

---

**EXCELENTÍSSIMO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES,  
SENHOR EDSON CARAM**

**Ref. Inquérito Civil nº 14.279.0000074/2020**

**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 n.º 988, de 9 de janeiro de 2006;

**CONSIDERANDO** que, por meio da Portaria n.º 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 n.º 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 n.º 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, com o início do regime de quarentena adotado no Estado de São Paulo por meio do Decreto Estadual nº 64.881, de 22 de março de 2020, e posteriores prorrogações, bem como em razão da edição, nos Municípios da Região Metropolitana, de legislação que, igualmente, impõe regras de isolamento social e restrições de atividades, deu-se, com a diminuição da demanda pelo transporte público, a redução da frota das companhias que operam o transporte público coletivo;

**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 m<sup>2</sup> (metro quadrado), o que equivale a 0,16 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>, pelo que se obtém como resultado 3,5 pessoas/m<sup>2</sup>;

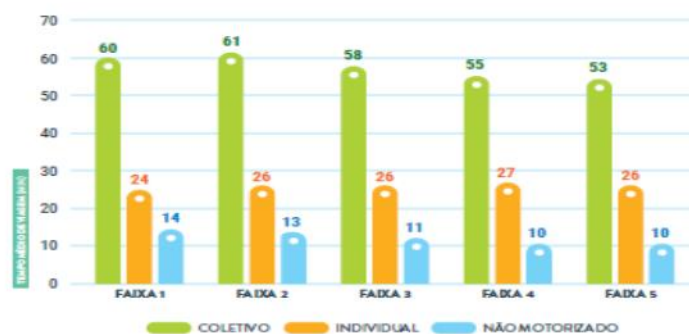
**CONSIDERANDO** que, se tomarmos o distanciamento de ao menos um metro, que é a recomendação da Organização Mundial da Saúde<sup>1</sup> e citado como parâmetro pelo Metrô, a área ocupada por uma pessoa seria o equivalente a um círculo de 1,60 m de diâmetro, correspondendo a 2,01 m<sup>2</sup> por pessoa,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

**CONSIDERANDO** que temos que a capacidade dos veículos deixa de ser de 6 pessoas/m<sup>2</sup> e passa a 0,5 pessoa/m<sup>2</sup> (8% da atual capacidade aproximadamente), assim qualquer redução da demanda de passageiros que não seja da ordem de 90% não proporcionará o devido distanciamento nem que seja utilizada a frota total de transporte coletivo;

**CONSIDERANDO** que o cenário 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/ônibus/carros;

**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 abaixo<sup>2</sup>

(\*) 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.



<sup>1</sup> 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.

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

**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 sentados<sup>3</sup>;

**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 especialistas<sup>4</sup>, 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;

**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;

---

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, 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 abstenção de limitações prévias ao percentual da frota em operação no sistema de transporte público coletivo gerenciado pelo Município de São Paulo;
  - 1.1 Caso haja limitação, deverá ela ser elaborada exclusivamente com base em aspectos técnicos e sanitários da questão, com ampla divulgação dos resultados respectivos;
2. A orientação à SPTRANS para que adote as devidas providências, compreendendo medidas compensatórias de eventual diminuição da força de trabalho 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;

**2.1** 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.

**3.** A orientação à SPTRANS para que realize, com urgência, 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;

**4.** A orientação à SPTRANS para que reúna diariamente dados referentes a 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.

**5.** A realização de estudos, com base nas informações fornecidas diariamente pelas empresas, com o objetivo de estabelecer escalonamento dos horários de abertura das atividades permitidas, considerando-se o impacto para o serviço de transporte público;

**6.** A orientação à SPTRANS para que adote, com urgência, as devidas providências para que nas plataformas 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;

**7.** A orientação à SPTRANS para que adote, com urgência, as devidas providências para implementação de sinalização vertical e horizontal nos veículos 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;

**8.** A orientação à SPTRANS para que adote, com urgência, as devidas providências para implementação de medidas sanitárias de prevenção de contágio

no interior dos veículos, que incluam, no mínimo, controle de temperatura dos passageiros em terminais de ônibus, com objetivo de triagem e encaminhamento de pessoas com suspeita de COVID-19; monitoramento do uso das máscaras nos ônibus, interdição dos bancos próximos ao motorista e cobrador, instalação de anteparos separando o motorista e o cobrador dos passageiros;

**9.** A orientação à SPTRANS para que adote, com urgência, as 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;

**10.** A orientação à SPTRANS para que adote, com urgência, as 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);

**11.** A orientação à SPTRANS para que adote, com urgência, as devidas providências para implementação de rotinas de limpeza e desinfecção dos veículos nos padrões recomendados pelas autoridades sanitárias, ou seja, no mínimo, a cada viagem, no caso de ônibus, 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;

**12.** A orientação à SPTRANS para que adote, com urgência, as 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, terminais de ônibus, entre outros) nos padrões recomendados pelas autoridades sanitárias, com especial ênfase nas superfícies e alto contato físico, tais como balcões de bilheteria, pega-mãos, corrimãos de escadas rolantes e fixas, e balaústres;

**13.** A orientação à SPTRANS para que adote, com urgência, as devidas providências para o treinamento dos funcionários que realizam a limpeza e a desinfecção dos veículos e áreas externas para atendimento das recomendações 11 e 12 supra;

**14.** A orientação à SPTRANS para que adote, com urgência, as 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

**Luiz Ambra Neto**

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

**Roberto Luís de Oliveira Pimentel**

4º Promotor de Justiça de  
Habitação e Urbanismo

**Estela Waksberg Guerrini**

Defensora Pública  
Núcleo Especializado de Defesa do  
Consumidor

**Luiz Fernando Baby Miranda**

Defensor Público  
Núcleo Especializado de Defesa do  
Consumidor

**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