22/05/2020

Número: **0005914-65.2020.8.17.9000**

Classe: **DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE**
Órgão julgador colegiado: **Órgão Especial**
Órgão julgador: **13º Gabinete do Órgão Especial**
Última distribuição : **18/05/2020**
Assuntos: **Inconstitucionalidade Material, QUESTÕES DE ALTA COMPLEXIDADE, GRANDE IMPACTO E REPERCUSSÃO**
Segredo de justiça? **NÃO**
Justiça gratuita? **SIM**
Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Procurador/Terceiro vinculado
DIRETORIO ESTADUAL DO PARTIDO SOCIAL CRISTAO DE PERNAMBUCO (AUTOR)	YURI MARCELIANO PEREIRA TORRES CORIOLANO (ADVOGADO)
COMISSAO PROVISORIA DO PARTIDO DA REPUBLICA ESTADUAL DE PE (AUTOR)	YURI MARCELIANO PEREIRA TORRES CORIOLANO (ADVOGADO)
ESTADO DE PERNAMBUCO (AUTOR)	
PGE - Procuradoria da Fazenda Estadual (AUTOR)	

Documentos			
Id.	**Data da Assinatura**	**Documento**	**Tipo**
10897439	21/05/2020 21:05	Decisão	Decisão

Órgão Especial

Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0005914-65.2020.8.17.9000

Requerentes: Partido Social Cristão (PSC-PE) e Outro

Requerido: Estado de Pernambuco

Relator: Des. Tenório dos Santos

DECISÃO INTERLOCUTÓRIA

Trata-se Ação Direta de Inconstitucionalidade com Pedido de Medida Cautelar, proposta pelo Partido Social Cristão (PSC-PE) e o Partido Liberal (PL-PE), em face do art. 5º do Decreto Estadual nº 49.017, sob o fundamento de afronta às disposições contidas nos arts. 1º; 37, VI; 78, I e 159 da Constituição do Estado de Pernambuco.

Destacaram os requerentes que Governo do Estado de Pernambuco editou o Decreto nº 49.017, de 11 de maio de 2020, determinando, entre outras medidas, que a circulação de veículos automotores se dará por meio de rodízio nos Municípios de Recife, Olinda, Camaragibe, São Lourenço da Mata e Jaboatão dos Guararapes até o dia 31 de maio de 2020.

Eis o teor do dispositivo impugnado:

Art. 5º A circulação de veículos automotores nas vias públicas existentes nos municípios abrangidos por este Decreto, exclusivamente para os fins previstos no § 1º do art. 3º, será realizada mediante rodízio, da seguinte forma:

I - em datas ímpares somente poderão circular veículos com dígitos finais da placa ímpares;

II - em datas pares somente poderão circular veículos com dígitos finais da placa pares.

§ 1º O rodízio de que trata o caput dura o dia inteiro, incluindo sábados, domingos e feriados.

§ 2º O rodízio de que trata este artigo não se aplica:

I - aos veículos utilizados para obtenção de atendimento ou socorro médico;

II - aos veículos utilizados pelos profissionais da área de saúde e imprensa, inclusive aqueles que exercem atividades administrativas e de apoio, no exercício de suas funções, conforme declaração cujo modelo consta do Anexo II; ***(Redação do inciso dada pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

III - aos veículos utilizados pelos servidores públicos que prestam serviço essencial e presencial nas áreas de saúde, segurança pública, assistência social, fiscalização aduaneira e os servidores da Receita Federal do Brasil que trabalham na regularização do cadastro de pessoas físicas (CPF), conforme declaração cujo modelo consta do Anexo III; ***(Redação do inciso dada pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

IV - aos veículos utilizados na prestação de serviços de socorro a incêndio e salvamento, fiscalização e operação de trânsito e ambulâncias;

V - aos veículos utilizados na prestação de serviços de abastecimento e distribuição de água, gás, saneamento, coleta de lixo, energia, telecomunicações, internet e correios, devidamente caracterizados; ***(Redação do inciso dada pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

VI - aos ônibus e táxis;

VII - aos guinchos e veículos utilizados para reboque, controle e ordenamento do trânsito;

VIII - às motocicletas e similares, destinadas a entregas em domicílio;

IX - aos veículos destinados a serviços funerários;

X - aos veículos de uso oficial pela União, Estado e Municípios, incluindo entidades e empresas da Administração Indireta, na prestação de serviços essenciais;

XI - aos veículos utilizados por membros de Poder, do Ministério Público e do Tribunal de Contas, no exercício de suas funções;

XII - aos veículos de transporte de:

a) combustível;

b) insumos e cargas diretamente ligados a atividades hospitalares, de sangue e derivados, de órgãos para transplantes e de material para análises clínicas e a serviços farmacêuticos;

c) de valores, devidamente autorizados pelo Departamento de Polícia Federal;

d) de transporte de produtos alimentares, inclusive para supermercados, mercados, feiras livres, açougues, peixarias, hortifrutigranjeiros, quitandas, centros de abastecimento de alimentos, lojas de conveniência, lojas de venda de água mineral e padarias;

e) produtos de higiene e limpeza; ***(Alínea acrescentada pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

XIII - aos veículos destinados à manutenção e conservação de elevadores, devidamente autorizados para a prestação deste serviço;

XIV - aos veículos utilizados pelas pessoas que trabalham em instituições financeiras e afins, que estejam prestando serviço de pagamento dos benefícios emergenciais decorrentes da pandemia do coronavírus.

XV - aos veículos utilizados por servidores do Poder Judiciário, do Ministério Público e do Tribunal de Contas, no exercício das funções relacionadas a atividades presenciais e indispensáveis, conforme declaração subscrita pela chefia imediata e, no caso dos oficiais de justiça, mediante apresentação da identidade funcional e do respectivo mandado, salvo, quanto a este, se relacionado a processo sob segredo de justiça; ***(Inciso acrescentado pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

XVI - aos veículos utilizados por advogados na realização de diligências profissionais presenciais e urgentes, devidamente comprovadas; ***(Inciso acrescentado pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

XVII - aos veículos utilizados pelo corpo consular, no exercício de suas funções; ***(Inciso acrescentado pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

XVIII - aos veículos utilizados pelos que atuam em regime de trabalho noturno, que se deslocam para a atividade em dia permitido, compatível com a placa do veículo, e voltam à residência no dia seguinte, conforme Declaração do Anexo II, devendo constar a jornada de trabalho; ***(Inciso acrescentado pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

XIX - aos veículos utilizados pelos trabalhadores do setor de transporte coletivo de passageiros, rodoviário ou metroviário, e de distribuição de energia elétrica, sempre no exercício de suas atividades, conforme Declaração do Anexo II; ***(Inciso acrescentado pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

XX - aos veículos utilizados pelos trabalhadores de supermercados, padarias e demais estabelecimentos voltados ao abastecimento alimentar da população; ***(Inciso acrescentado pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

XXI - aos veículos utilizados pelos trabalhadores de farmácias e estabelecimentos de venda de produtos médicohospitalares; ***(Inciso acrescentado pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

XXII - aos veículos utilizados pelos trabalhadores de postos de gasolina; ***(Inciso acrescentado pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

XXIII - aos veículos utilizados pelos trabalhadores em serviços de segurança, limpeza, vigilância, portaria e zeladoria em estabelecimentos públicos e privados, condomínios, entidades associativas e similares. ***(Inciso acrescentado pelo Decreto Nº 49024 DE 14/05/2020).***

Discorrem os requerentes que o Decreto restringe aproximadamente metade da circulação da frota de automóveis nos Municípios referidos no art. 3º, ou seja, Recife, Olinda, Camaragibe, São Lourenço da Mata e Jaboatão dos Guararapes, com a justificativa da a necessidade de diminuição de circulação de pessoas, por conta da pandemia causada pelo coronavírus ("COVID19"), mas a apresentação prévia de estudos ou dados científicos que comprovem a sua ação para diminuir a proliferação da doença.

Alegam que o ato normativo reproduz a medida adotada pela Prefeitura do Município de São Paulo-SP, onde se havia determinado, dias antes, igual restrição de circulação automotiva em datas pares e ímpares, conforme o dígito final da respectiva placa, destacando que na capital paulista o rodízio veicular já teria sido revogado ante a ineficácia da medida.

Os requerentes observam, contudo, que a presente ação afastado do seu objeto a restrição de circulação de pessoas, não vergastada pela presente ação, e que eventual acréscimo no percentual de isolamento a ser experimentado nos municípios afetados pelo Decreto não será decorrente do rodízio veicular, mas efeito direto das restrições de circulação de pessoas impostas pelo Art. 3º da norma.

Ressaltam os requerentes que, já no primeiro dia da intensificação do isolamento social, com o rodízio de veículos autorizados a transitar, o resultado foi alarmante, com aglomerações em terminais de transporte público, oferta insuficiente de ônibus e ausência de fiscalização quanto à obrigatoriedade do uso de máscaras. Além disso, seria evidente que o rodízio de veículos aumentaria a demanda pelo sistema de transporte público, que já é extremamente saturado em condições normais e é considerado um dos maiores vetores de transmissão e contágio do vírus que se pretende combater, destacando a prejudicialidade do rodízio veicular no combate da COVID-19, nos seguintes termos:

"Ao determinar a restrição de circulação de automóveis por meio do Decreto Estadual nº 49.017, que teve por finalidade precípua o combate à transmissão da COVID-19, o Governo do Estado não previu ou desconsiderou as consequências práticas dessa imposição. A população, que antes estava utilizando seus veículos particulares para deslocamento e, portanto, não se expunha às aglomerações de pessoas no transporte, agora se vê obrigada a recorrer ao transporte público de passageiros. É este o caso dos trabalhadores que atuam em serviços essenciais, os quais possuem necessidade de locomoção diária, porém estão impedidos de utilizar seus veículos nas datas estabelecidas pelo rodízio. Para cumprir as obrigações com o trabalho, a maioria terá que recorrer ao aglomerado transporte coletivo, representando um risco à saúde pública muito maior quando comparado à utilização do veículo próprio. Ao invés de diminuir a aglomeração de pessoas, o rodízio de veículos promove seu aumento, pois reduzir a circulação de veículos particulares inexoravelmente aumentará a demanda pelos meios de transporte coletivo, ambiente de intensa aglomeração e ainda mais propício para disseminação da COVID-19. Assim, para além de vulnerar as normas de proteção à saúde, o Decreto Estadual obriga o cidadão a comportar-se de forma contrária às recomendações da Organização Mundial da Saúde, do Ministério da Saúde e das Secretarias Estadual e Municipais de Saúde, incrementando o risco de transmissão e contágio de doenças e, consequentemente, indo de encontro ao próprio objetivo do ato normativo. A utilização de transporte público, por meio de ônibus e metrô, é considerado um dos maiores vetores do contágio da COVID-19, pois expõe os cidadãos ao contato com outras pessoas, em razão da já costumeira superlotação dos veículos, e ao uso de assentos, apoios, barras de metal e de toda uma estrutura compartilhada entre seus usuários sem a devida higienização instantânea, que, digase de passagem, é inviável, além das corriqueiras aglomerações presenciadas nas estações de metrô, paradas e terminais de ônibus, verdadeiros focos de contágio. Não é à toa que o transporte coletivo é considerado o segundo local com maior possibilidade de contágio da COVID-19, atrás apenas dos hospitais, segundo estudos científicos divulgados pela Sociedade Brasileira de Diabetes e pelo próprio Sistema Único de Saúde (SUS). Já os táxis, outra modalidade do sistema de transporte público de passageiros, também não são meios de locomoção eficientes no combate ao contágio, pois promovem o contato direto e constante entre taxistas e passageiros, contando também com estrutura compartilhada entre os diversos usuários. Além disso, diante da dinâmica da atividade e do aumento considerável da demanda, em razão da restrição de utilização de veículos particulares a já rara prática de higienização do veículo entre as viagens para novos passageiros torna-se ainda mais impraticável e incorre nos mesmos problemas relatados quanto aos meios de transporte público de massas. Convém salientar, no mesmo diapasão, que o ato normativo impugnado restringiu a circulação de veículos particulares utilizados para transporte de passageiros por aplicativo, sobrecarregando, ainda mais, as alternativas de transporte público. O tema merece especial atenção e será abordado em tópico exclusivo mais adiante. Por fim, a circulação de pessoas a pé também revela-se prejudicial, ainda que em menor proporção, seja porque expõe os transeuntes ao contato com outros cidadãos, seja porque propicia o contato de todos com objetos diversos fixados nas vias públicas e que podem alojar partículas de matéria com o vírus, seja porque estimula desnecessariamente a saída do isolamento, muitas vezes, para atender necessidades de pouca ou nenhuma relevância ou urgência".

Os requerentes alegam que merece atenção, ainda, o fato de o Decreto em comento não incluir os veículos que operam por aplicativo na lista de exclusões da aplicabilidade da restrição, não havendo fundamentação no Decreto que justificasse a razão para os taxistas poderem trabalhar e os motoristas de aplicativo não que a restrição do Decreto, para ser legítima aos fins que se propõe, não deve ser pautada em preferências ou critérios arrecadatórios, mas tão somente sanitários.

Apontam os requerentes contradição no texto do Decreto uma que aos profissionais de atividades essenciais não é permitida a livre circulação por meio de seus veículos próprios, forçando-os a utilizar o sistema público de transporte, aumentando exponencialmente a probabilidade de que estes venham a se infectar no momento de ir ao seu posto de trabalho.

Discorrem os requerentes a respeito da ausência de lei a ser regulamentada e que, apenas excepcionalmente são admitidos os decretos autônomos, editados apenas pelo Presidente da República, na forma do art. 84, VI, “a” e “b”, da CF/1988.

Além das ofensas a direitos fundamentais do cidadão e da ausência de lei prévia a regulamentar, o dispositivo impugnado também revelaria gravosa usurpação Estadual da competência constitucional atribuída privativamente aos Municípios para legislarem sobre assuntos de interesse local, disposto no Art. 78, I da Constituição Estadual, em reprodução direta do Artigo 30, inciso I, da Constituição Federal.

Sendo assim, pleiteiam, em sede liminar, a suspensão da eficácia do dispositivo impugnado.

Intimado a se manifestar sobre o deferimento da liminar, o Estado de Pernambuco alegou que a parte autora aduz que as medidas previstas no ato objeto da presente ação seriam ineficazes, porém não se desincumbe dos ônus argumentativo e probatório de comprovar a ineficácia. Em outros termos, argumentam os autores que a prognose de resultado prevista no Decreto seria incorreta e, com isso, pretende que o Tribunal realize o controle da referida prognose sem, contudo, comprovar de forma clara o que alega.

Argumentou que no caso de considerar-se inconstitucionais as medidas previstas no Decreto, a decisão teria que, por exemplo, necessariamente responder aos seguintes questionamentos, respeitosamente se pontua: I) Por que a medida é ineficaz? II) Quais as razões da ineficácia? III) Estatisticamente, qual a probabilidade do índice de diminuição ou aumento da contaminação sem e com a utilização das medidas? IV) Qual norma constitucional é contrariada pela adoção das medidas?

Destacou que foi editada a Lei Federal nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, que dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019, *in verbis*:

> “Art. 1º Esta Lei dispõe sobre as medidas que poderão ser adotadas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019. § 1º As medidas estabelecidas nesta Lei objetivam a proteção da coletividade. § 2º Ato do Ministro de Estado da Saúde disporá sobre a duração da situação de emergência de saúde pública de que trata esta Lei. § 3º O prazo de que trata o § 2º deste artigo não poderá ser superior ao declarado pela Organização Mundial de Saúde. Art. 2º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se: I - isolamento: separação de pessoas doentes ou contaminadas, ou de bagagens, meios de transporte, mercadorias ou encomendas postais afetadas, de outros, de maneira a evitar a contaminação

ou a propagação do coronavírus; e II - quarentena: restrição de atividades ou separação de pessoas suspeitas de contaminação das pessoas que não estejam doentes, ou de bagagens, contêineres, animais, meios de transporte ou mercadorias suspeitos de contaminação, de maneira a evitar a possível contaminação ou a propagação do coronavírus".

Portanto, restaria evidenciado que o Decreto nº 49.017, de 11 de maio de 2020, regulamenta a Lei Federal nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, de caráter nacional.

No que concerne ao transporte de passageiros por aplicativo discorreu o Estado que os veículos particulares utilizados para transporte de passageiros por aplicativo encontram em circulação restrita aos deslocamentos relativos às situações de atendimento de necessidades essenciais de aquisição de gêneros alimentícios, medicamentos e produtos de higiene, obtenção de atendimento ou socorro médico, prestação ou utilização de serviços bancários ou atividades análogas, deslocamento ao aeroporto e terminais rodoviários, desempenho de atividades e serviços considerados essenciais, atendimento a intimação ou notificação de autoridade pública, para comparecimento presencial em hora e dia marcados e condução de menores de idade entre as residências dos responsáveis pela guarda compartilhada, respeitado o rodízio.

Considerando o elevado percentual de isolamento social decorrente da restrição da circulação de pessoas, excepcionar do rodízio os veículos particulares utilizados para transporte de passageiros por aplicativo tornaria a frota em grande medida ociosa, aumentando a circulação de veículos, gerando diminuição da taxa de isolamento social e dificultando as ações fiscalizatórias realizadas por agentes públicos nas vias e logradouros públicos, já que os veículos particulares utilizados para transporte de passageiros por aplicativo não possuem nenhuma característica distintiva de outros veículos particulares.

O rodízio de veículos procurou seguir os princípios da proporcionalidade e razoabilidade de forma a preservar aquelas circulações relacionadas a atividades essenciais, de forma e permitir seu funcionamento e lhes assegurar alternativas de locomoção que não promovessem migração significativa de passageiros para o transporte público coletivo.

Dessa forma, o que se percebe é que, numa medida que tem por objetivo restringir a circulação de pessoas e veículos, a natureza do serviço regulamentado, com pintura e placas características, permite a identificação imediata do serviço de táxi, facilitando a atuação dos agentes públicos encarregados da fiscalização das medidas restritivas, realizada em coordenação por agentes da Secretaria de Saúde, do DETRAN, da Polícia Civil e da Polícia Militar, em articulação com órgãos municipais de trânsito, inclusive de forma a evitar congestionamentos nas blitzes de fiscalização (outra medida que diferencia a situação daqui da de SP).

Adicionalmente, a aplicação da exceção do rodízio ao táxi se restringe a aproximadamente a 6 mil veículos em circulação, ao passo que, no caso do serviço por aplicativo, esse número seria significativamente maior. Caso houvesse a excepcionalização do rodízio aos veículos por aplicativos, o número de veículos disponibilizados seria significativamente maior aos de táxi por dia, já que são aproximadamente 40 mil os veículos de aplicativo cadastrados apenas na Capital.

É o relato. Decido especificamente ao requerimento de medida cautelar.

Com o objetivo de limitar a controvérsia inserida no presente feito, consigno que, para os autores da presente ação, o dispositivo normativo impugnado seria inconstitucional por ofensa à garantia constitucional à saúde, por ausência de lei a ser regulamenta por decreto, por usurpação da competência privativa dos municípios e por violação aos princípios da igualdade e da livre iniciativa.

Da violação à garantia da saúde.

Conforme destaco pelo Estado de Pernambuco, o diploma normativo em referência estabelece, no período de 16 a 31 de maio de 2020, a restrição de entrada, saída e circulação de veículos e pessoas nos municípios de Recife, Olinda, Camaragibe, São Lourenço da Mata e Jaboatão dos Guararapes. Essa é a regra. A exceção é a permissão de circulação de pessoas e veículos em hipóteses restritas, relacionadas a atividades essenciais. E, para essas hipóteses restritas, ainda vigora o rol de exceção ao rodízio de circulação de veículos automotores nas vias públicas existentes nos municípios abrangidos.

No entanto, os requerentes alegam que as medidas implementadas estariam aumentando o risco de contaminação e este fato, não devidamente comprovado, por si só, não é capaz de tornar a norma inconstitucional, uma vez que, a despeito da relativização da eficácia da medida adotada, não há comprovação de que o objetivo da norma seria atentar contra a saúde garantida constitucionalmente. Entendo que o posicionamento do sobre a eficácia de medida no plano fático não é capaz de contaminar o efeito jurídico da norma, salvo diante de flagrante demonstração de desvio dos objetivos da norma regulamentadora.

No caso ora tratado, é de ressaltar que, apesar de influenciarem no trânsito e transporte, as medidas adotadas tem por finalidade a preservação da saúde em seu aspecto coletivo. Trata-se, na realidade, de medidas sanitárias que, naturalmente, influenciam em outros sistemas, porém são, repita-se, medidas que dizem respeito à saúde, tema sobre o qual o Estado é competente para normatizar (arts. 23, II e 24, XII da Constituição Federal de 1988).

Entendo que resta evidenciado que o Decreto nº 49.017, de 11 de maio de 2020, regulamenta a Lei Federal nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, de caráter nacional. Sendo assim, entendo, num juízo sumário, que não existe motivo para sustar a norma impugnado por esta alegação específica.

Da alegação de incompetência para decretação do ato impugnado.

Em primeira abordagem, e sem pretensões de esgotamento meritório, muito embora em juízo de cognição sumária, oportuno realçar que não vislumbro relevância na alegação de incompetência do Estado para decretação do Decreto de rodízio de veículos nos Municípios indicados na exordial. Nesse particular, diz a parte demandante em suma: "o dispositivo impugnado também revelaria gravosa usurpação Estadual da competência constitucional atribuída privativamente aos Municípios para legislarem sobre assuntos de interesse local"

Como é de conhecimento de todos, em recente decisão o Excelso Supremo Tribunal Federal decidiu que os Governados e Prefeitos têm competência para decretarem atos e outra medidas de controle da Pandemia Coronavírus – COVI-91, que atingiu o Brasil, também, sem, contudo, afastar a competência da União Federal. Ou seja, embora entenda a mais alta Corte de Justiça do país que Estados e Municípios têm competência, não excluiu a competência da União Federal. É aqui de se indagar: qual a consequência lógica? A resposta é de fácil deslinde. Vejamos. Ora, se aquela S. Corte de Justiça não excluiu a competência de nenhum dos entes da federação, tem-se como corolário lógico que quaisquer um deles (entes da federação) podem tomar medidas administrativas, desde que o imediatamente inferior seja omisso. No caso sub judice, o Estado de Pernambuco editou o decreto em razão da omissão dos Municípios indicados.

Da violação aos princípios da igualdade e da livre iniciativa

No que concerne a suposta violação aos princípios da igualdade e da livre iniciativa, entendo que, de fato, o elevado percentual de isolamento social decorrente da restrição da circulação de pessoas, excepcionar do rodízio os veículos particulares utilizados para transporte de passageiros por aplicativo tornaria a frota em grande medida ociosa, aumentando a circulação de veículos, gerando diminuição da taxa de isolamento social e dificultando as ações fiscalizatórias realizadas por agentes públicos nas vias e logradouros públicos.

Deste modo, a norma tem como fundamento a razoabilidade, pois coloca, sem dúvida, um número menor de veículos nas vias públicas, não se podendo comprovar que tal medida irá aumentar o uso dos transportes coletivos a ponto de

causar um agravamento nos índices da doença nos Municípios atingidos pelo Decreto. Destaco, ainda, que a norma impugnada se trata de medida administrativa temporária e que tem por objetivo principal combater eventual maximização no nível de contágio da COVID-19.

Por fim, destaco que a presunção de constuticionalidade dos atos normativos consagra que apenas em hipóteses excepcionalíssimas se defere a limnar de suspensão de eficácia da norma, devendo ser ratificada pelo Órgão Colegiado. Deste modo, entendo que não houve comprovação latente da necessidade do deferimento da liminar.

Diante do exposto e das circunstâncias expendidas, no que se refere às alegações dos requerentes, não vislumbro requisito necessário a ensejar a pretensão acautelatória neste primeiro momento.

Intime-se o órgão de representação do Estado para prestar informações no prazo de 30 dias.

Recife,

Des. Tenório dos Santos

Relator