

ACERVO TEMÁTICO:

A Nação em Voo Cego: A Esquizofrenia da Milha



Dezembro 2025 | São Paulo - SP

Começa, como não raro nas crônicas nacionais, com a promessa de um sonho ao alcance da mão. O sonho de viajar. Em agosto de 2023, contudo, esse sonho implodiu de forma espetacular. A 123 Milhas, uma das maiores agências de viagem online do país, anunciou que estava, simplesmente, suspendendo a emissão de passagens de sua linha “Promo”.

O que se seguiu foi o roteiro clássico de um colapso sistêmico. Dias depois, a empresa, junto com a Hotmilhas, protocolou um pedido de Recuperação Judicial. Os números revelaram a dimensão do desastre: uma dívida declarada de mais de R\$ 2,3 bilhões e, o mais chocante, um rol de mais de 772 mil credores. Setecentas e setenta e duas mil pessoas e famílias que pagaram por viagens e ficaram a ver navios. Configurasse, assim, a maior recuperação judicial da história do Brasil em número de afetados.

Mas o caso 123 Milhas não foi apenas uma falha corporativa. Ele foi o estopim que expôs, com crueldade, um gigantesco vórtice regulatório e uma confusão jurídica que afeta a todos.

Para entender o ocorrido, é importante precisar a formatação da linha “Promo”. Não se tratava de uma venda de passagem, dir-se-ia. Era, na verdade, a venda de uma “promessa”. O modelo era intrinsecamente especulativo. A empresa recebia o pagamento integral do cliente e apostava que, no futuro, os preços das

tarifas e milhas iriam cair. Ela pegava o dinheiro hoje para comprar a passagem amanhã, lucrando na diferença.

A aposta deu errado. O mercado, teimoso, comportou-se como se estivesse em “permanente alta temporada”. O modelo tornou-se insustentável. Para honrar as viagens antigas, a empresa dependia do dinheiro de novos clientes. Uma dinâmica que, embora os sócios neguem a acusação, assemelha-se estruturalmente a um esquema de pirâmide. A 123 Milhas não atuava como agência, mas como um agente financeiro, usando o capital do cliente para financiar sua aposta de alto risco.

Tudo isso floresceu porque, no Brasil, o mercado de milhas opera numa zona cinzenta. Um vácuo normativo permitiu que um produto de natureza quase financeira fosse vendido como um simples serviço de turismo.

Desse vácuo, nasceu a pergunta que agora assombra Brasília e os tribunais: afinal, o que é uma milha? Ela é sua, de verdade? Você pode vender? Pode deixar de herança? Ou ela é só um “brinde” que a companhia aérea lhe dá?

É aqui que o Brasil revela sua vocação para o que se pode chamar de “esquizofrenia jurídica”. O Superior Tribunal de Justiça (STJ), nossa mais alta corte infraconstitucional, já bateu o martelo. Em decisão de enorme repercussão (REsp 2.011.456), a Terceira Turma definiu que as milhas são “bonificações gratuitas”. São

concedidas por “liberalidade” da empresa. Logo, a companhia aérea pode, sim, proibir contratualmente a sua venda a terceiros.

Parece claro. Mas desça um andar. Vá aos Tribunais Regionais do Trabalho, como o de São Paulo (TRT-2) ou o de Minas Gerais (TRT-3). Ou aos Tribunais de Justiça, como o do DF. Lá, juízes e desembargadores, em nome do pragmatismo, têm autorizado com frequência a penhora de milhas aéreas para satisfazer dívidas cíveis e trabalhistas. A lógica é simples: se as milhas são comercializadas e podem ser convertidas em produtos, elas possuem conteúdo patrimonial. E se são patrimônio, devem responder pelas obrigações do devedor.

A contradição é gritante. O mesmo ativo é um “bônus gratuito” em Brasília e um “bem penhorável” nos estados.

Essa dicotomia, claro, escalou para o Congresso Nacional. O Projeto de Lei 2.767/2023 é o retrato dessa batalha. O texto original, do Deputado Amom Mandel, alinhava-se à visão do STJ: tratava as milhas como um benefício pessoal e intransferível, chegando a proibir expressamente sua comercialização.

Veio então o relator, Deputado Jorge Braz, e apresentou um substitutivo que inverteu a lógica. O novo texto adota a visão do mercado: a milha é um “ativo com valor econômico”, de “propriedade do consumidor”. E se ela é sua, você

pode fazer o que quiser com ela, inclusive vender.

As consequências dessa definição vão muito além das viagens. Se a milha é um bem, ela entra na declaração do Imposto de Renda? Na partilha de bens de um divórcio? O substitutivo, aliás, já se adianta ao prever “direitos sucessórios”.

O colapso da 123 Milhas foi o teste de estresse para o qual nosso ecossistema jurídico-regulatório foi reprovado. Agora, o país corre para tapar o buraco. O desafio é criar regras que protejam o consumidor de fraudes, exigindo lastro financeiro, sem, no entanto, engessar o mercado ou desincentivar as empresas a manterem seus programas. O risco, como sempre, é que o custo da nova regulação seja repassado ao consumidor, tornando as passagens aéreas ainda mais caras.

O Brasil busca o equilíbrio, tentando regular os riscos sem aniquilar o valor. Enquanto isso, convivemos com a instabilidade de um ativo que é “bônus” ou “patrimônio”, a depender de qual tribunal julgará o seu caso.



Ricardo Pires Calciolari

É professor, pesquisador e advogado. Bacharel e Mestre pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP), é especialista em Direito Público, com foco em Direito Constitucional, Financeiro, Seguridade Social, Direito Tributário e Administrativo, e autor de obras e artigos na área.