

ILUSTRÍSSIMO DIRETOR-PRESIDENTE DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO-METRÔ, SENHOR SILVANI ALVES PEREIRA

Ref. Inquérito Civil nº 14.0279.0000074/2020

Procedimento Administrativo Nudecon/DPESP nº 06/2020

Procedimento Administrativo Nehaburb/DPESP n 22/2020

CONSIDERANDO que ao Ministério Público incumbe a defesa do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis, e que o Ministério Público tem como função institucional a promoção do inquérito civil e da ação civil pública para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos, incluindo o consumidor e a ordem urbanística, de conformidade com a Constituição Federal, artigos 127, caput, e 129, inciso III, Lei Complementar 75/93, artigo 5º, incisos I "h" e "d", e III "c" e "d", e Lei Complementar Estadual 734/93, artigo 103, incisos I e VIII, podendo, dentro de inquérito civil já instaurado, expedir recomendações às autoridades para a adoção de medidas, com fundamento no artigo 27, parágrafo único, inciso IV da Lei 8.625/93 (LONMP) e de conformidade com o artigo 15 da Resolução 23/07 do C. Conselho Nacional do Ministério Público;

CONSIDERANDO que à Defensoria Pública incumbe a promoção dos direitos humanos e a defesa, em todos os graus, judicial e extrajudicial, dos direitos individuais e coletivos, de forma integral e gratuita, dos necessitados, na forma do inciso LXXIV do artigo 5º e do artigo 134 da Constituição Federal e nos termos do artigo 4º, inciso XI, da Lei

Complementar 80/94; bem como a tutela coletiva dos interesses dos consumidores necessitados nos termos do artigo 4º, inciso I, da Lei n.º 8.078/90 e do artigo 5º, VI, "d" da Lei Complementar Estadual nº 988, de 9 de janeiro de 2006;

CONSIDERANDO que, por meio da Portaria nº 188/20, o Ministério da Saúde declarou Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN) em decorrência da infecção humana pelo novo coronavírus (2019-nCoV);

CONSIDERANDO que a Lei Federal nº 13.979/20 estabeleceu medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, inclusive com possibilidade de isolamento e quarentena de pessoas e imposição de atos compulsórios;

CONSIDERANDO que o Decreto Estadual nº 64.881/20 e seguintes que o prorrogaram decretaram *"medida de quarentena no Estado de São Paulo, consistente em restrição de atividades de maneira a evitar a possível contaminação ou propagação do coronavírus"*;

CONSIDERANDO que o contágio pelo novo coronavírus tem se expandido de maneira vertiginosa no Brasil e no mundo e que o número de óbitos decorrentes da Covid-19 se eleva exponencialmente no Município de São Paulo a cada dia, havendo, hoje, concreta ameaça de colapso do sistema de atendimento hospitalar, particularmente no que toca à disponibilidade de leitos de unidades de terapia intensiva, uma vez que há muitas semanas se constata níveis de ocupação bastante elevados na região metropolitana de São Paulo;

CONSIDERANDO que a saúde pública é um direito fundamental do ser humano, conforme o artigo 6º da Constituição Federal, devendo o Poder Público prover as condições indispensáveis e integrais ao seu pleno exercício, nos termos do disposto no artigo 196 da Carta Magna;

CONSIDERANDO que, segundo estudos e levantamentos elaborados por autoridades sanitárias, os ambientes de maior risco de contágio da Covid-19 são aqueles onde há mais aglomeração de pessoas e dificuldades diversas para manutenção de um mínimo de distanciamento, o que tem ocorrido no transporte público coletivo;

CONSIDERANDO que o direito ao transporte é um direito social, conforme preceitua o artigo 6º da Constituição Federal, e tem como meta garantir a possibilidade de todos terem acesso aos lugares de uma cidade, para que o cidadão tenha condições de exercer suas atividades cotidianas, assegurando a mobilidade às pessoas, imprescindível para a efetivação de outros direitos fundamentais e sociais;

CONSIDERANDO que é parte das diretrizes gerais da política urbana, conforme o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/01, art. 2º): "*I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações; (...) V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais; (...)*";

CONSIDERANDO que o serviço de transporte público coletivo está previsto na Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), nº 12.587/12, que se fundamenta em princípios como (art. 5º): "*II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; (...); VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; (...) IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana*". Ademais, a PNMU também tem como diretrizes (art. 6º): "*II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; (...) VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço*";

CONSIDERANDO que dentre os objetivos da PNMU (art. 7º), destacam-se: "*I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; (...)*";

CONSIDERANDO que a PNMU também estabelece como direitos dos usuários do sistema nacional de mobilidade urbana (art. 14): receber o serviço adequado; "*ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e*

acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (...);

CONSIDERANDO que, nos termos do artigo 4º, *caput* e incisos I e III, da Lei nº 8.078/90, a vulnerabilidade do consumidor e a harmonização dos interesses dos participantes das relações de consumo são princípios da Política Nacional das Relações de Consumo;

CONSIDERANDO que, nos termos do artigo 6º da Lei nº 8.078/90, *"São direitos básicos do consumidor:... III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade, tributos incidentes e preço...; VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos"*;

CONSIDERANDO que a Lei nº 13.460/17, que dispõe sobre participação, proteção e defesa dos direitos do usuário dos serviços públicos da administração pública, em seu artigo 4º estabelece que *"os serviços públicos e o atendimento do usuário serão realizados de forma adequada, observados os princípios da regularidade, continuidade, efetividade, segurança, atualidade, generalidade, transparência e cortesia"*;

CONSIDERANDO que, nos termos da Lei nº 13.460/17, artigo 5º, inciso VIII devem ser adotadas *"medidas visando a proteção à saúde e a segurança dos usuários"*;

CONSIDERANDO que, nos termos do artigo 7º, inciso I, da Lei nº 8987/95, é direito dos usuários *"receber serviço adequado"*, conceituado como aquele que *"satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas"*, nos termos do art. 6º, §1º da Lei nº 8.987/1995;

CONSIDERANDO que o artigo 8º da Lei nº 12.527/11, conhecida como Lei de Acesso à Informação, estabelece que *"é dever dos órgãos e entidades públicas promover, independentemente de requerimentos, a divulgação em local de fácil acesso, no âmbito de suas competências, de informações de interesse coletivo ou geral por eles produzidas ou custodiadas"*;

CONSIDERANDO que o artigo 8º, §2º, da Lei de Acesso à Informação, estabelece que as informações acima referidas deverão ser obrigatoriamente divulgadas em sítios oficiais da rede mundial de computadores;

CONSIDERANDO que medidas de transparência, além de serem benéficas ao usuário de transporte público, podem contribuir para evitar aglomerações e facilitar a fiscalização de eventuais medidas impostas pela administração pública;

CONSIDERANDO que, nos termos da Pesquisa Origem e Destino 2017, do Metrô, os deslocamentos por transporte coletivo na Região Metropolitana de São Paulo mobilizam diferentes modais: sobre trilhos e de alta capacidade – metrô e trem – e sobre pneus e de média ou baixa capacidade – ônibus circulando junto aos demais veículos no sistema viário, em corredores segregados ou em faixas exclusivas;

CONSIDERANDO que, nos termos da Pesquisa Origem e Destino 2017, do Metrô, o maior volume de viagens de transporte coletivo ocorre por meio de ônibus (8.304.000 viagens/dia), seguido do metrô (3.400.000 viagens/dia) e trem (1.245.000 viagens/dia);

CONSIDERANDO que, nos termos da Pesquisa Origem e Destino 2017, do Metrô, são as populações vulneráveis as que estão mais expostas, principalmente em trens, metrô e ônibus, pois a maioria dos usuários do transporte público pertence a faixa de renda de até três salários mínimos; que essa população não tem assistência médica privada e irá recorrer ao SUS em caso de infecção pela Covid-19, quando o sistema público já se mostra quase esgotado; e que as pessoas mais carentes moram em locais mais distantes e gastam mais tempo no deslocamento;

CONSIDERANDO que, nos termos da Pesquisa Origem e Destino 2017, do Metrô, as pessoas idosas - que fazem parte do grupo de risco - representam uma faixa considerável do público de usuários do serviço de transporte público, principalmente o metrô;

CONSIDERANDO que, para sua operação, o sistema de transporte coletivo na Região Metropolitana de São Paulo envolve diferentes instituições na esfera estadual – Metrô de São Paulo (linhas 1, 2, 3, 15), Via Quatro (Linha 4 – Amarela), Via Mobilidade (Linha 5 – Lilás), CPTM (trem metropolitano) e EMTU (ônibus metropolitano) – e na esfera

municipal – SPTrans (ônibus do município de São Paulo) e ônibus de outros municípios da Região;

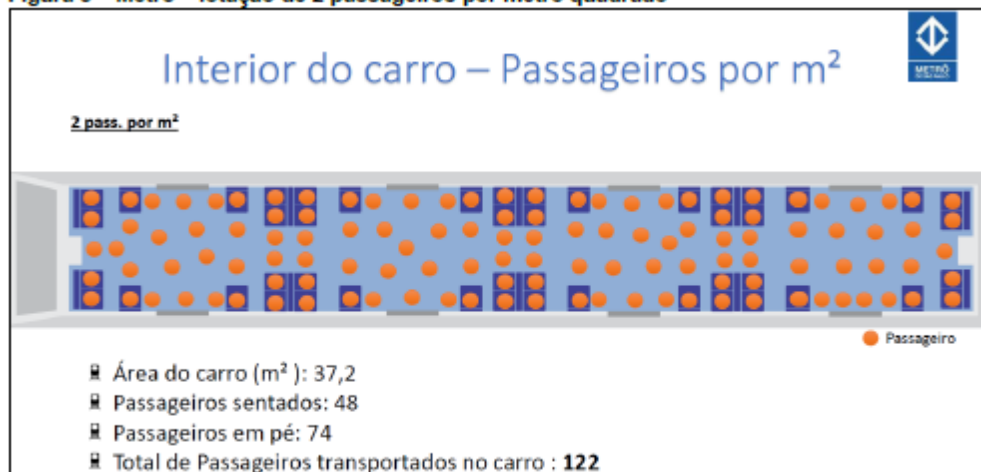
CONSIDERANDO que, no dia 28 de maio de 2020, o Governo do Estado de São Paulo editou o Decreto Estadual nº 64.994/2020 e anunciou o “Plano São Paulo” para retomada de atividades econômicas em cinco fases, para cada setor temático (espaços públicos, atividades imobiliárias, concessionárias, escritórios, shopping center, educação, entre outros), com início a partir do dia 1º de junho, o que certamente aumentará a demanda no transporte coletivo a partir da referida data, ou nos dias e semanas subsequentes, nos quais ainda estaremos em enfrentamento da pandemia;

CONSIDERANDO serem evidentes a importância e a urgência de adoção de medidas para controle e redução do possível contágio no transporte coletivo, que resultaria em resultados positivos no sistema de saúde, de maneira que os deslocamentos dos passageiros e as atividades dos trabalhadores do sistema de transporte coletivo devem ser acompanhados de medidas de segurança, higiene, proteção e distanciamento social, durante a quarentena e na retomada das atividades;

CONSIDERANDO que o Metrô, segundo informações prestadas no inquérito civil nº 14.0279.0000074/2020, vem realizando, desde a publicação da Resolução Conjunta STM/SMT nº 35, o acompanhamento diário da lotação dos trens por meio do monitoramento em campo, ajustando a oferta de modo que a frota seja o suficiente para que se *“mantenha a distância mínima recomendada de um metro entre as pessoas, tomando por parâmetro a lotação de no máximo 2 (dois) passageiros em pé por metro quadrado”*;

CONSIDERANDO, não obstante, que essa ocupação representa 1/3 da considerada no dimensionamento da oferta em horário de pico em situação fora da pandemia, no entanto, como será demonstrado mais adiante, a lotação de 2 passageiros por metro quadrado não proporciona o distanciamento de um metro entre as pessoas, uma vez que, diferentemente do que afirmado, nas imagens juntadas pelo Metrô do interior dos trens que ilustram o parâmetro de distanciamento adotado, fica evidente a situação de proximidade entre os passageiros (menor do que um metro), indicando que o critério utilizado é de fato insuficiente para proporcionar o distanciamento pretendido pelo monitoramento;

Figura 5 – Metrô – lotação de 2 passageiros por metro quadrado



Fonte: reprodução da fl. 28 do documento do Metrô em resposta ao Ofício PJHURB nº 289/2020 – documento nº 0748707 do SEI

CONSIDERANDO, segundo informações obtidas no inquérito civil nº 14.0279.0000074/2020, nos termos dos parâmetros informados pelo Centro de Apoio Técnico à Execução do Ministério Público – CAEX, em parecer técnico constante dos referidos autos, o dimensionamento da oferta considera a lotação dos veículos com uma taxa de 6 pessoas em pé por m² (metro quadrado), o que equivale a 0,16 m² por pessoa, sendo que, segundo a NBR 9050, uma pessoa ocupa um espaço equivalente a um círculo com 0,60 m de diâmetro, o que corresponde a 0,28 m², pelo que se obtém como resultado 3,5 pessoas/m²;

CONSIDERANDO que, se tomarmos o distanciamento de ao menos um metro, que é a recomendação da Organização Mundial da Saúde¹ e citado como parâmetro pelo Metrô, a área ocupada por uma pessoa seria o equivalente a um círculo de 1,60 m de diâmetro, correspondendo a 2,01 m² por pessoa, ou então, a 0,5 pessoa/m²;

CONSIDERANDO que temos que a capacidade dos veículos deixa de ser de 6 pessoas/m² e passa a 0,5 pessoa/m² (8% da atual capacidade aproximadamente), assim qualquer redução da demanda de passageiros que não seja da ordem de 90% não

¹ WHO. World Health Organization. COVID-19: Critical Preparedness, Readiness and Response. **Overview of Public Health and Social Measures in the Context of COVID-19: Interim Guidance**. Disponível em <https://www.who.int/publications-detail/overview-of-public-health-and-social-measures-in-the-context-of-covid-19>. Acesso em 18/05/2020.

proporcionará o devido distanciamento nem que seja utilizada a frota total de transporte coletivo;

CONSIDERANDO que o cenário exemplificado pelo Metrô de transportar apenas passageiros sentados não é suficiente para garantir o distanciamento, impondo que mesmo nessa situação devem ser tomadas medidas visando orientar os usuários de como se posicionar no interior dos vagões;

Figura 14 – Metrô – lotação apenas com passageiros sentados.



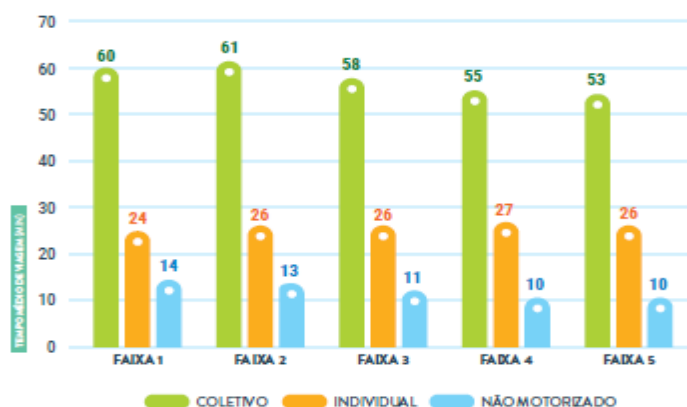
Fonte: reprodução da fl. 25 do documento do Metrô em resposta ao Ofício PJHURB nº 289/2020 – documento nº 0748707 do SEI

CONSIDERANDO que, na Região Metropolitana de São Paulo, a média de tempo gasto de viagem, no transporte coletivo, é de aproximadamente 60 minutos diários, conforme gráfico abaixo²

² Fonte: Pesquisa Origem-Destino – Metrô SP – 2017. Disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>. Acesso em 08/06/2020.

(*) Em reais - abril de 2018

(**) Faixa 1: até 1.908 reais; Faixa 2: de 1.908 a 3.816 reais; Faixa 3: de 3.816 a 7.632 reais; Faixa 4: de 7.632 a 11.448 reais; Faixa 5: mais de 11.448 reais.



CONSIDERANDO que o transporte público ainda tem grande demanda, sendo cotidianas as cenas de usuários que são obrigados a ficar próximos uns dos outros, com maior risco de transmissão da COVID-19, impondo-se a necessidade de que a distância mínima de um metro seja observada para todos os usuários do transporte, independentemente de estarem em pé ou sentados³;

CONSIDERANDO, diante de todo o ora narrado, que apenas a operação integral da frota de transporte coletivo ao longo de todo o período de operação (dia todo) é que pode proporcionar algum nível de distanciamento mais próximo ao preconizado pelas autoridades de saúde;

CONSIDERANDO que, segundo tem sido apontado por autoridades e especialistas⁴, medidas efetivas para escalonamento de horário de funcionamento das atividades não essenciais, visando minimizar concentração da demanda em determinados períodos do dia, contribuem de maneira decisiva para melhorar as condições de distanciamento no sistema de transporte público coletivo;

3 Em outros países, bem como em inúmeros municípios do Brasil – lugares em que o contágio ocorre de maneira muito menos intensa do que na região metropolitana de São Paulo –, autoridades vieram a impor restrições ao número de passageiros em ônibus. No estado de New South Wales, na Austrália, limitou-se a lotação do transporte de ônibus a 12 pessoas por veículo, demarcando-se os assentos para garantir distância de segurança. Já em Portugal, os ônibus somente podem circular com 1/3 da lotação.

4 <https://epocanegocios.globo.com/Brasil/noticia/2020/05/sp-secretario-defende-escalonamento-de-usuarios-no-transporte-publico.html>. Acesso em 07.06.2020

CONSIDERANDO que as mudanças na operação dos serviços de transporte coletivo, com alteração nos horários e linhas disponíveis, necessitam ser claramente informadas para os usuários e que, da mesma forma, os passageiros e trabalhadores dos serviços de transporte coletivo necessitam ser adequadamente informados quanto às medidas preventivas para evitar a contaminação pela COVID-19 no uso do transporte coletivo;

CONSIDERANDO, ainda, que a prestação ampla de informações aos usuários do transporte coletivo deve compreender noções essenciais acerca do uso de máscaras, além da inconveniência da utilização de trens e coletivos por pessoas sintomáticas;

CONSIDERANDO que, muito embora em geral todas as empresas parecem ter adotado medidas de comunicação e orientação, mas nem todas, segundo informações obtidas, providenciaram sinalização no piso ou no interior dos vagões/veículos/carros quanto à distância segura entre usuários, tampouco informaram se estão comunicando aos passageiros sobre as alterações na prestação do serviço;

CONSIDERANDO, como já referido, que o transporte público é um dos principais vetores para a disseminação do novo coronavírus, visto que, além da proximidade entre as pessoas, há o constante contato com superfícies que podem estar contaminadas; impondo-se a adoção de rotinas e medidas rigorosas em relação à limpeza, desinfecção e circulação do ar no sistema de transporte, notadamente com relação à frequência e alteração de procedimentos;

○ **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO** e a **DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO**, por seus representantes infra-assinados, nos termos do disposto nos artigos 129, inciso II e 134, *caput* da Constituição Federal; artigo 27, parágrafo único, inciso IV da Lei Federal nº 8.625/1993; e artigo 4º, incisos II e X da Lei Complementar 80/1994;

RECOMENDAM

1. A adoção das devidas providências, compreendendo medidas compensatórias de eventual diminuição da força de trabalho desta empresa por conta de recomendações trabalhistas ou sanitárias, para que a frota integral seja disponibilizada, com urgência, aos usuários do transporte coletivo em toda a área de atendimento, por todo o período de operação, bem como seja feito reforço nas

linhas com maior demanda de passageiros, em especial nas regiões com os maiores índices de contaminação pela COVID-19;

1.1 A redução excepcional da frota em determinadas linhas, itinerários ou horários de operação deverá ser necessariamente amparada por minucioso estudo técnico elaborado com a participação de especialista da área da saúde, após autorização pelo Poder concedente e deliberação do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, e respeitando-se, em qualquer situação, a garantia do distanciamento social recomendado.

2. A realização, com urgência, de estudos acerca das vantagens e possibilidade de criação de linhas expressas (sem embarque/desembarque ao longo do trajeto) liberando-se, assim, mais veículos para reforçar as linhas existentes, com a implementação, a seguir, das medidas que se mostrarem mais eficazes, nos termos dos estudos ou levantamentos ora recomendados;

3. A reunião diária de dados referentes à densidade demanda/oferta, períodos, locais ou outro tipo de informação necessária para os poderes públicos municipal e estadual estabelecerem protocolos e critérios de escalonamento dos horários de abertura das atividades permitidas, considerando-se o impacto para o serviço de transporte público.

4. A adoção, com urgência, das devidas providências para que nas plataformas, estações e interiores de veículos seja garantido o distanciamento entre os usuários do serviço recomendado pela Organização Mundial de Saúde, nos termos minudenciados, especificamente para o transporte público, no parecer elaborado pelo CAEX nos autos do inquérito civil nº 14.279.74/2020;

5. A adoção, com urgência, das devidas providências para implementação de sinalização vertical e horizontal nos veículos, estações e terminais, com o objetivo de orientar o distanciamento entre passageiros, bem como para que haja aumento da área livre no interior dos veículos, preservando-se os assentos destinados aos usuários com utilização preferencial;

6. A adoção, com urgência, das devidas providências para implementação de medidas sanitárias de prevenção de contágio no interior de estações e vagões, que incluam, no mínimo, controle de temperatura dos passageiros, com objetivo de triagem e encaminhamento de pessoas com suspeita da COVID-19; monitoramento do uso as máscaras em estações e vagões;

7. A adoção, com urgência, das devidas providências para implementação de medidas de comunicação clara, intensa e permanente com os usuários do sistema de transporte coletivo, incluindo-se alterações na prestação do serviço, seja quanto a mudanças de horário ou das linhas disponíveis e atualizações em tempo real quanto ao funcionamento e eventual sobrecarga do serviço;

8. A adoção, com urgência, das devidas providências para continuidade e aperfeiçoamento da comunicação e prestação de informações contínuas com relação aos comportamentos preventivos de contágio (citando-se, como exemplos, estímulo para as pessoas permanecerem o menor tempo possível dentro do veículo, embarcando um ponto depois e desembarcando um ponto antes, fazendo trajetos a pé quando possível, orientações quanto a não utilização do transporte coletivo por pessoas sintomáticas, orientação quanto ao uso de máscaras e hábitos de higienização);

9. A adoção, com urgência, das devidas providências para implementação de rotinas de limpeza e desinfecção dos veículos nos padrões recomendados pelas autoridades sanitárias, ou seja, no mínimo, no caso de trens do Metrô, a cada estação de manobra, com especial ênfase em todos os assentos, todas as janelas, todas as portas, todos os vidros, cada apoio ou alça para as mãos, barras dos bloqueios, corrimãos, guarda-corpos, balaústres, pega-mãos e outros apoios no interior dos veículos;

10. A adoção, com urgência, das devidas providências para implementação de rotinas de limpeza e desinfecção, o mais frequente possível, dos ambientes externos do sistema público de transportes (nas plataformas de embarque/desembarque, acessos as estações, entre outros) nos padrões recomendados pelas autoridades sanitárias, com especial ênfase nas superfícies e alto contato físico, tais como balcões de bilheteria e SSO, pega-mãos, corrimãos de escadas rolantes e fixas, e balaústres;

11. A adoção, com urgência, das devidas providências para o treinamento dos funcionários que realizam a limpeza e a desinfecção dos veículos e áreas externas para atendimento das recomendações 8 e 9 supra;

12. A adoção, com urgência, das devidas providências para a garantia de renovação constante do ar dos ambientes, priorizando-se a ventilação natural com os veículos trafegando com os vidros abertos e, no caso de janelas fechadas fixas, deverão ser adotadas providências que garantam que os aparelhos de ar

condicionado proporcionem maior taxa de renovação de ar, obedecendo ao estipulado pelas normas sanitárias e técnicas atinentes.

Requer-se, respeitosamente, o envio de resposta escrita e fundamentada, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, quanto ao acolhimento ou não da presente recomendação e para a comprovação das providências já adotadas.

Requer-se, igualmente, que, no prazo de 05 (cinco) dias, seja apresentado cronograma das medidas a serem adotadas.

Requer-se, por fim, que sejam atualizadas as informações acerca das medidas mencionadas, bem como do monitoramento do funcionamento do serviço, a cada 10 (dez) dias.

São Paulo, 8 de junho de 2020

Ana Beatriz Pereira de Souza
Frontini

28ª Promotora de Justiça da capital
(Designada na 4ª Promotoria de
Justiça do Consumidor)

Allan Ramalho Ferreira
Defensor Público

Núcleo Especializado de Habitação
e Urbanismo

Camila Mansour Magalhães da
Silveira

3ª Promotora de Justiça de
Habitação e Urbanismo

Estela Waksberg Guerrini
Defensora Pública

Núcleo Especializado de Defesa do
Consumidor

Luiz Ambra Neto

31º Promotor de Justiça da capital
(Designado na 5ª Promotoria de
Justiça do Consumidor)

Luiz Fernando Baby Miranda

Defensor Público
Núcleo Especializado de Defesa do
Consumidor

Roberto Luís de Oliveira Pimentel

4º Promotor de Justiça de
Habitação e Urbanismo

Rafael Negreiros Dantas de Lima

Defensor Público
Núcleo Especializado de Habitação
e Urbanismo

Vanessa Chalegre de Andrade

França

Defensora Pública
Núcleo Especializado de Habitação
e Urbanismo