para provar que a retomada é possível, o grupo apresentou um **Demonstrativo de Fluxo de Caixa (DFC) Orçado para 2026**.

- A projeção evidencia um **equilíbrio operacional a partir de março de 2026**.
- Foi apresentado um **EBITDA projetado de R\$ 6,2 milhões** (margem de 23,2%), demonstrando que a operação em si gera lucro, sendo o problema apenas o endividamento financeiro estrutural que precisa ser reorganizado.

d. Gestão e Eficiência Operacional

O grupo destaca que manteve investimentos sistemáticos que sustentam a retomada:

- **Frota Moderna e Tecnologia:** Reinvestimento contínuo em marcas de ponta (Scania, DAF, Volvo e Iveco) e adoção de tecnologia de rastreamento e telemetria para garantir competitividade.
- **Qualificação de Pessoal:** Manutenção de quadros operacionais qualificados e dos 35 empregos diretos como pilar para a retomada da normalidade.

e. Regularidade Fiscal e Transação Tributária

Mesmo em crise, as empresas mantiveram a postura de **aderir a programas de parcelamento fiscal** (Simples Nacional/RELP e SIEFPAR).

- Esta iniciativa visa comprovar a boa-fé e preparar o terreno para uma futura **transação tributária** no âmbito da recuperação judicial, equalizando o passivo com o fisco.

24. Em suma, a iniciativa central é a **reorganização ordenada do passivo através da Recuperação Judicial**, utilizando as projeções de lucro operacional positivo para convencer os credores de que a empresa tem capacidade de pagar suas dívidas de forma escalonada se puder continuar operando.

V. Da Vistoria Técnica: os questionamentos efetuados e análises aplicadas

1. Na data de 23/04/2026, no período matutino, foi realizada a vistoria na sede da empresa requerente, pela equipe da FWJorge Advogados Associados S/S, em especial pelo AJ Dr. Frederico Jorge, ora nomeada como perito, a fim de avaliar as reais condições de funcionamento da empresa e da regularidade documental, em atendimento ao disposto no §5º, do art. 51-A da Lei nº 11.101/2005.

2. Nesta vistoria, esteve presente acompanhando todo o trabalho no local os dois sócios das requerentes, Sr. Saulo de Avila Paraíba e Sr. Willian Silva Saraiva além ao menos no início da reunião, do procurador das requerentes Dr. Maurício Costa Rodrigues.

3. Cabe registrar que durante a vistoria foi possível verificar a plena atividade da empresa, tanto no endereço de Itajaí como de Navegantes, sendo verificado o normal funcionamento, entrada e saída de caminhos da frota bem como a presença, naquele momento, de pelo menos 20 funcionários, incluídos neste numero os acima nominados.

4. A visitação e os questionamentos efetuados tiveram como escopo a busca de informações sobre diversos elementos, os quais serão abaixo discriminados:

a) Atividade

A Empresa mantém suas atividades de forma normal mesmo após o protocolo do pedido de Recuperação Judicial. Suas atividades podem ser consideradas dentro da normalidade, necessitando apenas adaptar seu fluxo de caixa em função da redução natural de cargas a serem transportadas, o que já está sendo feito há algum tempo.

Assim, a empresa requerente direciona suas atividades de logística e armazenagem para uma maior eficiência, em que pese a redução recente do quadro de colaboradores, ainda assim conseguem entregar excelência face seu *know how* e eficiência no transporte.

b) Caixa

A administração da empresa alega que a redução recente de faturamento e esvaziamento de caixa, motivou o atraso nas prestações dos financiamentos da frota e com isso, sustentou a necessidade do pleito de recuperação judicial, o que pode ser comprovado com o faturamento e demais informações contábeis em seus balanços, os quais foram acostados com o pleito inicial.

c) Imobilizado

A empresa utiliza praticamente com exclusividade em seu faturamento de frota de caminhões própria a qual está sendo ameaçada pelas investidas de busca e apreensão pelos agentes financiadores face a inadimplência, fato este que, incontestemente, interferirá no soerguimento da empresa. (ativo comprovado na documentação da emenda da inicial de evento 24)

d) Empréstimos e financiamentos

A empresa requerente mantém alguns empréstimos e financiamentos com instituições bancárias como agentes fiduciários de grande parte da frota de caminhões que mantem a estrutural operacional da empresa e estes estão corretamente lançados no Quadro Geral de Credores, sendo inclusive acostado com a petição inicial e emenda – ev. 1 e 24.

e) Tributos

Os tributos não estão sendo quitados e o saldo de alguns parcelamentos existentes atualmente estão sendo atualizados. Tal panorama consta com o pedido inicial a relação de débitos estaduais, municipais e federal.

5. Estes são as considerações e impressões principais extraídas da vistoria nas instalações da empresa requerente, as quais ainda podem ser corroboradas com algumas fotos tiradas do local colacionada adiante.

VI. ESTRUTURA DO PASSIVO

1. A estrutura do passivo das empresas do Grupo SMLog é caracterizada por uma forte concentração em financiamentos de frota com garantia fiduciária e dívidas com fornecedores operacionais, totalizando um passivo consolidado de **R\$ 21.562.382,46**.

2. Abaixo, detalho a composição desse passivo conforme as fontes:

a. Sarah & Munira Transportes Ltda. (SMLog)

O passivo total da principal empresa do grupo é de **R\$ 21.391.392,74**, organizado da seguinte forma:

- **Créditos Extraconcursais (R\$ 16.156.050,52):** Composto por 16 credores, abrangendo financiamentos bancários com garantia fiduciária (que não se submetem aos efeitos diretos da recuperação, mas cujos bens são essenciais) e obrigações tributárias parceladas.
- **Créditos Quirografários - Classe III (R\$ 5.235.342,22):** Composto por 58 credores, majoritariamente fornecedores de combustível, peças, pneus, manutenção e serviços operacionais.

b. Havila Cargo Ltda.

A Havila apresenta um passivo significativamente inferior, totalizando **R\$ 170.989,72**:

- **Créditos Extraconcursais (R\$ 35.943,54):** Referente a um único credor de natureza tributária federal.
- **Créditos Quirografários - Classe III (R\$ 135.046,18):** Referente a dois credores, envolvendo capital de giro e prestação de serviços.

c. Natureza do Endividamento

- **Endividamento de Frota:** É o núcleo da crise financeira, somando R\$ 541.338,12. Os principais credores desse bloco são o Scania Banco, Banco CNH Industrial, Banco PACCAR e Banco Rodobens.
- **Passivo Fiscal:** Ambas as empresas possuem débitos tributários, mas a maioria está com a exigibilidade suspensa por meio de parcelamentos ativos, como o Simples Nacional (RELP) e o SIEFFPAR. O saldo consolidado de parcelamentos estaduais da SMLog em Santa Catarina é de R\$ 196.258,76.
- **Passivo Trabalhista e Garantia Real:** As requerentes afirmam a **ausência de créditos trabalhistas (Classe I)** e de créditos com garantia real (Classe II) sujeitos aos efeitos da recuperação no momento do ajuizamento.
- **Passivo Judicial:** Existem processos em curso que totalizam aproximadamente R\$ 1.747.872,03.

3. Essa estrutura demonstra que o grupo possui uma operação rentável (EBITDA positivo), mas sofre com um **descompasso de curto prazo** entre a geração de caixa e o serviço da dívida financeira estruturada para a expansão da frota.

4. Com nos documentos acostados na exordial e emenda – ev. 1 e 24, tem-se que o passivo total consolidado do Grupo SMLog é de **R\$ 21.562.382,46**, abrangendo 77 credores no momento do ajuizamento. A estrutura do quadro de credores está organizada por devedora e por classe, conforme detalhado abaixo:

Quadro Geral de Credores (Consolidação Substancial)			
Empresa Devedora	Classificação do Crédito	Qtd. Credores	Valor Total (R\$)
Sarah & Munira (SMLog)	Créditos Extraconcursais	16	R\$ 16.156.050,52
Sarah & Munira (SMLog)	Créditos Quirografários (Classe III)	58	R\$ 5.235.342,22
Havila Cargo Ltda.	Créditos Extraconcursais	1	R\$ 35.943,54
Havila Cargo Ltda.	Créditos Quirografários (Classe III)	2	R\$ 135.046,18
TOTAL EXTRACONCURSAL		17	R\$ 16.191.994,06
TOTAL CONCURSAL		60	R\$ 5.370.388,40
TOTAL DO GRUPO CONSOLIDADO		77	R\$ 21.562.382,46

OBS. Não foram apresentados credores na Classe I, II e IV

5. Convém destacar o passivo demonstrado com o Quadro de Credores que ora destacamos:

Detalhamento da Disposição do Passivo

a. Créditos Extraconcursais (R\$ 16.191.994,06):

- Representam a maior parte do endividamento do grupo.
- **Natureza:** Composto majoritariamente por **financiamentos bancários com garantia fiduciária** (45 contratos) destinados à aquisição da frota, além de obrigações tributárias federais, estaduais e municipais.
- **Principais Credores:** Scania Banco (R\$ 5,88 milhões), Banco CNH Industrial (R\$ 2,88 milhões), Banco PACCAR (R\$ 1,74 milhões) e Sicoob Maxicrédito (R\$ 1,53 milhão).

b. Créditos Quirografários - Classe III (R\$ 5.370.388,40):

- **Natureza:** Integrados por **fornecedores operacionais** indispensáveis à atividade, como postos de combustíveis, empresas de manutenção, pneus, peças e serviços logísticos.
- **Maiores Credores Quirografários (SMLog):** Posto Z6 (R\$ 380,4 mil), Ecologic Distribuidora (R\$ 232,5 mil) e Posto Itajaiense (R\$ 178,3 mil).
- **Havila Cargo:** O passivo quirografário desta empresa refere-se a capital de giro junto ao Sicoob (R\$ 133,8 mil) e prestação de serviços.

c. Classes Inexistentes no Ajuizamento:

- As Requerentes declararam a **ausência de créditos trabalhistas (Classe I)**, de **créditos com garantia real (Classe II)** e de **créditos de microempresa e EPP (Classe IV)** sujeitos aos efeitos da recuperação no momento da elaboração da lista nominal.

d. Observação sobre a Consolidação:

- As fontes ressaltam que a escala operacional da Havila é substancialmente inferior à da SMLog (menos de 1% do passivo total), o que reforça o pedido de **consolidação substancial**, permitindo que as devedoras sejam tratadas como uma unidade patrimonial única para fins de pagamento.

6. Deste modo, ante tal cenário, entendemos que, s.m.j., a requerente não possui capacidade de pagamento das suas dívidas com os recursos disponíveis atualmente, o que, demonstra que a sujeição ao processo de recuperação judicial pode ser visto como uma alternativa estratégica ao soerguimento da empresa.

VII. DA CONSOLIDAÇÃO SUBSTANCIAL

1. As Requerentes — SARAH & MUNIRA TRANSPORTES LTDA. (SMLog) e HAVILA CARGO LTDA. — postulam o processamento da recuperação judicial **sob o regime de consolidação substancial**, com formação de plano único e quadro-geral de credores unificado, com fundamento no art. 69-J, caput e incisos I, II e IV, da Lei nº 11.101/2005.

2. Com base nos documentos apresentados (ev. 1 e ev. 24), as atividades das empresas **Sarah & Munira Transportes Ltda. (SMLog)** e **Havila Cargo Ltda.** estão integradas em um mesmo grupo econômico, atuando no setor de logística e transporte rodoviário de cargas. Abaixo, um resumo das atividades de cada uma e sua forma de operação conjunta:

Sarah & Munira Transportes Ltda. (SMLog)

- **Atividade Principal:** É a principal operadora do grupo, focada no **transporte rodoviário de cargas em geral**, abrangendo as esferas municipal, intermunicipal, interestadual e internacional.
- **Objeto Social Amplo:** Além do transporte rodoviário, sua atuação inclui **logística integrada**, depósitos de mercadorias para terceiros, agenciamento de cargas (rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo), e serviços de manutenção e reparação de veículos automotores.
- **Infraestrutura:** É a detentora da **frota operacional**, composta por cavalos mecânicos, trucks e semi-reboques porta-contêiner, utilizando marcas como Scania, DAF, Volvo e Iveco.
- **Presença Geográfica:** Possui sede em Itajaí/SC e atuação consolidada nos estados de **Santa Catarina, São Paulo e Paraná.**

Havila Cargo Ltda.

- **Função no Grupo:** Atua de forma **complementar e integrada à SMLog**, funcionando como um braço de suporte logístico e gestão operacional.
- **Atividades Específicas:** Seu objeto social compreende armazéns gerais (emissão de warrant), carga e descarga, além de **recrutamento, seleção e colocação de pessoal.**
- **Gestão de Mão de Obra:** A empresa concentra a maior parte da **estrutura humana** do grupo, mantendo motoristas e pessoal

administrativo que operam diretamente as atividades faturadas pela SMLog.

Operação Conjunta (Grupo SMLog)

As duas empresas operam sob um modelo de **unidade econômica e operacional**:

- **Compartilhamento de Recursos:** Motoristas registrados na folha de pagamento da Havila conduzem rotineiramente os veículos da frota da SMLog.
- **Fluxo Financeiro:** Existe uma dependência financeira onde a SMLog, que centraliza o faturamento das receitas de frete, realiza transferências para a Havila custear sua folha de pagamento e encargos.
- **Identidade Unificada:** Perante o mercado, atuam com logomarca e identidade visual unificadas, sendo reconhecidas como uma estrutura empresarial única situada no eixo portuário de **Itajaí e Navegantes**

3. Extrai-se ainda dos documentos acostados aos autos — certidões de inteiro teor da JUCESC, extratos bancários, folhas de pagamento, Conhecimentos de Transporte Eletrônico (CT-e) e registros ANTT/RNTRC —, este Administrador Judicial verificou a presença concomitante do caput e de três dos incisos do art. 69-J da LREF, consoante exposto a seguir.

4. No que tange ao inciso I (sócios comuns), as certidões da JUCESC demonstram que WILLIAN SILVA SARAIVA figurou simultaneamente, no período de 20/05/2025 a 26/02/2026, como sócio único e administrador isolado da Havila Cargo e como sócio da SMLog — intervalo que coincide precisamente com a formação e o agravamento do passivo ora submetido a reorganização. Registra-se, ainda, que o referido sócio exerceu o cargo de Supervisor de Transportes na SMLog por aproximadamente cinco anos, sendo admitido na Havila Cargo como sócio único apenas 82 (oitenta e dois) dias após sua rescisão contratual, evidenciando que o vínculo entre as sociedades não é fortuito.

5. Quanto ao inciso II (relação de controle e dependência), os extratos bancários juntados aos autos revelam o seguinte padrão de movimentações *intercompany* no período de 26/11/2025 a 07/04/2026:

Direção	Nº Operações	Valor Total	Período
SMLog → Havila Cargo	26	R\$ 857.765,80	26/11/2025 – 07/04/2026

Direção	Nº Operações	Valor Total	Período
Havila Cargo → SMLog	3	R\$ 15.100,00	26/11/2025 – 07/04/2026
Fluxo Líquido (SMLog → Havila)	—	R\$ 842.665,80	133 dias corridos

6. As 26 transferências originárias da SMLog em direção à Havila Cargo, provenientes de três instituições financeiras distintas (Bradesco, Sicoob e Banco do Brasil), coincidem em valor e data com vencimentos de obrigações específicas da Havila — especialmente folha salarial e encargos dos seus 25 empregados celetistas. Inexistem, entre as Requerentes, contratos de mútuo, notas fiscais de repasse ou qualquer outro instrumento formal que justifique os repasses. A Havila Cargo não dispõe de receita operacional autônoma, subsistindo integralmente em razão dos aportes da SMLog, o que configura dependência financeira absoluta e unilateral.

7. Em relação ao inciso IV (atuação conjunta no mercado), verificou-se, pela análise de 13 (treze) CT-es emitidos pela SMLog entre novembro de 2025 e abril de 2026, que 100% (cem por cento) dos motoristas condutores identificados nos respectivos DACTEs integram a folha de pagamento da Havila Cargo — nenhum consta da folha da SMLog —, sem qualquer contrato formal de cessão de mão de obra entre as duas sociedades. Adicionalmente, o veículo de placas SXQ2G68 (Volkswagen Saveiro Robust), registrado no DETRAN e no RNTRC/ANTT em nome exclusivo da Havila Cargo, circula integralmente plotado com a logomarca, identidade visual e Central de Atendimento da SMLog, apresentando-se ao mercado como integrante da frota desta última. Todo o faturamento é centralizado na SMLog, única emitente de CT-e e detentora do RNTRC operacional do grupo.

8. A conjugação desses elementos preenche, igualmente, o caput do art. 69-J, na medida em que qualquer tentativa de segregar a titularidade real dos ativos empregados, o centro de atribuição das receitas e a origem dos recursos para adimplemento das obrigações revelar-se-ia operacionalmente inviável sem excessivo dispêndio de tempo e recursos — pressuposto nuclear da norma.

9. O entendimento ora adotado encontra respaldo no E. Tribunal de Justiça de Santa Catarina, que, no julgamento do AI nº 5018987-24.2021.8.24.0000 (Rel. Des. Guilherme Nunes Born — 1ª Câmara de Direito Comercial — j. 26/10/2021), reconheceu a consolidação substancial em hipótese análoga envolvendo empresas de transporte do mesmo grupo

econômico, com compartilhamento de veículos, funcionários e identidade visual, firmando que os pressupostos do art. 69-J da LREF restavam demonstrados.

10. Diante do exposto, este Administrador Judicial **manifesta-se pelo DEFERIMENTO da consolidação substancial de ativos e passivos de SARAH & MUNIRA TRANSPORTES LTDA. (SMLog) e HAVILA CARGO LTDA., nos termos do art. 69-J, caput e incisos I, II e IV, da Lei nº 11.101/2005**, com formação de plano único de recuperação judicial e quadro-geral de credores unificado.

VIII. REQUISITOS LEGAIS DO MODELO DE SUFICIÊNCIA RECUPERACIONAL (MSR)

1. Para apresentar a Perícia de Constatação Prévia, esta Administração Judicial se utilizou do **MODELO DE SUFICIÊNCIA RECUPERACIONAL (MSR)**, desenvolvido pelo ex-magistrado e doutrinador, Dr. Daniel Cárnio Costa, formatado em sua obra COSTA, Daniel Carnio e FAZAN, Eliza. Constatação Prévia em Processos de Recuperação Judicial de Empresas - O Modelo de Suficiência Recuperacional (MSR). Curitiba: Juruá, 2019.

2. Referido modelo se fundamenta em quatro fatores essenciais:

- 1) ANÁLISE DA VIABILIDADE DA MANUTENÇÃO DA FONTE PRODUTORA E DAS CONDIÇÕES DE SUPERAR A CRISE ECONÔMICA;
- 2) ANÁLISE DA VIABILIDADE DA MANUTENÇÃO DE EMPREGOS;
- 3) ANÁLISE DA FUNÇÃO SOCIAL DA EMPRESA E ESTÍMULO À ATIVIDADE ECONÔMICA; e
- 4) ANÁLISE DE INTERESSE DOS CREDORES.

3. Dito isto, além de acostarmos com a presente a análise detalhada do **Índice de Suficiência Recuperacional (ISR)**, **Índice de Adequação Documental Essencial (IADe)** e **Índice de Adequação Documental Útil (IADu)**, para apresentar o diagnóstico global do MSR, cabe trazer alguns comentários sobre a análises realizadas.

4. Verificando os documentos anexados à petição inicial e emenda, eventos 1 e 24, foi possível identificar-se que a empresa cumpriu integralmente os requisitos do art. 48 e art. 51 da Lei 11.101/2005, conforme podemos destacar:

VIII. 1 - DA REGULARIDADE CADASTRAL DAS REQUERENTES

5. A verificação da regularidade cadastral constitui pressuposto formal indispensável à análise do pedido recuperacional, pois a ausência de regularidade perante os órgãos competentes comprometeria, de plano, a aptidão jurídica das Requerentes para o exercício regular da atividade empresarial e para o soerguimento pretendido.

6. A SARAH & MUNIRA TRANSPORTES LTDA. (SMLog), inscrita no CNPJ sob o n.º 29.756.135/0001-63, foi formalmente constituída em 26 de fevereiro de 2018, com registro na JUCESC em 22 de fevereiro de 2018 e Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) ativo junto à ANTT desde 05 de março de 2018. Seus atos constitutivos e respectivas alterações encontram-se arquivados e em situação regular, conforme certidões de inteiro teor acostadas aos autos.

7. A HAVILA CARGO LTDA., inscrita no CNPJ sob o n.º 33.104.587/0001-38, tem sua origem como empresário individual em 21 de março de 2019, com RNTRC ativo desde 23 de abril de 2019, sendo transformada em sociedade limitada em 30 de agosto de 2023. Seus atos societários encontram-se devidamente arquivados e averbados perante a JUCESC.

8. Ambas as Requerentes possuem registro ativo no RNTRC/ANTT, condição legal indispensável ao exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, com emissão regular de CT-es e DAMDFEs em nome da SMLog, portadora do RNTRC operacional do grupo.

9. Este Administrador Judicial atesta que as Requerentes preenchem integralmente o critério de regularidade cadastral, inexistindo óbice formal de natureza registral que impeça o prosseguimento da análise recuperacional.

VIII. 2 - DA QUALIDADE EMPRESARIAL — REQUISITOS DO ART. 48 DA LEI Nº 11.101/2005 (IADe)

10. O art. 48 da Lei nº 11.101/2005 estabelece os requisitos subjetivos para o acesso ao regime recuperacional. A verificação foi realizada por meio do Índice de Adequação Documental Essencial (IADe), desenvolvido no âmbito do Modelo de Suficiência Recuperacional (MSR), que avalia a presença e regularidade dos documentos essenciais exigidos pelo referido dispositivo legal.

11. A análise abrangeu cinco critérios: (i) comprovação de exercício regular da atividade por mais de dois anos; (ii) ausência de falência anterior não reabilitada; (iii) inexistência de concessão de recuperação judicial nos últimos cinco anos; (iv) ausência de condenação

por crime falimentar da pessoa jurídica; e (v) ausência de condenação dos administradores por crime falimentar. Em todos os critérios, o julgamento do analista foi de plena concordância, com atribuição da pontuação máxima.

12. O IADe apurado foi de 50/50 pontos (100%), correspondendo ao **diagnóstico de DEFERIMENTO**, conforme demonstrado na tabela anexa.

VIII. 3 - DA ATIVIDADE EMPRESARIAL E DA ADEQUAÇÃO DOCUMENTAL ÚTIL — ART. 51 DA LREF (IADu)

13. A verificação da atividade empresarial efetivamente exercida pelas Requerentes foi realizada em conjunto com a análise do Índice de Adequação Documental Útil (IADu), que examina a completude e regularidade dos documentos exigidos pelo art. 51 da Lei nº 11.101/2005 para instrução do pedido de recuperação judicial.

14. O Grupo SMLog atua no segmento de transporte rodoviário de cargas com frota composta por 61 veículos registrados na ANTT (28 automotores e 33 implementos), operando rotas que abrangem Santa Catarina, São Paulo e Paraná. A SMLog mantém filiais fiscais em SP e PR como bases logísticas de apoio, com gestão centralizada no eixo Itajaí/Navegantes. A operação foi verificada por meio de CT-es emitidos entre novembro de 2025 e abril de 2026, confirmando a continuidade da prestação de serviços e a atividade da carteira de clientes.

15. O quadro de pessoal totaliza 35 empregados celetistas diretos — 10 vinculados à SMLog e 25 à Havila Cargo —, composto por 13 motoristas rodoviários, mecânico, analistas operacionais e equipe administrativa, correspondendo à estrutura mínima necessária ao funcionamento de uma transportadora rodoviária de médio porte.

16. Quanto à completude documental (IADu), foram apresentados e verificados todos os 10 itens exigidos pelo art. 51 da LREF, com pontuação máxima atribuída em todos os critérios, resultando em IADu de 130/130 pontos (100%), conforme demonstrado na tabela anexa.

VIII.4 - DA CRISE ECONÔMICO-FINANCEIRA — NATUREZA, ORIGEM E REVERSIBILIDADE

17. A identificação da natureza e da origem da crise que acomete as Requerentes é etapa determinante para a aferição de sua reversibilidade e, por consequência, da viabilidade do processo recuperacional. Crise de origem exógena, setorial e conjuntural — como a

que ora se examina — apresenta caráter essencialmente diverso daquela decorrente de má gestão ou de modelo de negócio estruturalmente inviável.

18. O passivo financeiro das Requerentes é composto preponderantemente por 45 contratos de financiamento com garantia fiduciária sobre veículos, celebrados com Banco PACCAR S.A., Banco J. Safra S.A. e CNH Industrial Capital S.A., com passivo consolidado de R\$ 16.441.081,00 e prestação mensal de R\$ 541.338,12. Tais obrigações foram assumidas em período de expansão setorial (2021-2023), quando a relação receita/serviço da dívida era compatível com a estrutura financeira então vigente.

19. A deterioração das margens verificou-se a partir de 2024, em razão da convergência de três vetores exógenos documentados: (i) alta do diesel S-10 superior a 80% entre 2019 e 2024, conforme dados da ANP, que passou a consumir mais de 26% da receita bruta mensal; (ii) retração da demanda por frete rodoviário, com migração de clientes para cabotagem, especialmente nos setores têxtil, siderúrgico e de bens de consumo; e (iii) defasagem entre o piso mínimo de frete da Lei nº 13.703/2018 e a evolução real dos custos operacionais — combustível, pneus, manutenção e mão de obra.

20. Diante do desequilíbrio identificado, as Requerentes buscaram, nos meses finais de 2025 e início de 2026, a renegociação das condições dos financiamentos. Apenas o CNH Industrial Capital S.A. aderiu à repactuação. Os demais credores optaram pela execução individual das garantias, culminando no ajuizamento de ação de busca e apreensão pelo Banco PACCAR S.A. (proc. nº 0006400-44.2026.8.16.0019, 4ª Vara Cível de Ponta Grossa/PR) e em notificação extrajudicial com prazo de 48 horas pelo Banco J. Safra S.A.

21. A crise é, portanto, de natureza reversível: a atividade-fim permanece íntegra, a carteira de clientes está ativa, a frota operacional segue em circulação e a estrutura de pessoal está preservada. A DRE de 2024 (Receita Bruta R\$ 29,07 milhões) demonstra trajetória de crescimento operacional, interrompida pelo desequilíbrio financeiro — e não pela deterioração da demanda pelo serviço prestado. O que se faz necessário é a reorganização ordenada do passivo, mediante adequação do serviço da dívida à atual capacidade de geração de caixa, objetivo para o qual o regime recuperacional é o instrumento jurídico adequado.

VIII. 5 - DA VIABILIDADE RECUPERACIONAL — ANÁLISE DO MSR E CONCLUSÃO (ART. 47 DA LREF)

5.1. Do Índice de Suficiência Recuperacional (ISR) — art. 47 da LREF

22. O Índice de Suficiência Recuperacional (ISR) é a ferramenta central do Modelo de Suficiência Recuperacional (MSR), desenvolvido pelo magistrado Daniel Carnio Costa, e avalia a viabilidade do soerguimento sob as quatro dimensões do art. 47 da Lei nº 11.101/2005: (i) manutenção da fonte produtora e condições de superar a crise; (ii) manutenção do emprego; (iii) função social e estímulo à atividade econômica; e (iv) interesse dos credores. O ISR mínimo para indicação de deferimento é de 40 pontos.

23. A análise das 12 variáveis que compõem o ISR resultou em pontuação de 116/120 pontos (96,7%), com 10 itens recebendo pontuação máxima (10/10) e 2 itens com pontuação ligeiramente inferior (8/10), conforme justificativas registradas na tabela a seguir. O ISR apurado supera em 190% o mínimo exigido para deferimento, indicando situação de plena suficiência recuperacional, conforme se verifica na análise em anexo.

5.2. Dos índices complementares e do Diagnóstico Global

24. Além do ISR, o MSR incorpora dois índices complementares que avaliam a adequação documental do pedido: o IADe (art. 48) e o IADu (art. 51), cujos resultados foram detalhados nos itens acima deste Laudo bem como com a análise nos anexos. De todo modo, a tabela a seguir consolida o resultado global do MSR aplicado ao Grupo SMLog:

Índice	Pontuação Obtida	Pontuação Mínima	Percentual	Diagnóstico
ISR — Índice de Suficiência Recuperacional (art. 47)	116/120	40	96,7%	DEFERIMENTO
IADe — Índice de Adequação Documental Essencial (art. 48)	50/50	50	100%	DEFERIMENTO
IADu — Índice de Adequação Documental Útil (art. 51)	130/130	90	100%	DEFERIMENTO
DIAGNÓSTICO GLOBAL	296/300		98,7%	DEFERIMENTO

VIII.6 - CONCLUSÃO — MANIFESTAÇÃO FAVORÁVEL AO DEFERIMENTO

25. Os três índices do MSR — ISR (116/120), IADe (50/50) e IADu (130/130) — convergem, de forma uniforme e consistente, para o diagnóstico de **DEFERIMENTO do pedido de recuperação judicial das Requerentes.** A pontuação global de 296/300 pontos (98,7%) representa o mais alto grau de suficiência recuperacional verificável no modelo, reafirmando que o Grupo SMLog reúne, em plena medida, os pressupostos dos arts. 47, 48 e 51 da Lei nº 11.101/2005.

26. Os fatores positivos de viabilidade identificados ao longo deste Laudo compreendem: (a) receita operacional ativa e crescente (R\$ 22,5 mi nos últimos 12 meses; R\$ 29,07 mi em 2024); (b) frota moderna e operacional com 61 veículos registrados na ANTT; (c) estrutura de pessoal preservada com 35 empregados diretos; (d) carteira de clientes ativa com contratos em execução; (e) EBITDA projetado de R\$ 6,2 milhões para 2026 (margem 23,2%); (f) moeda de liquidação favorável (Ativo/Passivo ≈ 1,10 na base contábil de 2024); e (g) crise de origem exógena e setorial, sem indícios de esvaziamento patrimonial fraudulento ou conduta dolosa dos administradores.

27. **Diante de todo o exposto, e com fundamento no Modelo de Suficiência Recuperacional (MSR), este Administrador Judicial manifesta-se pelo DEFERIMENTO do processamento da recuperação judicial de SARAH & MUNIRA TRANSPORTES LTDA. (SMLog) e HAVILA CARGO LTDA., sob o regime de consolidação substancial, nos termos do art. 69-J da Lei nº 11.101/2005, conforme fundamentado no presente tópico deste Laudo.**

IX. DA ESSENCIALIDADE DA FROTA OPERACIONAL — ART. 49, §3º, PARTE FINAL, C/C ART. 6º, II, DA LEI Nº 11.101/2005

IX.1. Da constatação *in loco* realizada pelo Administrador Judicial

28. Em cumprimento às atribuições que lhe são inerentes e com vistas a subsidiar a presente manifestação com elementos fáticos de natureza técnica, este Administrador Judicial realizou vistoria presencial na sede das Requerentes, situada em Itajaí/SC e Navegantes/SC, no dia 23 de abril de 2026. Na oportunidade, foram inspecionados a estrutura operacional do grupo, a frota de veículos em circulação e em pátio, a documentação de faturamento e os contratos de transporte em execução. (fotos anexas de alguns caminhões)

29. Durante a vistoria, foi possível constatar, de forma direta e inequívoca, que os caminhões-tratores, as carretas e os

implementos que compõem a frota própria da SMLog constituem o principal instrumento material de geração de receita das Requerentes. Não há, na estrutura operacional do Grupo SMLog, ativo produtivo de maior relevância econômica: sem os veículos, não há frete; sem o frete, não há receita; sem a receita, não há qualquer perspectiva de soerguimento ou de adimplemento futuro dos credores.

30. No curso da vistoria, este Administrador Judicial determinou às Requerentes que apresentassem, de forma contábil e planilhada, relatório comparativo que discriminasse o impacto do faturamento gerado pela frota própria em face das operações realizadas por meio de veículos de terceiros — modalidade contratada pontualmente, para suprir rotas ou períodos em que a frota própria não está disponível. Os documentos foram elaborados pela administração da SMLog e entregues a este Administrador Judicial, tendo sido analisados e incorporados à presente manifestação como elementos técnicos de suporte à constatação da essencialidade, conforme detalhado nos subtópicos a seguir. (relatório anexo)

IX.2. Do regime jurídico aplicável — art. 49, §3º, parte final, da LREF

31. A recuperação judicial, por si só, não assegura a preservação automática dos bens alienados fiduciariamente, dado que os credores titulares de garantia fiduciária não se submetem ao concurso de credores, nos termos do art. 49, §3º, primeira parte, da Lei nº 11.101/2005. Contudo, o mesmo dispositivo consagra, em sua parte final, vedação expressa e autônoma: durante o *stay period*, é proibida a venda ou retirada, do estabelecimento do devedor, de bens de capital essenciais à sua atividade empresarial.

32. A distinção é juridicamente relevante: a regra geral exclui os créditos fiduciários do concurso, mas a exceção final — de natureza protetiva e de interesse coletivo — subordina a conduta dos credores fiduciários à preservação dos bens essenciais durante o período de suspensão. Trata-se de norma de ordem pública, insuscetível de afastamento por convenção entre credores e devedores, que visa precisamente a evitar que a execução fragmentada das garantias reais destrua o substrato econômico que o processo recuperacional visa a preservar.

33. A jurisprudência do E. Tribunal de Justiça de Santa Catarina consolidou esse entendimento em hipótese substancialmente idêntica à dos presentes autos — empresa de transporte rodoviário de cargas com frota alienada fiduciariamente —, conforme o julgamento do AI nº 5061606-61.2024.8.24.0000 (Rel. Des. Rubens Schulz — 6ª Câmara de Direito

Comercial — j. 05/12/2024), em que se decidiu pela insubsistência do pedido de afastamento da essencialidade, reafirmando que os caminhões são bens de capital essenciais à atividade-fim da empresa recuperanda e que os credores extraconcursais estão sujeitos aos efeitos do período de suspensão quanto à proibição de retirada dos bens.

34. A doutrina corrobora. Manoel Justino Bezerra Filho, em comentário ao art. 49, §3º, da LREF, sustenta que o caráter de essencialidade deve ser compreendido de forma ampla em relação a bens adquiridos pela empresa no curso de sua atividade, pois sua aquisição somente se justifica pela destinação às operações empresariais — o que, por si só, presume a essencialidade para fins de proteção durante o *stay period*.

IX.3. Das ameaças concretas de busca e apreensão em curso

35. A situação de risco sobre a frota operacional das Requerentes é concreta, múltipla e em escalonamento progressivo. Os sete credores titulares de garantia fiduciária sobre veículos da frota da SMLog encontram-se em diferentes estágios de execução de suas garantias, conforme demonstrado na tabela a seguir:

Credor Fiduciário	Status da Ameaça	Detalhamento	Veículos / Bens Ameaçados
Banco PACCAR S.A.	⚠️ AÇÃO JUDICIAL — LIMINAR DEFERIDA	Ação de busca e apreensão nº 0006400-44.2026.8.16.0019 — 4ª Vara Cível de Ponta Grossa/PR. Liminar deferida e mandado expedido. Pendente apenas de cumprimento material.	RXU6A94 RXX8C26 SXV5F83 SXO7176 + 1 carroceria. Saldo devedor: R\$ 1.747.872,03
Banco J. Safra S.A.	⚠️ NOTIFICAÇÃO EXTRAJUDICIAL	Notificação extrajudicial expedida em 26/02/2026 com prazo de 48 horas para	Frota vinculada a contratos de financiamento fiduciário em aberto



FWJORGE
ADVOGADOS ASSOCIADOS

Credor Fiduciário	Status da Ameaça	Detalhamento	Veículos / Bens Ameaçados
		regularização, sob ameaça de ajuizamento imediato de ação de busca e apreensão.	
Banco Rodobens S.A.	RISCO IMINENTE	Detentor de garantia fiduciária sobre veículos da frota. Fundamento contratual equivalente para ajuizamento de ação de busca e apreensão a qualquer momento.	Frota vinculada a contratos de alienação fiduciária em aberto
CNH Industrial Capital S.A.	REPACTUADO — MONITORAMENTO	Único credor fiduciário que demonstrou disposição negocial. Condições repactuadas permitiram regularização temporária. Situação monitorada pelo AJ.	Frota vinculada a contratos de alienação fiduciária repactuados
Scania Banco	RISCO IMINENTE	Detentor de garantia fiduciária sobre veículos da frota. Fundamento contratual equivalente para	Frota vinculada a contratos de alienação fiduciária em aberto

Credor Fiduciário	Status da Ameaça	Detalhamento	Veículos / Bens Ameaçados
		ajuizamento de ação de busca e apreensão a qualquer momento.	
Banco Bradesco Financiamentos S.A.	RISCO IMINENTE	Detentor de garantia fiduciária sobre veículos da frota. Fundamento contratual equivalente para ajuizamento de ação de busca e apreensão a qualquer momento.	Frota vinculada a contratos de alienação fiduciária em aberto
Banco Volkswagen S.A.	RISCO IMINENTE	Detentor de garantia fiduciária sobre veículos da frota. Fundamento contratual equivalente para ajuizamento de ação de busca e apreensão a qualquer momento.	Frota vinculada a contratos de alienação fiduciária em aberto

36. **O quadro é de urgência real.** A ação de busca e apreensão ajuizada pelo Banco PACCAR S.A. possui liminar deferida e mandado expedido — pendente unicamente de cumprimento material sobre os veículos de placas RXU6A94, RXX8C26, SXV5F83 e SXO7176 e a carroceria vinculada, com saldo devedor apontado de R\$ 1.747.872,03. O Banco J. Safra S.A., por sua vez, expediu notificação extrajudicial em 26/02/2026 com prazo de 48 horas, anunciando medida idêntica. Os demais cinco credores fiduciários detêm fundamento contratual equivalente para ajuizamento imediato de ações análogas a qualquer tempo, configurando risco sistêmico

iminente sobre a totalidade dos 43 veículos da frota registrados no RNTRC 050759511 da ANTT.

37. O dano, caso consumada a retirada, é irreversível para os fins do art. 300, §3º, do CPC. A empresa transportadora que perde sua frota perde, com ela, a própria capacidade de existir economicamente: os contratos de transporte em curso são rompidos em cadeia, os motoristas e equipes operacionais são imediatamente dispensados, os vínculos comerciais com os embarcadores são desfeitos e a estrutura empresarial colapsa em situação que não se recompõe por equivalente financeiro posterior — apenas pode ser prevenida.

IX.4. Da comprovação documental da essencialidade — Relatórios de Faturamento e Resultado Operacional

38. Atendendo à determinação deste Administrador Judicial, as Requerentes elaboraram e entregues dois relatórios operacionais referentes ao período de 01/01/2026 a 20/04/2026: o Relatório de Faturamento — Frota Própria vs. Terceiros e a Análise de Resultados Operacionais — Frota Própria vs. Terceiros. Ambos foram analisados por este Administrador Judicial e seus dados incorporados à presente manifestação como suporte técnico à constatação da essencialidade da frota própria.

IX.4.1. Faturamento — participação da frota própria

39. No período analisado, as Requerentes faturaram o total de R\$ 7.742.859,84, distribuídos entre operações realizadas com a frota própria e operações contratadas junto a motoristas autônomos e transportadoras terceiras, nos seguintes termos:

Mês	Total Faturado	Frota Própria (R\$)	Frota (%)	Terceiros (R\$)	Terc. (%)	Fretes Frota
Jan/2026	R\$ 2.296.812,01	R\$ 1.680.377,13	73,2%	R\$ 616.434,88	26,8%	260
Fev/2026	R\$ 2.177.166,86	R\$ 1.561.199,97	71,7%	R\$ 615.966,89	28,3%	257
Mar/2026	R\$ 1.928.155,69	R\$ 1.520.408,27	78,9%	R\$ 407.747,42	21,1%	255
Abr/2026 (parcial)	R\$ 1.340.725,28	R\$ 947.271,94	70,7%	R\$ 393.453,34	29,3%	141
TOTAL GERAL	R\$ 7.742.859,84	R\$ 5.709.257,31	73,7%	R\$ 2.033.602,53	26,3%	913

40. Os dados são concludentes: em todos os quatro meses do período analisado, a frota própria respondeu por parcela majoritária e absolutamente preponderante do faturamento total, com participação que variou entre 70,7% (abril) e 78,9% (março), perfazendo média consolidada de **73,7% do faturamento total do grupo — R\$ 5.709.257,31 de um total de R\$ 7.742.859,84**. A frota própria realizou 913 fretes no período, enquanto os terceiros responderam por apenas 350 fretes — e com resultado financeiro negativo, conforme demonstrado no subtópico seguinte.

IX.4.2. Resultado operacional — frota própria vs. terceiros

41. A análise do resultado operacional — que confronta a receita gerada com os custos diretos das operações — revela dado de extrema relevância para a aferição da essencialidade: a frota própria é o único vetor de rentabilidade real das Requerentes. As operações com terceiros, em todos os quatro meses do período analisado, encerraram com resultado negativo:

Mês	Resultado Frota Própria	Margem Frota	Resultado Terceiros	Margem Terceiros	Fretes c/ Lucro (Frota)
Jan/2026	R\$ 662.118,88	37,62%	-R\$ 13.887,09	-2,60%	259 de 260 (99,6%)
Fev/2026	R\$ 598.761,60	36,89%	-R\$ 4.851,27	-0,89%	257 de 257 (100%)
Mar/2026	R\$ 558.387,89	36,39%	-R\$ 14.299,99	-3,62%	255 de 255 (100%)
Abr/2026 (parcial)	R\$ 345.132,27	37,10%	-R\$ 10.445,86	-2,65%	141 de 141 (100%)
TOTAL GERAL	R\$ 2.164.400,64	37,01%	-R\$ 43.484,21	-2,33%	912 de 913 (99,9%)

42. A frota própria gerou resultado operacional positivo de **R\$ 2.164.400,64 no período, com margem média constante de 37,01%** e índice de operações lucrativas de 99,9% (912 fretes positivos de 913

realizados). As operações com terceiros, em contrapartida, encerraram o período com **resultado negativo de -R\$ 43.484,21 e margem de -2,33%**, com 221 fretes deficitários contra apenas 129 lucrativos — ou seja, mais da metade dos fretes contratados com terceiros não cobriu sequer os custos operacionais correspondentes.

43. A conclusão técnica é direta e inafastável: as operações com terceiros não são economicamente substituíveis à frota própria. São contratadas pontualmente para suprir rotas ou períodos específicos em que a frota própria não está disponível — e mesmo nessa função residual geram resultado negativo. A hipótese de substituição integral da frota própria por terceiros, além de operacionalmente inviável na escala do grupo, produziria resultado financeiro sistematicamente deficitário, destruindo a capacidade de geração de caixa que sustenta o adimplemento de todos os credores.

IX.5. Do impacto quantificado da retirada da frota sobre a viabilidade recuperacional

44. Com base nos dados operacionais apurados e na receita média por veículo de R\$ 93.700,00 por mês, é possível quantificar o impacto direto e imediato da retirada dos veículos sobre a capacidade de geração de caixa das Requerentes:

Cenário de Retirada	Perda Imediata de Receita	Perda de Resultado Operacional	Consequência
Retirada somente dos 4 veículos objeto da ação PACCAR (placas RXU6A94, RXX8C26, SXV5F83, SXO7I76)	≈ R\$ 374.800,00/mês	≈ R\$ 138.784,00/mês (margem 37%)	Perda imediata de ~16% da capacidade operacional da frota própria
Retirada da frota pela totalidade dos credores fiduciários (cenário de execução em cadeia)	Até R\$ 1.874.093,00/mês	Até R\$ 693.414,00/mês	Colapso operacional — inviabilização total da atividade-fim
Substituição integral da frota própria por	Receita mantida, porém com resultado	-R\$ 43.484,21 no período	Modelo inviável: terceiros não

Cenário de Retirada	Perda Imediata de Receita	Perda de Resultado Operacional	Consequência
terceiros (hipótese de recomposição)	negativo (-2,33%)	(- resultado deficitário)	cobrem os custos operacionais — prejuízo sistemático

45. O cenário de execução em cadeia — no qual todos os sete credores fiduciários exercem simultaneamente suas garantias — conduziria à eliminação de até R\$ 1.874.093,00 mensais em capacidade de geração de caixa, patamar correspondente ao colapso operacional total. A apreensão dos veículos, além de não viabilizar a satisfação dos créditos fiduciários — cujos bens são habitualmente alienados em leilão por valor inferior ao saldo devedor —, destruiria o fluxo de caixa que sustenta o adimplemento de todas as demais obrigações, inclusive as quirografárias superiores a R\$ 5.235.342,22, que não dispõem de qualquer garantia real sobre a frota.

IX.6. Da manifestação conclusiva do Administrador Judicial — reconhecimento da essencialidade

46. À vista de tudo quanto exposto, este Administrador Judicial constata e declara, com fundamento nos elementos técnicos colhidos em vistoria presencial realizada em 23/04/2026, nos relatórios operacionais apresentados pelas Requerentes e na análise dos documentos acostados aos autos, que:

- (a)** A frota operacional composta pelos 43 (quarenta e três) veículos de titularidade da SMLog — caminhões-tratores, carretas e implementos registrados no RNTRC 050759511 da ANTT — constitui bem de capital essencial à atividade-fim das Requerentes, na acepção do art. 49, §3º, parte final, da Lei nº 11.101/2005;
- (b)** A correlação entre a frota própria e a geração de receita é direta, imediata e indissociável: 73,7% do faturamento total do grupo — R\$ 5.709.257,31 de R\$ 7.742.859,84 — origina-se exclusivamente das operações realizadas com veículos próprios, conforme relatório operacional entregue a este Administrador Judicial e ora analisado;
- (c)** A frota própria é o único vetor de rentabilidade real das Requerentes, gerando resultado operacional positivo de R\$ 2.164.400,64 com margem de 37,01%, enquanto as operações com terceiros encerraram todos os quatro meses do período analisado com resultado negativo (-R\$ 43.484,21 e margem de -2,33%), demonstrando que a

substituição da frota própria por terceiros é economicamente inviável e financeiramente destruidora;

(d) A retirada dos veículos — seja pela execução da liminar já deferida nos autos da busca e apreensão nº 0006400-44.2026.8.16.0019 (Banco PACCAR S.A.), pela eventual propositura das ações anunciadas pelo Banco J. Safra S.A. ou pelo ajuizamento pelos demais cinco credores fiduciários —, neste momento, não é juridicamente admissível, por incidir precisamente na hipótese de vedação do art. 49, §3º, parte final, da LREF, e produziria dano irreversível ao processo recuperacional, aos credores concursais e aos 35 empregados diretos do grupo; e

(e) A proteção requerida é individualizada quanto aos bens (43 veículos registrados no RNTRC 050759511), nominal quanto aos credores (Banco PACCAR S.A., Banco J. Safra S.A., Banco Rodobens S.A., CNH Industrial Capital S.A., Scania Banco, Banco Bradesco Financiamentos S.A. e Banco Volkswagen S.A.), delimitada quanto ao prazo (*stay period* de 180 dias, nos termos do art. 6º, §4º, da LREF) e fundamentada em dispositivo legal expresso — distinguindo-se radicalmente de qualquer salvo-conduto genérico vedado pelo STJ.

47. **Em síntese:** a frota operacional do Grupo SMLog é, sem margem para controvérsia técnica, bem de capital essencial à atividade-fim das Requerentes. Sua retirada, neste momento, importaria na destruição irreversível da fonte produtora, no colapso imediato de todos os vínculos empregatícios e contratuais e na inviabilização definitiva do soerguimento pretendido — conduzindo inevitavelmente ao estado falimentar que o art. 47 da LREF visa precisamente a evitar. Este Administrador Judicial manifesta-se, portanto, pelo **reconhecimento da essencialidade da frota operacional e pela concessão da proteção prevista no art. 49, §3º, parte final, da Lei nº 11.101/2005**, nos termos e limites acima especificados.

X. CONCLUSÃO

O presente Laudo de Constatação Preliminar elaborado por esta Administração Judicial foi produzido com lastro nas análises e confrontações das documentações que instrui a petição inicial e sua emenda (ev. 1 e 24) do pedido de Recuperação Judicial, além dos documentos apresentados pelos requerentes especialmente para esta Perícia Prévia, bem como na análise dos questionamentos efetuados aos administradores, advogados e assessoria administrativa da empresa requerente, aliado ainda a vistoria realizada em sua sede.

Desta forma, nos termos do artigo 51-A da Lei nº 11.101/2005, foi possível constatar que:

- I. A Empresa requerente encontra-se em plena atividade, não havendo indícios de paralisação ou qualquer outro sinal de inconformidade neste quesito;
- II. A Empresa mantém o quadro de funcionários informados na inicial;
- III. Os documentos exigidos pelos artigos 48 e 51 da Lei nº 11.101/2005 foram devidamente apresentados, e complementados a pedido desta Administração Judicial especialmente para esta Perícia Prévia;
- IV. A Perícia constatou que a contabilidade da empresa, apura-se por meio do Balanço e está devidamente adequada até 31/03/2026, com as ressalvas já feitas no respectivo item neste Laudo;
- V. Os índices financeiros apurados demonstram que a empresa requerente carece do amparo e benefícios da LREF para romper o atual ciclo de crise financeira;
- VI. Verifica-se que os administradores e sócios possuem boa inserção social e relacionamento com credores, bem com um excelente *background*, o que é fundamental para a obtenção de apoio para atravessar o período do processo de recuperação judicial.

Ressalta-se que a viabilidade econômico-financeira da empresa requerente, bem como os eventuais meios que serão empregados para atingir a recuperação, somente poderão ser avaliados de forma definitiva no momento oportuno, especialmente após a apresentação do Plano de Recuperação Judicial.

Finalmente, comprovado e inconteste está a essencialidade dos bens – frota de caminhões – das requerentes os quais compõem a receita da atividade fim desta, e, portanto, este Administrador Judicial manifesta-se pelo **reconhecimento da essencialidade da frota operacional e pela concessão da proteção prevista no art. 49, §3º, parte final, da Lei nº 11.101/2005 enquanto perdurar o *stay period*.**

Assim, dadas as referidas ressalvas, conclui-se que a empresa possui atividade operacional e documentação regular, conseqüentemente, condições admissíveis para o deferimento do processamento da recuperação judicial, em consolidação substancial, nos termos dos artigos 48, 51 e 69-J, todos da Lei nº 11.101/2005.

É como se manifesta no momento.

Jaraguá do Sul, 27 de abril de 2026.

FWJORGE ADVOGADOS ASSOCIADOS S/S
Dr. Frederico Jorge
Administrador Judicial

OAB/SC 1940/12