

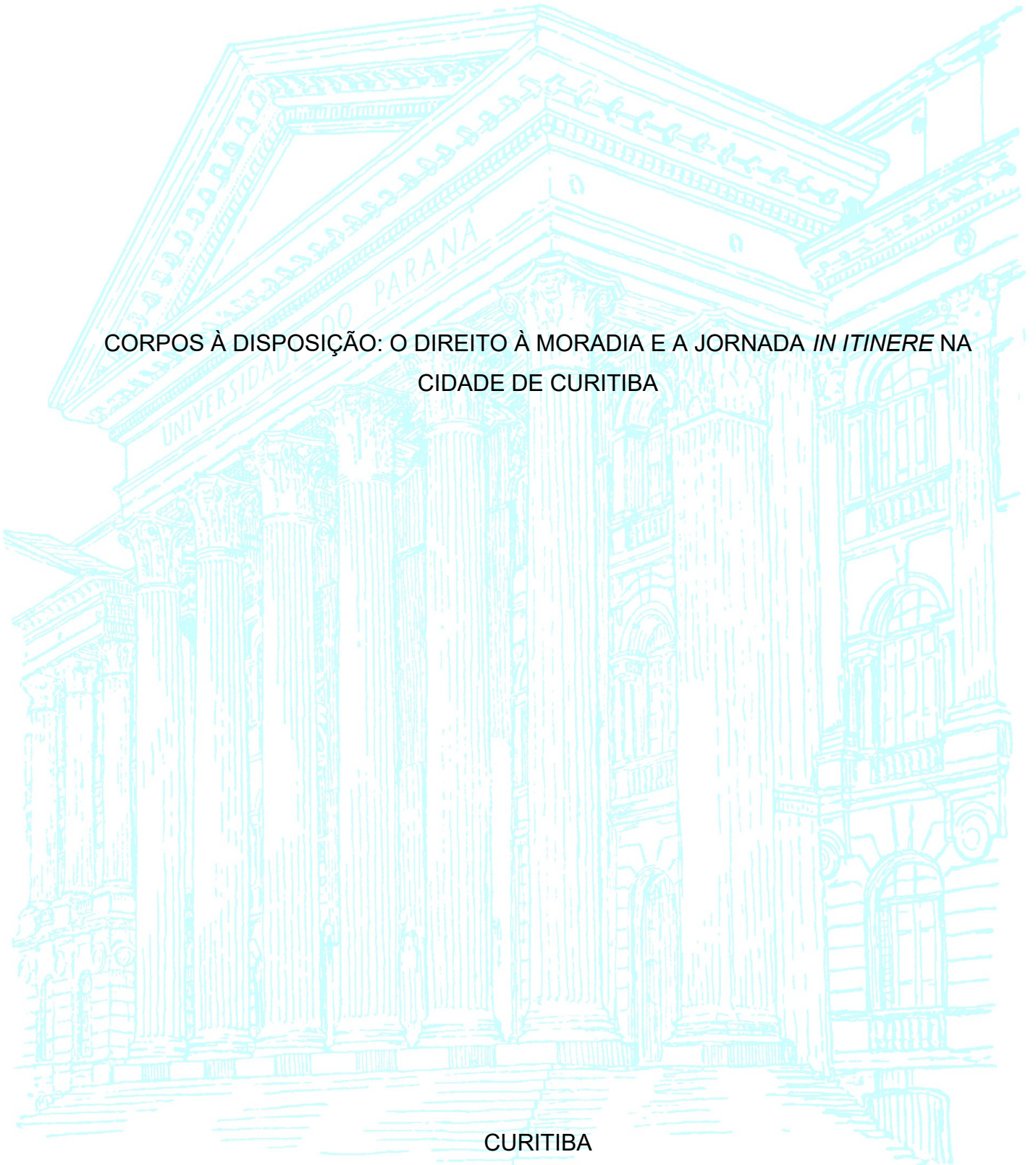
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

GABRIELLE DE SOUZA SANTOS

CORPOS À DISPOSIÇÃO: O DIREITO À MORADIA E A JORNADA *IN ITINERE* NA
CIDADE DE CURITIBA

CURITIBA

2024



GABRIELLE DE SOUZA SANTOS

CORPOS À DISPOSIÇÃO: O DIREITO À MORADIA E A JORNADA *IN ITINERE* NA
CIDADE DE CURITIBA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Graduação em Direito da Universidade
Federal do Paraná, como requisito parcial à
obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Dr. Noa Piatã Bassfeld Gnata

CURITIBA

2024

TERMO DE APROVAÇÃO

CORPOS À DISPOSIÇÃO: O DIREITO À MORADIA E A JORNADA IN ITINERE NA CIDADE DE CURITIBA

[GABRIELLE DE SOUZA SANTOS](#)

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado como requisito parcial para obtenção de Graduação no Curso de Direito, da Faculdade de Direito, Setor de Ciências jurídicas da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:

Noa Piatã Bassfeld Gnata
Orientador

Coorientador

Thais Bressiani Vieira de Rocco
1º Membro

Julia Dumont Petry
2º Membro

*A verdade de um jurista não é a Verdade, mas a consistência,
ou uma conveniência consistente.*

Henry David Thoreau

RESUMO

Durante os deslocamentos do local de moradia até o local de trabalho, há a completa alienação do tempo de vida em prol da atividade laborativa. Apesar disso, em contrariedade aos preceitos constitucionais, o patronato brasileiro promoveu alterações legislativas para declarar que as horas *in itinere* não são, em qualquer hipótese, computadas na jornada de trabalho. Em centros urbanos como a Região Metropolitana de Curitiba, o espaço foi pensado e construído para que ex-escravizados e recém-chegados do êxodo rural e outros fluxos migratórios internos ocupassem as favelas e periferias e se submetessem a longos percursos para a exploração de sua força de trabalho. As grandes cidades do país apresentam essa lógica espacial, uma segregação dos trabalhadores mais pobres nas periferias, destacado da cidade forma. Esse cenário revela a precarização do direito à moradia – na medida em que esta não dispõe dos aspectos mínimos a ela inerentes – e direitos relacionados ao trabalho – na medida em que o trajeto *in itinere* não é integrado ao tempo de jornada de trabalho ou remunerado. Trabalho e moradia são direitos-base e interdependentes, pelos quais outros direitos fundamentais são viabilizados. As migrações pendulares são reflexos da segregação espacial e ilustram uma crise na articulação entre direitos, condições de vida digna e a exploração da força de trabalho. A perpetuação desta segregação, que só permite o acesso de marginalizados no centro formal para o trabalho, compromete a efetividade dos direitos fundamentais.

Palavras-chave: Direito do trabalho. Moradia adequada. Migração pendular. Horas *in itinere*. Tempo à disposição.

ABSTRACT

During the commute from home to the workplace, there is a complete alienation of personal time in favor of labor activities. Despite this, in opposition to constitutional principles, the Brazilian labor system has enacted legislative changes declaring that in itinere hours are not, under any circumstances, counted as part of the workday. In urban centers like the Metropolitan Region of Curitiba, urban planning and development were designed to push formerly enslaved people, recent arrivals from rural exodus, and other internal migration flows into favelas and peripheral areas, forcing them to endure long commutes to have their labor exploited. This spatial segregation between the periphery and the formal city continues to characterize major cities like Curitiba. This situation reveals the precariousness of the right to housing—since it lacks the minimum conditions inherent to it—and labor rights—since commuting time (in itinere) is neither integrated into working hours nor remunerated. Housing and labor are fundamental and interdependent rights, upon which other fundamental rights are built. Pendular migrations reflect spatial segregation and illustrate a crisis in the articulation between rights, dignified living conditions, and the exploitation of labor. The perpetuation of this segregation, which only allows marginalized groups access to formal urban centers for work purposes, undermines the effectiveness of fundamental rights.

Keywords: Labor law. Adequate housing. Pendular migration. In itinere hours. Time at the employer's disposal.

SUMÁRIO

1	FAVELAS E PERIFERIAS: SEGREGAÇÃO ESPACIAL NOS CENTROS URBANOS.....	8
2	HORAS <i>IN ITINERE</i> NO BRASIL.....	12
3	O DIREITO À MORADIA ADEQUADA.....	16
4	HORAS <i>IN ITINERE</i> E A MIGRAÇÃO PENDULAR NA GRANDE CURITIBA	20
5	MULHERES E A DISPOSIÇÃO ININTERRUPTA.....	24
6	A INTERDEPENDÊNCIA DA MORADIA E TRABALHO.....	25
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	26
8	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	28

1 FAVELAS E PERIFERIAS: SEGREGAÇÃO ESPACIAL NOS CENTROS URBANOS

Alguns aspectos da formação de centros urbanos brasileiros decorrem da história da escravização e da exploração colonial. Durante séculos, o Brasil utilizou mão de obra escravizada para sustentar suas atividades econômicas, o que enraizou profundas desigualdades sociais que ainda se refletem na estrutura urbana das cidades. O espaço urbano é segregado; ex-escravizados e seus descendentes são afastados do centro de poder e riqueza.

A extinção gradual a partir de 1871 da forma de produção escravagista e o expurgo dos escravizados dos espaços formais ensejou a formação das favelas. Em algumas cidades, esses grupos passaram a ocupar morros e áreas sem valor econômico para as elites, enquanto em outras se concentraram em regiões periféricas e sem infraestrutura. Esse processo de marginalização criou uma dinâmica de exclusão que transformou o cenário urbano e resultou na formação de assentamentos informais. O desenvolvimento destas áreas foi marcado pela precariedade dos serviços públicos e ausência de políticas inclusivas, já que são situados em espaços periféricos ou morros, nas margens das cidades

O imaginário popular desassocia frequentemente esses eventos históricos e atuais do Município de Curitiba. Com isso, os “resíduos” dessa história são apagados, afastados e mantidos nas periferias curitibanas, que tiveram desenvolvimento similar às dos morros cariocas e – com ainda mais semelhanças – das favelas paulistas. Em outras palavras, Curitiba sofreu – e ainda sofre – o mesmo processo de formação de favelas e periferias visto em outros centros urbanos.

Apesar do destaque que recebe pelo seu planejamento urbano, pela qualidade de vida em algumas regiões e pela estética de suas áreas centrais, fatores que levaram à adjetivação como “cidade modelo” ou “cidade sorriso”, Curitiba não é exceção à regra no que tange a desigualdade social. A cidade reflete, em várias de suas dinâmicas, os mesmos contrastes socioespaciais e a mesma exclusão que caracterizam outras grandes metrópoles brasileiras, onde a disparidade econômica e o legado colonial continuam a determinar as fronteiras sociais e geográficas. Ermínia Maricato é clara nesse sentido:

De qualquer modo, a dimensão confirma a assertiva de que a exceção é a regra. Curitiba, tomada como cidade modelo de planejamento urbano, está cercada por uma coroa formada de numerosos núcleos de terras invadidas, muitos dos quais estão em áreas de proteção ambiental. Nenhuma grande cidade brasileira foge ao destino aqui descrito. E cada vez mais as cidades de porte médio seguem o mesmo caminho. Basta ver o aumento do número de cidades com favelas a cada ano (SNIU/Mincid). (2003, p.159)

Apesar da expulsão e marginalização em direção às favelas e periferias, a necessidade de um contingente de mão de obra, de exército industrial de reserva e de consumo para a produção capitalista possibilitou o acesso das pessoas marginalizadas aos espaços formais. Acesso este permitido apenas para a venda da força de trabalho.

Tanto é que a extinção progressiva da produção escravagista não ocorreu pela ampliação do âmbito de proteção dos direitos individuais aos escravizados, mas pelo interesse do capital em investir na compra de força de trabalho. Os custos de compra e manutenção de uma pessoa escravizada superavam o custo de compra da força de trabalho. Além da eliminação do valor da alimentação, vestimenta, instalações e do risco de perda do patrimônio por morte ou fuga do escravizado, a compra da força de trabalho passou a gerar mais mercado consumidor.

Neste contexto, houve mudanças na forma de produção no campo, que culminaram no êxodo rural no século XX. A Revolução Verde, que ocorreu com a implantação de novas tecnologias agrícolas e novas técnicas de cultivo agropecuário, reduziu drasticamente a necessidade de força de trabalho humano nas áreas rurais. O desemprego rural e a crescente industrialização foram determinantes para a migração às cidades.

Outros processos migratórios, em grande parte em razão do clima e do trabalho, impactaram nas formações das cidades. Com o início da industrialização e a promessa de desenvolvimento, os deslocamentos internos da região do nordeste brasileiro em direção ao sudeste contribuíram com o a formação de grandes metrópoles. O mesmo ocorreu entre o final do século XIX e o início do século XX durante o ciclo da borracha, com imigrações em direção à Amazônia. Mais tarde, a construção de Brasília e a falsa promessa de recompensas em terras e acesso à cidade aos trabalhadores provocou outro fluxo migratório intenso com destino ao centro-oeste.

Durante a mudança da produção agrária para a produção predominantemente urbana e industrial, o controle social, político e econômico permaneceu concentrado

entre os proprietários de terra escravagistas, que passaram a ocupar profissões liberais. Sérgio Buarque de Holanda ressalta a continuidade da organização do campo nos papéis urbanos:

Deve-se reter, todavia, este fato significativo, de que, naquele período, os centros urbanos brasileiros nunca deixaram de se ressentir fortemente da ditadura dos domínios rurais. É importante assinalar-se tal fato, porque ajuda a discriminar, o caráter próprio das nossas cidades coloniais. As funções mais elevadas cabiam nelas, em realidade, aos senhores de terras. (1995, p. 89)

Além dos fluxos migratórios internos, a política higienista de branqueamento atraiu imigrantes ao Brasil para trabalho nas lavouras e indústrias. Entre o final do século XX e o início do século XXI, guerras e desastres impulsionaram a vinda de imigrantes estrangeiros, a exemplo dos eventos que assolaram o Haiti em 2010.

Com mais ou menos peculiaridades, esses processos de migração e formação de assentamentos ocorreram em todo o Brasil. O capitalismo globalizado condensou trabalhadores de diversas origens e ex-escravizados às margens dos centros urbanos formais e passou a explorá-los com a aquisição da força de trabalho. O trabalho sempre foi força motriz de fluxos migratórios. Atualmente, a distância entre as periferias e favelas e os locais de trabalho força a migração pendular em metrópoles.

Migração pendular é o deslocamento intrametropolitano que decorre da desconexão entre o local de moradia e o local de trabalho, estudo e serviços, que se agrava com a expansão do conglomerado urbano, que tem aumentado a distância da migração (RECK; ULTRAMARI, 2023, p. 298). A migração ocorre por processos de atração e repulsão de pessoas, que forçam deslocamentos permanentes, transitórias ou pendulares:

A visão tradicional sobre a migração como processo de “atração” e “repulsão”, categorias da física newtoniana, explica as migrações como um fenômeno do desenvolvimento urbano-industrial, das mudanças do campo para a cidade, o que transformou a vida cotidiana das pessoas originárias de atividades do campo e da população urbana, em geral. (OLIVEIRA, 2011, p.62)

No caso de Curitiba, a concentração dos locais de trabalho no centro formal é o fator de atração, enquanto a segregação territorial é o principal fator de repulsão dos indivíduos para as margens da cidade após o fim da jornada de trabalho, manifestando-se através da marginalização de pessoas pobres e pretas, especulação imobiliária, repressão policial e elevados custos de bens e serviços

Essa marginalização foi incorporada de forma expressa na política curitibana. A partir de 1940, Curitiba instituiu o Plano Agache, que consistiu na planificação radial (do centro às periferias), com o objetivo de setorizar funções urbanas e escoar o centro (IPPUC, 2022, p. 41.). O Plano Agache foi adaptado para o modelo de crescimento linear previsto no Plano Diretor de 1966, que estabeleceu 5 eixos viários estruturais – Eixo Estrutural Norte, Eixo Estrutural Leste, Eixo Estrutural Oeste, Eixo Estrutural Boqueirão e Eixo Estrutural Sul. Esses eixos nortearam as políticas urbanas de habitação e mobilidade. As habitações de interesse social foram estabelecidas nas regiões periféricas e na década de 1970 foi instituída a Rede Integrada de Transporte (RIT). Esses fatores conduziram o crescimento populacional no entorno da cidade, nas periferias.

Além de escoar o centro e viabilizar a urbanização das periferias, a RIT tem como objetivo o transporte da força de trabalho para exploração no centro:

Os sistemas de transporte coletivo (baseados principalmente no ônibus) foram organizados para atender, em condições mínimas, o deslocamento de trabalhadores para atividades produtivas, a reboque dos investimentos no sistema de transporte individual. Mesmo sob gestão estatal, sempre foram tratados como serviço de mercado, controlados por empresas privadas, que transferem os prejuízos da tarifa e dos longos tempos de viagem para os usuários. (STORCK, ano, p. 88.)

Tanto a idealização quanto a gestão do sistema de transporte foram sitiadas pelo patronato empresarial em Curitiba. A cidade foi pensada para afastar os trabalhadores do centro, mas possibilitar seu retorno para exploração da força de trabalho, com os custos dessa pendularização a cargo da própria classe trabalhadora.

2 HORAS *IN ITINERE* NO BRASIL

A jornada de trabalho sempre foi um ponto chave nas disputas entre a classe trabalhadora e a classe detentora dos meios de produção. Para esta, quanto mais horas forem trabalhadas pelo menor custo possível, melhor será a produção e a extração da mais-valia.

Durante a intensificação do trabalho fabril na Revolução Industrial, as principais reivindicações pautavam a limitação das horas trabalhadas. O rifão “*8 hours labour, 8 hours recreation, 8 hours rest*”, repetidamente declarado nos movimentos operários há quase 200 anos, penosamente compõe a pauta de reivindicações atuais. A redução do custo da mercadoria força de trabalho continua sendo o principal fator de interesse do patronato, que tem utilizado da própria regulação estatal para intensificar a exploração do trabalho.

No caso do Brasil, não houve um momento de ruptura com a exploração escravista na alteração para o modo de produção industrial. A industrialização brasileira utilizou mão de obra imigrante e depois passou a absorver a mão de obra de ex-escravizados.

Contudo, houve uma permanência da cultura escravista, mesmo com a introdução da produção capitalista no Brasil. A adoção parcial do liberalismo pelos industriais não resultou na transformação instantânea dos escravizados em trabalhadores assalariados. A noção de propriedade sobre os corpos e a exploração dos trabalhadores foram aspectos que marcaram a industrialização e o crescimento dos centros urbanos.

Ainda que os movimentos operários tenham tensionado as relações de trabalho e que direitos trabalhistas tenham sido reconhecidos ao longo do século XX no Brasil, a regulação estatal e a legalização serviram para estabilizar as condições para o implemento da economia liberal.

Com isso, as alterações legislativas no sentido de limitar a jornada ocorreram, antes de tudo, para conformar as relações de trabalho e pela necessidade de adequação ao modelo capitalista e ao projeto industrial, e não para promover a dignidade de trabalhadores e trabalhadoras. Mesmo após a promulgação da Constituição de 1988, as reformas legislativas não raras vezes mitigam direitos anteriormente reconhecidos.

Especialmente após a compressão do espaço-tempo provocada pela globalização e pela tecnologia, o interesse patronal no aumento de produtividade e na redução de custos coloca em destaque as regulações pertinentes à jornada de trabalho. De acordo com Maurício Godinho Delgado, a jornada de trabalho pode ser definida como:

o lapso temporal diário em que o empregado se coloca à disposição do empregador em virtude do respectivo contrato. É, desse modo, a medida principal do **tempo diário de disponibilidade do obreiro em face de seu empregador** como resultado do cumprimento do contrato de trabalho que os vincula.” (p. 1.024, 2019, grifos meus)

Apesar disso, nem todo tempo alienado pelo indivíduo em decorrência do trabalho é considerado tempo à disposição. A jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho foi firmada no sentido de considerar as horas *in itinere* como tempo à disposição somente quando há uma impossibilidade objetiva de chegar ao local de trabalho.

Durante o período da redemocratização e nos anos subsequentes à promulgação da Constituição, apesar da insurgência de movimentos trabalhistas, com destaque especial as greves operárias do ABC paulista, o Tribunal Superior do Trabalho assentou a Súmula n.º 90, admitindo o cômputo das horas *in itinere* na jornada de trabalho em casos em que ocorra essa impossibilidade objetiva:

Súmula 90 TST: HORAS "IN ITINERE". TEMPO DE SERVIÇO.

I - O tempo despendido pelo empregado, em condução fornecida pelo empregador, até o local de trabalho de difícil acesso, ou não servido por transporte público regular, e para o seu retorno é computável na jornada de trabalho. (ex-Súmula nº 90 - RA 80/1978, DJ 10.11.1978)

II - A incompatibilidade entre os horários de início e término da jornada do empregado e os do transporte público regular é circunstância que também gera o direito às horas "in itinere". (ex-OJ nº 50 da SBDI-1 - inserida em 01.02.1995)

III - A mera insuficiência de transporte público não enseja o pagamento de horas "in itinere". (ex-Súmula nº 324 Res. 16/1993, DJ 21.12.1993)

IV - Se houver transporte público regular em parte do trajeto percorrido em condução da empresa, as horas "in itinere" remuneradas limitam-se ao trecho não alcançado pelo transporte público. (ex-Súmula nº 325 Res. 17/1993, DJ 21.12.1993)

V - Considerando que as horas "in itinere" são computáveis na jornada de trabalho, o tempo que extrapola a jornada legal é considerado como extraordinário e sobre ele deve incidir o adicional respectivo. (ex-OJ nº 236 da SBDI-1 - inserida em 20.06.2001)

Esse entendimento foi incorporado na Consolidação das Leis do Trabalho pela Lei 10.243/2001, que incluiu o parágrafo segundo no artigo 58 com a seguinte redação:

Art. 58 - A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de 8 (oito) horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite.

§ 1º Não serão descontadas nem computadas como jornada extraordinária as variações de horário no registro de ponto não excedentes de cinco minutos, observado o limite máximo de dez minutos diários. (Parágrafo incluído pela Lei nº 10.243, de 19.6.2001)

§ 2º O tempo despendido pelo empregado até o local de trabalho e para o seu retorno, por qualquer meio de transporte, não será computado na jornada de trabalho, salvo quando, tratando-se de local de difícil acesso ou não servido por transporte público, o empregador fornecer a condução. (Parágrafo incluído pela Lei nº 10.243, de 19.6.2001).

Apesar de a redação ter mantido a restrição da inclusão do tempo de deslocamento na jornada de trabalho para as hipóteses de difícil acesso e de inexistência de transporte público, este dispositivo reconhece, ainda que em sentido muito aquém daquele estabelecido na Constituição, que o contrato de trabalho contempla as horas *in itinere*.

No entanto, a Lei Complementar n.º 123 de 2003, com a inclusão do parágrafo terceiro, permitiu que microempresas e empresas de pequeno porte fixassem o tempo médio despendido pelo empregado em acordo ou convenção coletiva para fins de cálculo das horas *in itinere* tratadas no parágrafo segundo:

§ 3º Poderão ser fixados, para as microempresas e empresas de pequeno porte, por meio de acordo ou convenção coletiva, em caso de transporte fornecido pelo empregador, em local de difícil acesso ou não servido por transporte público, o tempo médio despendido pelo empregado, bem como a forma e a natureza da remuneração. (Incluído pela Lei Complementar nº 123, de 2006)

Esse dispositivo possibilitou a negociação entre empregadores e sindicatos para desprezar parte do tempo despendido pelo trabalhador no deslocamento para locais de difícil acesso ou com inexistência de transporte público.

Com o agravamento da precarização dos direitos trabalhistas, a possibilidade de cômputo das horas de deslocamento na jornada de trabalho foi completamente retirada pela reforma trabalhista de 2017 (Lei 13.467 de 2017), que revogou o parágrafo terceiro do artigo 58 da CLT e deu nova redação ao parágrafo segundo,

consignando expressamente que as horas *in itinere* não são tempo à disposição do empregador:

Art. 58 - A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de 8 (oito) horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite.

§ 2º O tempo despendido pelo empregado desde a sua residência até a efetiva ocupação do posto de trabalho e para o seu retorno, caminhando ou por qualquer meio de transporte, inclusive o fornecido pelo empregador, não será computado na jornada de trabalho, por não ser tempo à disposição do empregador.

Essa redação significa verdadeiro retrocesso de direitos sociais. Primeiro, opera-se um processo de repulsão das pessoas às periferias e a restrição do acesso destas à cidade formal apenas para exploração da sua força de trabalho. Na sequência, há uma mitigação das previsões constitucionais de direitos sociais, descaracterizando o tempo que o trabalhador fica efetivamente à disposição como parte da jornada.

As alterações empreitadas pela Reforma Trabalhista nesse tocante não foram declaradas inconstitucionais pelos tribunais brasileiros. A questão chegou ao Tribunal Superior do Trabalho apenas para sanar divergências em relação a aplicação da nova redação a contratos preexistentes. Confira-se:

RECURSO DE REVISTA DO RECLAMANTE. INTERPOSTO NA VIGÊNCIA DA LEI 13.467/17. HORAS IN ITINERE . CONTRATO INICIADO ANTERIORMENTE E MANTIDO APÓS A ALTERAÇÃO DA LEI Nº 13.467/2017. APLICAÇÃO DO ARTIGO 58, § 2º, DA CLT. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. Considerando-se a existência de questão nova em torno da aplicação da lei no tempo quanto à parcela em discussão (horas "in itinere"), no que tange à relação contratual iniciada antes da edição da Lei nº 13.467/17 e mantida após a sua entrada em vigor, deve ser reconhecida a transcendência jurídica da causa , nos termos do art. 896-A, § 1º, IV, da CLT. HORAS IN ITINERE . CONTRATO INICIADO ANTERIORMENTE E MANTIDO APÓS A ALTERAÇÃO DA LEI Nº 13.467/2017. APLICAÇÃO DO ARTIGO 58, § 2º, DA CLT. NÃO PROVIMENTO . A discussão dos autos diz respeito à eficácia intertemporal da Lei nº 13.467/17 quanto ao tema horas "in itinere", em relação aos contratos de trabalho iniciados antes da edição da Lei nº 13.467/17 e mantidos após a entrada em vigor da norma. Como é cediço, os contratos de trabalho são típicos contratos de trato sucessivo, no curso dos quais constantemente são geradas novas prestações. Aquelas situações constituídas na vigência do regramento anterior estão a ele submetidas. Já as prestações originadas após a entrada em vigor da nova lei serão por esta reguladas, sem que isso implique violação do princípio da irretroatividade das normas, por ser o caso de incidência efetiva do princípio da eficácia imediata da lei. A redação anterior do artigo 58, § 2º, da CLT, estabelecia que o tempo despendido pelo empregado no transporte ao local de trabalho e para seu retorno era computado na jornada de trabalho, desde que se

tratasse de local de difícil acesso ou, não servido por transporte público, o empregador fornecesse a condução. Contudo, com a vigência da Lei nº 13.467/2017, o direito às horas "in itinere" foi excluído do ordenamento jurídico trabalhista, não sendo mais considerado um tempo à disposição do empregado ao empregador. Por se tratar de normas de direito material, as modificações trazidas pela Lei nº 13.467/17 são aplicadas imediatamente, razão pela qual não há falar em direito adquirido ou alteração contratual lesiva. Na hipótese, o egrégio Tribunal Regional, ao dar provimento parcial ao recurso ordinário da reclamada para afastar a condenação referente às horas "in itinere" a partir do dia 11/11/2017, observou o marco temporal de vigência da Lei nº 13.467/17 e decidiu em conformidade com a nova redação do artigo 58, § 2º, da CLT. As novas regras de direito material trazidas pela referida norma não se aplicam ao período contratual anterior à 11/11/2017, porém, após superado esse termo, o novo regime jurídico se aplicará plenamente ao caso concreto. Dessa forma, não há falar em violação ao direito adquirido da reclamante e nem ao princípio da irretroatividade das leis, restando incólumes os artigos 5º, XXXVI, da Constituição Federal e 6º da LINDB. Recurso de Revista de que se conhece e a que se nega provimento (TST - RR: 00001643820225090124, Relator: Carlos Eduardo Gomes Pugliesi, Data de Julgamento: 26/06/2024, 8ª Turma, Data de Publicação: 02/07/2024)

A conformação dessas alterações no Poder Judiciário reflete a institucionalização do interesse do patronato e o desmonte da tutela especializada do direito do trabalho no Brasil.

Consignar que o tempo de deslocamento não é tempo à disposição para fins de remuneração e limitação da jornada viola a irredutibilidade salarial, saúde e direito à limitação da jornada.

O projeto urbano que conflui para que a classe trabalhadora ocupasse locais distantes dos centros de trabalho, lazer e equipamentos urbanos foi financiado pelo patronato, que tem interesse direto na valorização do custo da moradia, no transporte e na exploração de mão de obra barateada.

A condição da mobilidade e acesso ao trabalho em Curitiba não viola apenas direitos trabalhistas, mas também outros direitos sociais que também são requisitos para uma vida digna, especialmente o direito à moradia adequada.

3 O DIREITO À MORADIA ADEQUADA

No artigo 25 da Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948) houve o reconhecimento do direito à habitação. O texto dispunha o seguinte (sem grifos no original):

Todo ser humano tem direito a um padrão de vida capaz de assegurar a si e à sua família saúde, bem-estar, inclusive alimentação, vestuário, **habitação**, cuidados médicos e os serviços sociais indispensáveis e direito à segurança em caso de desemprego, doença invalidez, viuvez, velhice ou outros casos de perda dos meios de subsistência em circunstâncias fora de seu controle.

Esse foi um importante avanço na luta para garantir condições materiais de igualdade e condições de vida ante a hegemonia do discurso liberal predominante. Após a adoção da DUDH, o direito a habitação foi novamente afirmado no Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (1966), que trouxe redação semelhante no artigo 11, entretanto, estabeleceu a obrigação do Estado em garantir o exercício do direito à moradia adequada, bem como sua melhoria contínua:

Os Estados Partes do presente Pacto reconhecem o direito de toda pessoa a um nível de vida adequado para si próprio e sua família, inclusive à alimentação, vestimenta e moradia adequadas, assim como a uma melhoria contínua de suas condições de vida. Os Estados Partes tomarão medidas apropriadas para assegurar a consecução desse direito, reconhecendo, nesse sentido, a importância essencial da cooperação internacional fundada no livre consentimento.

Alguns anos após, em 1976, a Conferência das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos (Habitat I) deu origem ao atual Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos e intensificou o debate, a participação e observação das políticas habitacionais em diversos países.

Estes esforços da agenda especializada da ONU culminaram na edição do Comentário Geral nº 4 do Comitê de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais em 1991, que interpretou e elencou atributos ao conceito de moradia adequada de que trata o artigo 11 do PIDESC. Em 1997, o Comitê adotou novas observações ao artigo 11 do pacto pelo Comentário Geral nº 7, que tratou de recomendações sobre despejo forçado.

A ratificação do Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais que se deu pelo Decreto nº 591, de 1992 no governo de Fernando Collor e a introdução do direito à moradia como direito fundamental social na Constituição de 1988 pela Emenda Constitucional 26/2000 estabeleceram no Brasil marcos legais suficientes para a efetivação deste direito.

Apesar de tais marcos legais terem sido introduzidos no Brasil de forma tardia em comparação ao debate já consolidado no âmbito internacional, ainda na década

de 2000 a regulamentação infraconstitucional do direito à moradia, sobretudo os planos diretores editados pelos municípios, não contemplava todos os mecanismos necessários para atender o PIDESC a partir da interpretação dos comentários gerais do Comitê.

O direito à moradia adequada não comporta interpretação restritiva e não se traduz no direito de propriedade ou na existência de local físico. Em verdade, é um direito fim e, ao mesmo tempo, um direito-base, pelo qual se alcança a fruição de outros direitos humanos, que só é possível quando a habitação preenche condições mínimas de adequação.

Ainda que fatores sociais, culturais, econômicos e climáticos, dentre outros, sejam determinantes na definição de adequação da moradia em cada contexto, o Comentário Geral n.º 4 estabelece aspectos universais e indispensáveis:

a) Segurança legal da posse:

A primeira qualidade da moradia adequada elencada pelo Comitê diz respeito à posse. Nota-se no cuidado em definir a propriedade apenas como uma das variedades da posse. Seguir a tradição liberal patrimonialista e associar o direito à posse ao direito à propriedade seria restringir o alcance da moradia adequada, considerando que, em certa medida, problemas relacionados à habitação estão intrinsecamente ligados à dificuldade de aquisição da propriedade. Nesse sentido, esse atributo é justamente para conferir proteção e segurança à posse, especialmente contra ameaças e desocupações forçadas.

b) Disponibilidade de serviços, materiais, facilidades e infraestrutura:

Neste aspecto o direito à moradia adequada se traduz também como direito-base que seja, no mínimo, suficiente para facilitar o acesso à saúde, segurança, conforto, nutrição e recursos naturais sustentáveis. Ou seja, direitos pressupõem a moradia ou dela decorrem são incorporados no conceito de moradia adequada.

c) Custo acessível:

O custo acessível opera se perfaz em duas dimensões. A primeira: o custo da habitação deve se adequar a renda; a segunda: o custeio da moradia não deve comprometer nem ameaçar a subsistência. Isso demanda medidas como a

regulação do mercado imobiliário e necessidade de subsídios e outros mecanismos para garantir o custo acessível a todos.

d) Habitabilidade:

A habitação adequada deve preservar a saúde e integridade física dos ocupantes, o que implica a proteção contra frio, calor, chuva, barulho, enchentes, desabamentos e outros fatores.

e) Acessibilidade:

A acessibilidade deve considerar as características e necessidades dos ocupantes e deve proporcionar recursos necessários para suprir essas demandas. Essa necessidade de adequação deve se estender a todo e qualquer habitante, especialmente aos grupos vulnerabilizados, como crianças, idosos, pessoas com deficiência e vítimas de desastres, que devem ter uma proteção prioritária neste aspecto.

f) Localização:

A localização da moradia deve possibilitar o acesso a serviços, trabalho e lazer. Aqui a moradia também opera como direito-base, pois a falha desse aspecto implica no cerceamento de outros direitos. Com isso, além da necessidade de possibilitar que habitações de interesse social ocupem espaços que já contemplem o fácil acesso e proximidade a esses serviços, deve haver uma atuação contínua do Estado no sentido de promover melhorias em espaços que tenham alguma deficiência, como a construção de escolas, ampliação do SUS e do transporte público.

g) Adequação cultural:

A habitação, especialmente se tratando da forma com que é construída, deve considerar a expressão de identidade e aspectos culturais dos ocupantes. Significa dizer, portanto, que os ocupantes devem participar do processo de escolha das políticas e métodos na construção de habitações de interesse social.

Esses atributos são limites mínimos que devem ser observados em toda moradia. Ainda, alguns desses aspectos servem de instrumento para a efetivação de outros direitos, o que ressalta a fundamentalidade e o caráter de direito-base da moradia.

A partir disso, o direito à moradia adequada está intrinsecamente ligado aos direitos trabalhistas. Considerando sobretudo a fundamentalidade do direito ao trabalho e remuneração digna para o acesso à moradia adequada, e que a moradia adequada pressupõe a proximidade ao trabalho, é que esses dois direitos, ou melhor, grupos de direitos, não devem ser analisados de forma dissociada.

Assim como o direito à moradia adequada, os direitos relacionados ao trabalho são direitos-base, requisitos para acesso a outros direitos fundamentais. Vale dizer que o trabalho é a única fonte de patrimônio que a maioria das pessoas terá acesso ao longo da vida.

Contudo, a política urbana e a construção do espaço em Curitiba e desconstitucionalização dos direitos do trabalho têm provocado uma série de violações.

4 HORAS *IN ITINERE* E A MIGRAÇÃO PENDULAR NA GRANDE CURITIBA

A Região Metropolitana de Curitiba (RMC) possui 29 municípios, a saber: Curitiba, Adrianópolis, Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo do Tenente, Campo Largo, Campo Magro, Cerro Azul, Colombo, Contenda, Doutor Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Lapa, Mandirituba, Piên, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Rio Branco do Sul, Rio Negro, São José dos Pinhais, Quitandinha, Tijucas do Sul e Tunas do Paraná, com um total de 3.560.258 habitantes em 2022 (Censo IBGE).

No Censo IBGE de 2022, Curitiba tinha 1.773.718 habitantes residentes. Os demais municípios não atingiram 500 mil habitantes, sendo que somente 8 ultrapassaram 100 mil habitantes (Almirante Tamandaré, Araucária, Campo Largo, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara e São José dos Pinhais).

Apesar de os municípios limieiros possuírem população pequena em relação a Curitiba, a região Metropolitana de Curitiba foi a que teve a maior taxa de crescimento populacional na década de 1970, incluindo da população que ocupa a

região periférica em condições precarizadas, processo intensificado pela criação dos Eixos Estruturais, da Rede Integrada de Transporte e a extinção do Banco Nacional de Habitação.

Regiões metropolitanas implicam uma interdependência social, econômica, política e produtiva entre os municípios. Alguns dos municípios da Região Metropolitana de Curitiba têm centros industriais e de serviços que concentram empregos, como Araucária, no entanto, boa parte serve de cidade-dormitório para trabalhos localizados em Curitiba ou a estes municípios que concentram empregos, especialmente os que ultrapassam a quantidade de cem mil habitantes. Alguns dos municípios citados estão há mais de 100 quilômetros de distância do centro da metrópole.

Em 2015 o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC abriu um Edital de Concorrência para elaboração de consultoria e pesquisa de origem, destino e modelagem de transportes para revisão do Plano de Mobilidade, que culminou na publicação de um relatório em novembro de 2017¹. A pesquisa analisou os deslocamentos nos municípios que compõem o Núcleo Urbano Central da Região Metropolitana de Curitiba (Almirante Tamandaré, Araucária, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Curitiba, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Rio Branco do Sul e São José dos Pinhais) e em Contenda, Mandirituba e Bocaiúva do Sul.

De acordo com o Relatório, mais de 50% das viagens motorizadas nos municípios de Almirante Tamandaré, Campo Magro e Contenda são realizadas por transporte público. Com exceção de Quatro Barras, em que o transporte coletivo é utilizado em 27% dos deslocamentos, todos os municípios têm ao menos 30% das viagens realizadas por este modal.

O tempo médio de viagem na RMC, independente do modal, totaliza 51 minutos. Já o tempo médio de viagem em transporte individual motorizado totaliza 23 minutos. O Relatório não indicou o tempo médio de viagem em transporte coletivo em nenhum dos municípios.

O tempo médio de deslocamento de 51 minutos permite admitir que cerca de 102 minutos em média são adicionados à jornada de trabalho, tempo dispensado em razão do trabalho sem qualquer contrapartida.

¹Disponível em https://ippuc.org.br/storage/uploads/175a0bce-18b1-49a4-8886-efacccced851/consolidacaode_dados.pdf

De acordo com os últimos dados obtidos pelo Sistema de Monitoramento e Controle do Plano Diretor instituído em 2015 (Lei 14.771/2015), promovido pelo IPPUC, entre os anos de 2000 a 2009 a Rede Integrada de Transporte transportava uma média de 2.269.422 passageiros por dia útil e a rede metropolitana não integrada cerca de 147.079 passageiros por dia útil. (IPPUC, 2010, p. 32).

No que diz respeito à habitação, o monitoramento do IPPUC apontou que entre 2000 e 2009 havia mais de 62 mil domicílios em Curitiba em situação irregular, que se concentravam em bairros periféricos.

Essas pesquisas e os dados provenientes dos últimos recenseamentos subsidiaram as análises feitas nos Planos Setoriais, definidos como “*atos administrativos que trazem os projetos e ações a serem implementadas pelo Poder Público Municipal, considerando os princípios, diretrizes e objetivos previstos no Plano Diretor*”², ou seja, documentos infralegais com o planejamento e detalhamento de políticas públicas e objetivos específicos. A última revisão do Plano Setorial de Mobilidade e Transporte Integrado ocorreu em 2022.

O Plano Setorial de Mobilidade indicou que em 2020, Curitiba tinha uma distribuição de trabalho de 5% em atividades industriais, 28,4% em atividades de comércio, 59,4% em serviços e 7,1% em outros ramos, com 163.950 estabelecimentos comerciais. (IPPUC, 2022, p. 36). A metrópole é o principal destino das migrações pendulares na RMC. Cerca de 52% dos deslocamentos diários para Curitiba são realizados por transporte público coletivo. (Idem, p. 56).

Isso revela que Curitiba é um centro urbano de grande exploração da força de trabalho. Os trabalhadores e trabalhadoras dos estabelecimentos localizados próximo ao centro urbano moram em bairros periféricos ou municípios da RMC e dependem do uso de transporte público coletivo para o deslocamento diário, sobretudo quando a distância ultrapassa 5km e o modal passa a ser utilizado em 40,83% das viagens (Idem p. 54).

Apesar do tempo médio de deslocamento de 51 minutos, o Plano Setorial de Mobilidade e Transporte Integrado – Parte 2 indica que 10% das viagens de transporte público coletivo na RMC têm duração superior a uma hora e meia, e em torno de 20% são para viagens de uma hora a uma hora e meia (2022, p. 97).

² Lei nº 14.771/2015

A expansão da Região Metropolitana e a necessidade de longos deslocamentos até o local de trabalho, estudo e outros equipamentos urbanos também se relacionam diretamente com o custo da moradia em Curitiba. Em setembro de 2024, o custo médio do aluguel em Curitiba era de R\$ 41,09 por m². Os aluguéis em bairros mais próximos ao centro superam a média, a exemplo do Centro Cívico, bairro representativo do centro comercial de Curitiba, cujo valor médio do aluguel corresponde a R\$ 45,8/m² (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, 2024, p. 22). Para aquisição imobiliária, a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE) apurou que para setembro de 2024 o valor do metro quadrado em Curitiba custava cerca de R\$ 10.357,00 (Idem, p. 24).

No Censo 2022, Curitiba tinha 86,96% de domicílios permanentemente ocupados e 13% de domicílios desocupados. A existência de domicílios vagos intensifica o processo de especulação imobiliária, de interesse de incorporadoras e grandes proprietários.

Com esse cenário, para alugar um imóvel de aproximadamente 60m² quadrados são necessários cerca de R\$ 2.465,40, para a aquisição aproximadamente R\$ 621.420,00. Esses valores são diametralmente opostos ao rendimento médio na RMC, que correspondia a 3,6 salários-mínimos em Curitiba, 2,1 salários mínimos em Almirante Tamandaré e 2,4 salários mínimos em Colombo, por exemplo, considerando trabalhadores formais (Censo 2022). Ressalta-se que o aluguel é considerado excessivamente oneroso quando ultrapassa 30% do rendimento familiar.

Esses fatores resultam diretamente das políticas urbanísticas estabelecidas sobretudo na década de 1970 e 1980 e a contínua hegemonia do patronato curitibano. Trabalhadores não têm direito à cidade, cujo acesso só lhe é permitido para comercialização da força de trabalho. A conformação do conglomerado urbano de Curitiba, assim como de outras metrópoles, ocorreu com a expansão das periferias, preconizada pelos planos diretores e pelo mito da integração da Rede Integrada de Transportes, e com longos deslocamentos diários de estudantes e trabalhadores.

O custo de tempo incorporado pela distância da moradia em relação ao trabalho e outros equipamentos urbanos compromete a fruição do tempo de descanso, lazer, estudo, religião e outros aspectos necessários para uma vida digna.

Nesse contexto, a intersecção de vulnerabilidades de alguns grupos, como pessoas com deficiência, idosos e mulheres agravam as condições relacionadas ao trabalho e à moradia.

5 MULHERES E A DISPOSIÇÃO ININTERRUPTA

Os problemas relacionados ao custo da moradia, distância do trabalho e rendimentos se intensificam quando analisados sob a perspectiva de gênero. As vulnerabilidades em que mulheres e meninas são inseridas, sobretudo a dupla jornada feminina e a disparidade de rendimentos precarizam ainda mais o acesso à moradia e aumentam as horas em que ficam à disposição, seja em razão do trajeto ao trabalho remunerado, seja no trabalho de cuidado doméstico.

De acordo com o levantamento feito pela FIPE (2024, p. 30), no segundo semestre de 2024, apenas 11% das aquisições de imóveis em Curitiba foram realizadas por mulheres, enquanto os homens representaram 89% das transações. A falta de acesso à imóveis próprios em Curitiba provoca o afastamento das mulheres cada vez mais à periferia e a onerosidade excessiva com aluguéis.

A disparidade salarial de gênero, por sua vez, ainda é latente em Curitiba. Segundo o Censo de 2010, nas menores faixas de rendimento há predominância de mulheres. Na categoria de pessoas sem rendimento, mulheres totalizam 247.302, enquanto homens 146.010, na faixa de rendimentos até 1/4 de salário-mínimo, mulheres totalizam 13.718, enquanto homens 6.356. Na faixa de 1/4 a 1/2 salário-mínimo, mulheres totalizam 11.563, enquanto homens 5.628. Na faixa de 1/2 a 1 salário-mínimo, mulheres totalizam 95.876 e homens 49.569. Por fim, a última faixa em que mulheres são a maioria é de 1 a 2 salários-mínimos, as mulheres totalizam 193.641, enquanto os homens totalizam 162.221.

Há uma incidência maior de mulheres recebendo baixos rendimentos que são insuficientes para custear os elevados aluguéis e ou adquirir imóveis em Curitiba. Nas faixas de rendimentos superiores a 2 salários-mínimos, há maior incidência de homens.

Nesse aspecto também se reforça a interdependência da remuneração, acesso à moradia e distância do local de trabalho. Quanto menor a remuneração, menor o acesso à moradia e maior o deslocamento diário. Somado a esses fatores,

a invisibilidade do trabalho de cuidado, que se opera de forma contínua e ininterrupta, a falta de acesso a veículo individual e outras vulnerabilidades relacionadas ao gênero impõe a mulheres rotinas extenuantes. Após a nova redação do parágrafo segundo do artigo 58 da CLT estabelecida pela Reforma Trabalhista de 2017, a possibilidade de qualquer contraprestação pelas horas *in itinere* foi inviabilizada.

Corpos femininos ficam integralmente à disposição, sem remuneração, indenização ou visibilidade.

6 A INTERDEPENDÊNCIA DA MORADIA E TRABALHO

O direito à moradia adequada e os direitos trabalhistas são direitos-base, indispensáveis e imediatos para a salvaguarda de outros direitos, e possuem uma relação de interdependência. A violação de um implica violação do outro. Baixos rendimentos impedem o acesso à cidade formal e restringem as opções de moradia, obrigando trabalhadores a residirem em áreas periféricas; a moradia inadequada, que não atende ao aspecto da localização, força trabalhadores a se submeterem a longos deslocamentos sem qualquer compensação.

Nesse panorama, há uma imposição de tripla proteção: 1) do direito à moradia adequada, que pressupõe a proximidade ao trabalho e a outros equipamentos urbanos; 2) do tempo à disposição e a respectiva remuneração; e 3) da duração máxima constitucional da jornada de trabalho, fundamental para garantir tempo ao lazer, convívio familiar e outras atividades que compõem uma vida plena e equilibrada. Não há tutela efetiva em qualquer uma dessas dimensões.

A configuração do espaço urbano foi estrategicamente pensada e construída para estabelecer assentamentos de trabalhadores no entorno da cidade formal, longe dos centros econômicos, cujo acesso é restrito à elite curitibana. Essa segregação socioespacial é reforçada pela rede de transporte público, por sua vez, foi construída apenas para transporte da mercadoria força de trabalho para exploração. Ao transferir para os trabalhadores os custos, as dificuldades e os tempos extensos dos deslocamentos, as políticas urbanas institucionalizam uma forma de exploração que limita o pleno exercício dos direitos fundamentais.

Em consonância aos projetos locais de conformação do espaço urbano e do acesso à cidade, em contrariedade aos preceitos estabelecidos na Constituição, o patronato brasileiro promoveu alterações legislativas para assentar que as horas *in itinere* não são, em qualquer hipótese, computadas na jornada de trabalho. Durante o deslocamento, há a completa alienação do tempo de vida em prol do trabalho, que deve ser computado para fins de remuneração e limitação da jornada.

A limitação das horas à disposição é condição preliminar para emancipação, assim como o direito à moradia adequada, que constitui um pré-requisito para o acesso a outros direitos fundamentais. Sem essa proteção, há uma consequente violação dos direitos ao lazer, educação, saúde, família, liberdade de crença e outros que pressupõe a tutela do tempo à disposição e da habitação.

Há um estado inconstitucional de coisas no maior conglomerado urbano do sul do Brasil, que conserva o status de 'Cidade Modelo', enquanto reserva corpos à disposição nas periferias.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Há uma dupla responsabilidade do patronato curitibano na violação destes direitos. Em primeiro momento, no afastamento de trabalhadores dos centros urbanos, consolidando uma segregação socioespacial que mantém as populações marginalizadas afastadas dos serviços essenciais, do lazer e da proximidade ao trabalho. Em segundo momento, na exploração da força de trabalho sem a devida remuneração das horas *in itinere*, perpetuando uma lógica de alienação do tempo de vida em benefício exclusivo do empregador.

Promover o cômputo do tempo de deslocamento na jornada de trabalho seria uma medida meramente compensatória para mitigar os danos decorrentes dessa segregação. Embora necessária, é insuficiente para garantir a emancipação da classe trabalhadora, pois não enfrenta as raízes estruturais que perpetuam essas desigualdades.

A limitação do tempo alienado em prol do trabalho é apenas um primeiro passo, mas só possibilita o acesso a outros direitos fundamentais quando combinada com a garantia de moradia adequada. Essa moradia deve atender a critérios de localização, infraestrutura e acessibilidade, de forma a assegurar que os

indivíduos tenham oportunidades reais de usufruir de outros direitos, como saúde, educação, lazer e convivência familiar.

Isso reforça a interdependência entre o direito à moradia e ao trabalho, ambos indispensáveis para uma vida digna. Mais do que isso, revela que a ineficácia ou violação de um desses direitos compromete diretamente o exercício de outros, criando um ciclo de exclusão que reforça as desigualdades sociais.

Não obstante, o cabo de força entre a proteção e a precarização dos direitos sociais sempre pende para o mesmo lado, ainda que de tempos em tempos afrouxe para não arrebentar a corda.

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Recurso de Revista do reclamante. Interposto na vigência da Lei 13.467/17. Horas *in itinere*. Contrato iniciado anteriormente e mantido após a alteração da Lei nº 13.467/2017. Aplicação do artigo 58, § 2º, da CLT. Transcendência jurídica reconhecida. Relator: Carlos Eduardo Gomes Pugliesi. 8ª Turma. Data de julgamento: 26 jun. 2024. Data de publicação: 2 jul. 2024. Processo n.º 0000164-38.2022.5.09.0124.

BRASIL. TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO (Brasil). **Súmula n.º 90**. Horas "in itinere". Tempo de serviço. Diário da Justiça, Brasília, DF, 10 nov. 1978.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. **Tempo à disposição é todo tempo à disposição**. In: SEVERO, Valdete Souto; SOUTO MAIOR, Jorge Luiz (coords.). Resistência – aportes teóricos contra o retrocesso trabalhista. São Paulo: Expressão Popular, 2017. p. 267-280.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores** —Maurício Godinho Delgado. — 18. ed.— São Paulo : LTr, 2019.

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS – FIPE. **Raio-X FipeZap: 2º Trimestre de 2024**. 2024. Disponível em: <https://downloads.fipe.org.br/indices/fipezap/raiox/raio-x-fipezap-2024t2.pdf>. Acesso em: 31 out. 2024.

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS – FIPE. **FipeZap: Índice Residencial de Locação. 2024**. Disponível em: <https://downloads.fipe.org.br/indices/fipezap/fipezap-202409-residencial-locacao.pdf>. Acesso em: 31 out. 2024

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS – FIPE. FipeZap: **Índice Residencial de Venda. 2024**. Disponível em: <https://downloads.fipe.org.br/indices/fipezap/fipezap-202409-residencial-venda-publico.pdf>. Acesso em: 31 out. 2024.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. 1902-19X2. **Raízes do Brasil** / Sérgio Buarque de Holanda.. — 26 ed. — São Paulo : Companhia das Letras. 1995.

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC. **Plano Diretor de Curitiba: habitação e habitação de interesse social – Análise de desempenho**,

1970 a 2009. / Coordenação de Maria Teresa Bonatto de Castro e Marilía Isfer Ravello. Curitiba: IPPUC 2010. p. ; il.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA - IPPUC. **Consolidação de dados para Curitiba**. Curitiba: IPPUC, 2017. Disponível em: https://ippuc.org.br/storage/uploads/175a0bce-18b1-49a4-8886-efacccced851/consolidacaode_dados.pdf. Acesso em: 25 ago. 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA - IPPUC. **Plano Diretor de Curitiba: mobilidade urbana e transporte integrado – Análise de desempenho**, 1970 a 2009. / Coordenação de Maria Teresa Bonatto de Castro e Marilía Isfre Ravello. Curitiba: IPPUC 2010. p. ; il.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA – IPPUC. **Plano Setorial de Mobilidade Urbana – Volume 1**. Curitiba: IPPUC, 2022. Disponível em: <https://ippuc.org.br/storage/uploads/0a2076cd-5284-4183-8aed-9c12c0aa617b/PS-Mobilidade-VOL-1.pdf>. Acesso em: 20 out. 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA – IPPUC. **Plano Setorial de Mobilidade Urbana – Volume 2**. Curitiba: IPPUC, 2022. Disponível em: <https://ippuc.org.br/storage/uploads/0a2076cd-5284-4183-8aed-9c12c0aa617b/PS-Mobilidade-VOL-2.pdf>. Acesso em: 20 out. 2024.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – IPARDES. **Caderno Estatístico dos Municípios: Curitiba**. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=80000&btOk=ok>. Acesso em: 01 nov. 2024

MAIOR, Jorge Luiz Souto. **História do direito do trabalho no Brasil: curso de direito do trabalho**, volume I: parte II / Jorge Luiz Souto Maior. – São Paulo: LTr, 2017.

MARICATO, Erminia. **Metrópole, legislação e desigualdade**. Estudos Avançados, São Paulo – IEA USP, v.17, n.48, p.151-166, 2003.

OLIVEIRA, L. A. P. **Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv49781.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2024.

RECK, G.; ULTRAMARI, C. **Deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de Curitiba: um estudo sobre ações dos anos 1990 e impactos nas décadas seguintes**. Boletim de Geografia, v. 41, p. 297-315, e63454, 4 ago. 2023.

STORCK, Gustavo Raldi. **Transporte público: entre a expansão da metrópole e o direito à cidade**. In: FERREIRA, Jeferson de Souza; SOUZA, Maria (Orgs.). Curitiba: reforma urbana e direito à cidade. Curitiba: Observatório das Metrópoles, 2022. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrololes.net.br/wp-content/uploads/2023/01/CURITIBA-Reforma-Urbana-e-Direito-a-Cidade-v1.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2024.