

## **Impacto da mobilidade urbana na jornada de trabalho à luz do transporte na cidade do Rio de Janeiro**

## **Transportation in the city of Rio de Janeiro and the impact of urban mobility on the working day**

DOI: 10.55905/D&Iv2n1-009

Recebido: 09/27/2025

Aceito: 10/24/2025

**Iury Lima Tavares<sup>1</sup>, Hector Luiz Martins Figueira<sup>2</sup>**

### **RESUMO**

O objetivo geral do presente trabalho é pesquisar como a mobilidade urbana, subespécie do direito da cidade, impacta na promoção de direitos e garantias fundamentais, tendo como recorte o direito do trabalho como um direito social e a análise específica de como a jornada de trabalho é impactada pela mobilidade urbana. Busca-se com o presente trabalho, através da pesquisa bibliográfica e jurisprudencial, externalizar quais os fatores que correlacionam o aumento da carga da jornada de trabalho com a mobilidade urbana sustentável (ou a ausência dela). Busca-se analisar os conceitos de direito à cidade, mobilidade urbana sustentável, jornada de trabalho, bem como suas respectivas correlações como direitos fundamentais.

**Palavras-chave:** mobilidade urbana, jornada de trabalho, direitos fundamentais.

### **ABSTRACT**

The general objective of this work is to investigate how urban mobility, a subspecies of the right to the city, impacts the promotion of fundamental rights and guarantees, focusing on labor law as a social right and specifically analyzing how the working day is impacted by urban mobility. Through bibliographical and case law research, this work seeks to identify the factors that correlate increased working hours with sustainable urban mobility (or the lack thereof). It seeks to analyze the concepts of the right to the city, sustainable urban mobility, and the working day, as well as their respective correlations as fundamental rights.

**Keywords:** urban mobility, working hours, fundamental rights.

<sup>1</sup> Graduado em Direito, Centro Universitário IBMR, E-mail: iurylimatavares@gmail.com

<sup>2</sup> Pós-Doutor em Direito pelo Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Doutor e Mestre em Direito Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA), Professor da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). E-mail: hmartinsfigueira@gmail.com

## 1 INTRODUÇÃO

A cidade é regulada pelo regime jurídico-urbano que faz com que o Direito da Cidade seja uma disciplina autônoma<sup>3</sup>. A mobilidade urbana, que se origina do Direito à Cidade<sup>4</sup>, é um direito humano que, quando transformado em mercadoria, representa a tensão dialética entre locomoção e lucro. Identifica-se, portanto, a necessidade de normatizar a mobilidade urbana como fator social em vista de equilibrar os interesses privados com a promoção de justiça social.

Nesse sentido, o transporte, positivado na Constituição Federal no ano de 2015 através da EC nº 90, em virtude dos movimentos populares que se insurgiram no país a partir de 2013, compõe o objeto do presente artigo, considerando, respectivo impacto em um dos direitos fundamentais: o direito ao trabalho digno. Considerando, portanto, os critérios de mobilidade urbana sustentável definidos pela ONU na Agenda de 2030, busca-se analisar como os fenômenos de fato e de direito se correlacionam e impactam a jornada de trabalho por meio do transporte.

O problema de pesquisa reside em considerar as variáveis, cidade, urbanismo, locomoção e direito do trabalho, temáticas que se interconectam e deságuam na necessidade de se pensar políticas públicas conscientes de melhora desses elementos.

A metodologia do trabalho se ampara no modelo de revisão de bibliografia, onde olharemos a literatura sobre o tema e relacionaremos com as questões atuais que a mobilidade da cidade do Rio de Janeiro apresenta.

Desse modo, o trabalho foi dividido nos seguintes itens: mobilidade na cidade e o trabalho; com os subitens: direito à cidade e mobilidade urbana sustentável. Adiante, enfrenta-se o tema jornada de trabalho e por último transporte carioca e saúde.

## 2 A MOBILIDADE NA CIDADE E O TRABALHO

Iniciaremos este capítulo com a definição dos conceitos chave que serão aqui discutidos, quais sejam, o direito à cidade, a mobilidade urbana e a jornada de trabalho.

---

<sup>3</sup> MOTA, Mauricio Jorge Pereira da; TORRES, Marcos Alcino de Azevedo; MOURA, E. A. C. Por uma teoria do direito constitucional da cidade. *Direito da Cidade*, v. 14, p. 2847-2873, 2022.

<sup>4</sup> HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

Esses conceitos são centrais para a compreensão das dinâmicas que regem as cidades contemporâneas assim como sua elucidação é crucial para o desenvolvimento de uma análise mais aprofundada sobre o tema.

Diante disso, a constituição federal consagra a dignidade da pessoa humana como um dos princípios fundamentais do Estado brasileiro<sup>5</sup>. A partir dessa interpretação verifica-se da interpretação constitucional a superação da noção de propriedade burguesa para a vinculação tanto pública quanto privada da sua interpretação sob a luz da função social.

Nessa ordem de ideias, apesar de todas as evoluções sistematizadas que elevaram a cidade a partir da elaboração do seu regime jurídico autônomo e independente, ao analisar os fenômenos sociais da cidade sob ótica da primazia da realidade verifica-se que os avanços que deveriam promover a execução dos direitos fundamentais muita das vezes, como se verá a seguir, não conseguem passar da mera definição de competências constitucional.

Isso, porque, a cidade do Rio de Janeiro é a quarta cidade do mundo com maior tempo médio de viagem gasto no transporte público, cerca de 67 minutos para cada trajeto<sup>6</sup>. Dessa forma, depreende-se que o cidadão que utiliza os transportes públicos gasta, além das suas 8 horas de jornada de trabalho, em média 2 horas por dia.

## 2.1 DIREITO À CIDADE

Conforme o doutrinador Celso Pacheco Fiorillo “a cidade é entendida como o espaço territorial onde vivem os seus habitantes, de modo que o direito de propriedade não é ilimitado, mas sim condicionado ao cumprimento da sua função social.”<sup>7</sup>. Nessa toada, cabe questionar quando e como a propriedade urbana cumpre sua função social.

---

<sup>5</sup> AZEVEDO TORRES, Marcos Alcino de; MOURA, E. A. C.; MOTA, M. J. P. Direito humano-fundamental à moradia à luz da dignidade da pessoa humana: tutela normativa e políticas públicas urbanas. *Direito da Cidade*, v. 15, p. 2106, 2023.

<sup>6</sup> MOBILIDADE, Redação. Rio de Janeiro é a quarta cidade no mundo com maior tempo médio de viagem no transporte público. Estadão. 19 de setembro de 2023. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/rio-de-janeiro-e-a-quarta-cidade-no-mundo-com-maior-tempo-medio-de-viagem-no-transporte-publico/#:~:text=O%20Rio%20de%20Janeiro%20%C3%A9,de%20um%20ponto%20a%20outro>. Acesso em: 20/08/2024.

<sup>7</sup> FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. *Curso de Direito Ambiental*. 10 ed. ver. Atual e ampl. São Paulo. Saraiva, 2009, p. 343.

Assim, essa resposta pode estar prevista no art. 182 da CRFB em seus parágrafos primeiro e segundo, veja-se:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.<sup>8</sup>

Assim, nota-se que a função social da propriedade<sup>9</sup> urbana é tema indissociável quando se estuda o direito à cidade. A mesma é cumprida quando se atende às exigências fundamentais de uma política de desenvolvimento e crescimento urbano expressa pelo plano diretor. Nesse sentido, Fiorillo ensina:

Cabe ao município com mais de vinte mil habitantes, através do plano diretor, fixar as exigências fundamentais da ordenação da cidade, com o propósito de limitar o direito de propriedade dos particulares, tendo em vista proporcionar uma sadia qualidade de vida a toda a coletividade.<sup>10</sup>

Correlato ao tema, temos que o art. 2º, incisos I e II, do Estatuto da Cidade (Lei no 10.257/2001), que trata do direito às cidades sustentáveis como fundamento do pleno desenvolvimento sustentável das cidades. Esse estatuto regulamenta os artigos relacionados à política urbana no âmbito federal (artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 – CF/1988).

No Estatuto da Cidade, o direito a cidades sustentáveis é entendido como "o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, tanto para as gerações presentes quanto

<sup>8</sup> BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 05/03/2024.

<sup>9</sup> A qualificação da propriedade pela sua função social não implica supressão dos poderes inerentes à propriedade, nem importa em negação da propriedade privada; antes, importa em legitimação da propriedade privada, capitalista, “e a compatibiliza com a democracia social que caracteriza os sistemas políticos contemporâneos” SCHREIBER, Anderson. Função social da propriedade na prática jurisprudencial brasileira. *Revista Trimestral de Direito Civil*. Rio de Janeiro: PADMA Editora, v. 6, abr/jun, 2001, p. 159.

<sup>10</sup> FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. *Curso de Direito Ambiental*. 10 ed. ver. Atual e ampl. São Paulo. Saraiva, 2009, p. 344.

para as futuras" (art. 2º, inciso I). Dessa forma, pode-se afirmar que a ideia de direito à cidade expressa na lei engloba uma vasta gama de direitos.

O direito à cidade é um direito coletivo e difuso, de natureza indivisível, pertencente a todos os habitantes da cidade, das gerações atuais e futuras. É o direito de habitar, utilizar e participar da construção de cidades justas, inclusivas, democráticas e sustentáveis. A interpretação do direito à cidade deve ser feita considerando a garantia e a promoção dos direitos humanos, abrangendo os direitos civis, políticos, sociais, econômicos e culturais reconhecidos internacionalmente para todos.

ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL. MUNICÍPIO DE NITERÓI. PLANO DIRETOR. FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE. MOBILIDADE URBANA. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO. PRIORIDADE. ACESSIBILIDADE. SUSTENTABILIDADE. PRINCÍPIO DA LEGALIDADE. DIREITO À CIDADE.

1. O Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana e deve ser aprovado pela Câmara Municipal, observando-se as diretrizes previstas no Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/2001).
2. A função social da propriedade urbana deve ser garantida pela implementação de infraestrutura adequada que atenda ao transporte público coletivo, priorizando a acessibilidade e a sustentabilidade, em conformidade com os princípios do Estatuto da Cidade e da Constituição Federal.
3. As políticas de mobilidade urbana devem ser formuladas de forma a garantir o direito à cidade e ao bem-estar dos habitantes, respeitando o princípio da legalidade e a necessidade de preservação ambiental.
4. Recurso especial parcialmente provido.<sup>11</sup>

O caso acima envolveu uma disputa sobre a aplicação da função social da propriedade, em particular como ela se relaciona com questões de mobilidade urbana. O ponto principal foi a discussão sobre a possibilidade de se impor restrições ao direito de propriedade para atender a demandas de mobilidade urbana e interesses coletivos, como a construção de vias públicas ou a preservação de áreas para expansão do sistema de transporte público.

A Quarta Turma do STJ reafirmou que a função social da propriedade deve ser respeitada, especialmente em contextos que envolvem a coletividade, como a mobilidade urbana. O tribunal entendeu que o direito de propriedade não é absoluto e deve ser exercido em conformidade com sua função social, que pode incluir a necessidade de adequação do imóvel para atender a projetos de urbanização e mobilidade. Assim, a

---

<sup>11</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *Recurso Especial n. 1.799.343*, do Rio de Janeiro, Relatora: Ministra Regina Helena Costa, julgado em 12 de março de 2019. Primeira Turma.

decisão permitiu que o interesse público prevalecesse, autorizando intervenções na propriedade privada em prol da melhoria da mobilidade urbana.

Essa decisão é significativa porque fortaleceu o entendimento de que a função social da propriedade pode justificar restrições ao uso da propriedade privada quando o interesse coletivo, especialmente em questões de urbanização e mobilidade, está em jogo. Isso reflete a importância crescente da mobilidade urbana nas políticas públicas e a necessidade de equilibrar os direitos individuais com os interesses da sociedade.

O Estatuto da Cidade enfatizou a importância dos planos diretores como o principal instrumento para a concretização do direito à cidade e criou diversos mecanismos jurídicos e políticos com o objetivo de combater processos que promovem desigualdades urbanas, como o parcelamento, a edificação e a utilização compulsória de terrenos. Entre esses mecanismos estão: o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo ao longo do tempo, com desapropriação mediante pagamento em títulos da dívida pública; o direito de preempção; o direito de superfície; a outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso; a transferência do direito de construir; e a operação urbana consorciada.

Através de todos esses mecanismos, pode-se concluir que o objetivo do Estatuto da cidade imprime a seguinte ideia pensada pelo professor Paulo Bessa Antunes:

O estatuto da cidade é uma norma jurídica que veio estabelecer os princípios gerais a serem adotados para a boa gestão da vida urbana. [...] Gerir cidades é produzir impactos sobre o meio ambiente - positivos e negativos. Como um todo, a lei é positiva. É verdade que ela é muito mais uma consolidação de práticas administrativas que vem sendo implementadas em diversas urbes brasileiras. As questões referentes à constitucionalidade de algumas normas serão dirimidas pela nossa mais elevada corte, fazendo uma adaptação da norma aos termos da CF vigente.<sup>12</sup>

Sendo assim, pode-se dizer que não existe uma clareza ainda sobre os impactos na gestão da cidade. Em que pese o estudo estabeleça uma série de instrumentos para assegurar uma gestão democrática, nem sempre ela é executada de modo eficiente. De tal modo, importa lembrar que em face da autonomia constitucional dos estados e municípios em relação à União, estes deverão estabelecer leis próprias e mecanismos para melhor aplicação dos ditames urbanísticos.

---

<sup>12</sup> ANTUNES, Paulo de Bessa. *Direito Ambiental*. 11 ed. Amplamente reformulada. Rio de Janeiro: Ed Lumen Juris, 2008, p. 321.

## 2.2 MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

A mobilidade urbana no Brasil é um tema central nas discussões sobre desenvolvimento urbano e qualidade de vida nas cidades. Em especial, quando tratamos de mobilidade urbana sustentável. Com o crescimento acelerado das metrópoles brasileiras, o desafio de garantir o deslocamento eficiente, seguro e acessível para milhões de pessoas se tornou um dos principais problemas a serem enfrentados pelos gestores públicos. Apesar disso, governos em todas as suas instâncias e de todos os matizes políticos, em sua época, promoveram de alguma forma esforços no sentido de se planejar o desenvolvimento das cidades<sup>13</sup>.

Historicamente, o modelo de mobilidade urbana no Brasil foi baseado no uso do automóvel particular, o que gerou uma série de consequências negativas, como congestionamentos, poluição atmosférica e aumento dos acidentes de trânsito. As cidades, muitas vezes, cresceram sem planejamento adequado, com pouca atenção ao transporte público e às necessidades dos pedestres e ciclistas. Esse modelo não só piorou as condições de deslocamento, mas também aprofundou as desigualdades sociais, já que a população de baixa renda, que depende majoritariamente do transporte público, enfrenta longos tempos de viagem e baixa qualidade dos serviços. Veja a matéria jornalística nesse sentido:

A população da capital paulista gasta diariamente 2h26, em média, para se deslocar pela cidade, tempo semelhante ao realizado no período pré-pandemia. Os dados são da Pesquisa Viver em SP: Mobilidade Urbana, que a Rede Nossa São Paulo e o Instituto Cidades Sustentáveis lançam nesta terça-feira, 26/9, em evento presencial no Sesc 24 de maio, às 19h. O levantamento é realizado em parceria com o Ipec – Inteligência em Pesquisa e Consultoria Estratégica. Em relação à pesquisa do ano passado, o tempo médio de deslocamento aumentou 7 minutos em 2023. Em 2019, antes da pandemia do novo coronavírus, os moradores da capital paulista levavam 2h25 para se deslocar diariamente pela cidade. A pesquisa mostra também que, pela primeira vez nos últimos cinco anos, locomover-se de carro na cidade pode ser ainda mais demorado do que de transporte público. O tempo médio de deslocamento das pessoas que usam automóveis todos os dias ou quase todos os dias é de 2h46; para os usuários de transporte público, de 2h23.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> DEÁK, C.; SCHIFFER, S. *O processo de urbanização no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 1999.

<sup>14</sup> IPEC. *Inteligência em Pesquisa e Consultoria Estratégica*. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/2023/09/26/tempo-de-deslocamento-na-cidade-de-sao-paulo-aumenta-chega-a-2h26-por-dia-e-atinge-nivel-pre-pandemia> Acesso em: 22/08/2024.

Nos últimos anos, entretanto, tem havido uma crescente conscientização sobre a necessidade de se repensar a mobilidade urbana no país. Políticas públicas mais recentes começaram a focar na diversificação dos modos de transporte, promovendo a integração entre diferentes meios de transporte, como ônibus, metrô, trens urbanos e bicicletas. O conceito de mobilidade sustentável, que busca reduzir o impacto ambiental e melhorar a qualidade de vida nas cidades, tem ganhado força, especialmente em projetos que incentivam o uso de transportes coletivos e não motorizados e especialmente os elétricos:

Preocupados com a qualidade de vida em suas metrópoles, mas também atentos às possibilidades de crescimento econômico e desenvolvimento tecnológico envolvidas, muitos países passaram a elaborar políticas públicas visando a estimular a produção e a utilização de veículos elétricos nos seus territórios.<sup>15</sup>

Algumas cidades brasileiras, como São Paulo e Curitiba, têm se destacado por implementar sistemas mais eficientes de transporte público, como os corredores exclusivos de ônibus e as ciclovias. No entanto, muitos desafios ainda precisam ser superados, como a necessidade de mais investimentos em infraestrutura, a melhoria na qualidade dos serviços de transporte coletivo e a criação de políticas que incentivem o uso de transportes alternativos.

Além disso, a mobilidade urbana no Brasil enfrenta o desafio de ser inclusiva. É essencial que as cidades sejam acessíveis a todas as pessoas, incluindo aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida. Nesse sentido, a adaptação de calçadas, a instalação de rampas de acesso e a modernização dos veículos de transporte público são medidas fundamentais para garantir o direito de ir e vir a todos os cidadãos, tudo isso são projetos que envolvem também a ideia de sustentabilidade.

Por fim, a mobilidade urbana no Brasil deve ser vista como uma questão multifacetada, que exige uma abordagem integrada e participativa. A participação da sociedade civil, das empresas e do governo é crucial para a construção de soluções que atendam às necessidades de todos os cidadãos, contribuindo para cidades mais justas, sustentáveis e com melhor qualidade de vida.

---

<sup>15</sup> CONSONI, F. (coord.). *Estudo de governança e políticas públicas para veículos elétricos*. Brasil: MDIC, PROMOB-e, 2018, p. 90.

### 3 JORNADA DE TRABALHO

O direito ao trabalho é um direito humano fundamental à existência das relações humanas, diante disso, a Constituição Federal funcionando como centralidade do ordenamento jurídico e pacto político baseado na dignidade da pessoa humana protege a duração da jornada de trabalho como direito fundamental<sup>16</sup>.

A jornada de trabalho pode ser definida como o tempo do empregado à disposição do empregador que deve ser analisado sob três prismas: tempo efetivamente trabalhado, tempo à disposição e tempo *in itinere*<sup>17</sup>.

Para o objeto do presente artigo correlaciona-se o tempo *in itinere* por ser justamente a variável do deslocamento que diz respeito à mobilidade urbana. Nessa ordem de ideias, verifica-se do ordenamento constitucional e trabalhista que a remuneração pelo deslocamento era a exceção paga pelo empregador que fornecia ao empregado condução em razão de não haver transporte público ou o local de trabalho ser de difícil acesso e que foi abolida pela reforma trabalhista deixando de existir por completo no ordenamento jurídico, salvo por negociação coletiva.

A justificativa para a inexistência de remuneração pelo tempo gasto no deslocamento da moradia ao trabalho é de que o pagamento em natureza remuneratória geraria reflexos nas outras verbas e, portanto, tributação nestas, o que geraria dois ônus ao empregador: fornecer a condução e ainda pagar horas extras<sup>18</sup>.

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. (destacamos).<sup>19</sup>

<sup>16</sup> BRASIL. Constituição Federal de 1988, Art. 7º, XII. Disponível em: BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 05/03/2024.

<sup>17</sup> MARTINS, Sergio Pinto. Direito do Trabalho. 40ª ed – São Paulo: Saraiva, 2024, p. 341.

<sup>18</sup> MARTINS, Sergio Pinto. Direito do Trabalho. 40ª ed – São Paulo: Saraiva, 2024, p. 364.

<sup>19</sup> BRASIL. Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Consolidação das Leis do Trabalho – CLT. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm). Acesso em 03/05/2024.

A hermenêutica necessária para compreender a jornada in itinere passa por mudanças de entendimentos ao longo do tempo i) o reconhecimento das hipóteses que ensejavam o pagamento de jornada in itinere; ii) a reforma trabalhista que exclui formal e explicitamente o tempo de deslocamento como parte da jornada de trabalho; iii) a faculdade da autonomia coletiva por meio de suas negociações pactuou e/ou suprimirem o pagamento pelo tempo de deslocamento.

A Lei nº 10.243 de 2001 incluiu o §2º do Art. 58 da CLT para adicionar as hipóteses que modificavam o critério que justifica o tempo à disposição do empregador, uma delas a que ensinava o cômputo caso o local de trabalho fosse de difícil acesso ou quando empregador fornecesse condução.

Já a Lei nº 13.467 de 2017 conhecida como a Reforma Trabalhista, alterou o §2º do Art. 58 da CLT definindo que de forma alguma o tempo de deslocamento seria computado como fazendo parte da jornada de trabalho.

O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu que acordos ou convenções coletivas de trabalho que limitam ou suprimem direitos trabalhistas são válidas, desde que seja assegurado um patamar civilizatório mínimo ao trabalhador. Por maioria de votos, o colegiado deu provimento ao Recurso Extraordinário com Agravo (ARE) 1121633, com repercussão geral reconhecida (Tema 1.046).

Nesse sentido, em uma análise sistemática verifica-se que, apesar de existir vedação formal de pagamento pelo tempo de deslocamento, não só a análise de outros artigos traz a previsão do instituto como também é possível sua pactuação por meio da autonomia coletiva, como tratado no Tema 1046.

Por outro lado, prosseguindo pela análise sistemática, registra-se pela perspectiva da dignidade de pessoa humana como direito humano universal a concepção que objetiva proteger a jornada de trabalho.

Assim, o artigo 3º, alínea “c”, da Convenção 155 da OIT define que “a expressão 'local de trabalho' abrange todos os lugares onde os trabalhadores devem permanecer ou onde têm que comparecer, e que esteja sob o controle, direto ou indireto, do empregador”. Além disso, o artigo XXIV, da Declaração Universal dos Direitos do Homem de 1948, destaca que: "Todo homem tem direito ao repouso e ao lazer, inclusive a limitação razoável das horas de trabalho...”

Nessa mesma ordem de ideias, verifica-se no ordenamento pátrio hipóteses em que o tempo de deslocamento dispendido pelo empregado é considerado para constituir direitos típicos do contrato de trabalho como por exemplo o artigo 21, inciso IV, “d”, da Lei 8.213/1991 (Lei de Benefícios da Previdência Social) que prevê que os acidentes ocorridos no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículo de propriedade do segurado, serão considerados acidentes do trabalho por equiparação.

Assim, o Poder Judiciário, funcionando como árbitro da democracia<sup>20</sup>, atua como garantidor dos direitos fundamentais e muitas vezes operando na inércia legislativa, como é o caso da regulamentação adequada da remuneração pelo deslocamento de jornada sem que se configure ônus excessivo tanto ao empregado quanto ao empregador, para tanto, no vácuo legislativo, decidiu pela autonomia coletiva desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis<sup>21</sup>.

Depreende-se, portanto, que o ônus da ineficiência da mobilidade urbana passado ao empregador é o principal responsável pela inexistência de regulamentação para contabilizar o deslocamento ao posto de trabalho como fazendo parte da jornada.

Nesse sentido, não só a inexistência de efetiva execução de funções não anula o dispêndio de tempo à disposição do empregador, como também já existe, como demonstrado, regulamentações em que o deslocamento ao trabalho é um fato jurídico contabilizado como tempo à disposição para constituição de aderência ao contrato de trabalho, como por exemplo o acidente de trabalho para fins de auxílios previdenciários.

Dessa forma, é possível constatar que o tempo gasto à título de deslocamento até o posto de trabalho, ainda que indiretamente, constitui tempo à disposição do empregador, no entanto, por inexistência de regulamentação jurídica adequada, muitas horas são gastas por ano à título de deslocamento sem que haja qualquer contraprestação por parte do empregador ou prestações positivas por parte do Estado visando reduzir o tempo gasto no deslocamento.

---

<sup>20</sup> CORREIA, Arícia Fernandes; FACHIN, M. Bodas Constitucionais de Coral: novas rodadas de embates institucionais, defesa das minorias, constitucionalismo feminista e precedentes da Advocacia consultiva Pública carioca. *Revista Carioca de Direito*, v. 4, p. 51.

<sup>21</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Tema 1046.

Portanto, a reforma trabalhista representa para a proteção da jornada de trabalho além de retrocessos, contradições sistemáticas não só dentro da própria CLT e como também dentro do ordenamento jurídico como um todo.

Verifica-se, portanto, que assim como em outros institutos, a reforma trabalhista buscou a proteção da perspectiva empresarial para desonerar a folha de pagamento, tal fenômeno pode ser verificado, também, na modificação da natureza jurídica da verba paga a título de supressão de intervalo intrajornada, que antes da reforma era pago como verba de natureza salarial e, atualmente, é paga como verba de natureza indenizatória.

Art. 71 - Em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em contrário, não poderá exceder de 2 (duas) horas.

§ 1º - Não excedendo de 6 (seis) horas o trabalho, será, entretanto, obrigatório um intervalo de 15 (quinze) minutos quando a duração ultrapassar 4 (quatro) horas.

§ 2º - Os intervalos de descanso não serão computados na duração do trabalho.

§ 3º - O limite mínimo de uma hora para repouso ou refeição poderá ser reduzido por ato do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, quando ouvido o Serviço de Alimentação de Previdência Social, se verificar que o estabelecimento atende integralmente às exigências concernentes à organização dos refeitórios, e quando os respectivos empregados não estiverem sob regime de trabalho prorrogado a horas suplementares.

§ 4º - A não concessão ou a concessão parcial do intervalo intrajornada mínimo, para repouso e alimentação, a empregados urbanos e rurais, implica o pagamento, de *natureza indenizatória*, apenas do período suprimido, com acréscimo de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da remuneração da hora normal de trabalho.<sup>22</sup> (destacamos).

#### **4 TRANSPORTE CARIOCA E A SAÚDE DO TRABALHADOR**

A Mobilidade Urbana é um aspecto importante a ser considerado sobretudo quando seus impactos são correlacionados com a saúde pública, quais sejam a qualidade do ar e a poluição, atividade física, acidentes de trânsito, saúde mental e até o acesso aos serviços de saúde propriamente ditos.

O Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro (Lei Complementar nº 270 de 2024) traz os objetivos garantidores de uma mobilidade urbana adequada que devem ser

---

<sup>22</sup> BRASIL. Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Consolidação das Leis do Trabalho – CLT. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm). Acesso em 03/05/2024.

tomados como base para sua respectiva execução, um deles trata justamente da transição energética como desdobramento do impacto da mobilidade urbana na saúde.

Art. 40. São objetivos da Política de Mobilidade e Transportes:  
VI - realizar a transição energética nos sistemas de mobilidade e transporte, através da substituição progressiva dos combustíveis fósseis por fontes renováveis de energia.<sup>23</sup>

Nesse sentido, a cidade do Rio de Janeiro é a 4ª pior cidade do mundo em tempo gasto no transporte público segundo pesquisa realizada pela Moovit. Nessa toada, percebe-se que a mobilidade urbana e a saúde do trabalhador estão intrinsecamente ligadas, uma vez que o modo como as pessoas se deslocam diariamente para o trabalho pode ter impactos significativos em seu bem-estar físico e mental. Um sistema de mobilidade urbana eficiente, seguro e acessível pode contribuir positivamente para a saúde do trabalhador, enquanto falhas nesse sistema podem resultar em diversos problemas de saúde.

A título de comparação é possível mostrar que a dependência excessiva de veículos particulares em centros urbanos resulta em congestionamentos, aumentando o tempo de deslocamento e maior liberação e concentração de gases do efeito estufa. A exposição prolongada à poluição do ar gerada por veículos automotores tem sido ligada a doenças respiratórias e cardiovasculares, que afetam diretamente a saúde dos trabalhadores. Além disso, longos períodos de tempo no trânsito estão associados ao aumento do estresse, ansiedade e fadiga, prejudicando a qualidade de vida e a produtividade do trabalhador.

Por outro lado, a promoção de formas alternativas de transporte, como o uso de bicicletas e caminhadas, pode trazer inúmeros benefícios para a saúde. Essas formas de deslocamento contribuem para a atividade física diária, ajudando a combater o sedentarismo, que é um fator de risco para diversas doenças crônicas, como obesidade, diabetes e hipertensão. Além disso, a infraestrutura adequada para ciclistas e pedestres promove um ambiente urbano mais seguro, incentivando a adoção de hábitos mais saudáveis.

---

<sup>23</sup> MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO. Lei Complementar nº 270 de 2024. Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: [www.https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-rio-de-janeiro-rj](http://www.https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-rio-de-janeiro-rj). Acesso em 06/05/2024.

O transporte público de qualidade também desempenha um papel crucial. Um sistema eficiente e bem planejado reduz o tempo de deslocamento, diminui o estresse e melhora o bem-estar mental. Além disso, ao reduzir a dependência de veículos particulares, o transporte público contribui para a redução da poluição do ar e dos acidentes de trânsito, criando um ambiente urbano mais saudável.

Em resumo, a mobilidade urbana impacta diretamente a saúde do trabalhador. Sistemas de transporte ineficientes e poluentes podem agravar problemas de saúde física e mental, enquanto a promoção de formas sustentáveis e ativas de deslocamento pode melhorar significativamente o bem-estar dos trabalhadores. Políticas públicas que integram mobilidade urbana e saúde são essenciais para criar cidades mais saudáveis e habitáveis para todos.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A inexistência de previsão legal para o pagamento em função do tempo gasto no deslocamento até o trabalho reflete uma abordagem voltada ao controle de custos dos empregadores que pode ser questionada como problema em função da justiça social.

Se por um lado o ônus da prestação insuficiente dos serviços de transporte coletivo como uma das principais formas de mobilidade urbana não é passado ao empregador por meio do pagamento aos seus funcionários do tempo gasto no deslocamento, por outro, fazer com que os empregados arquem com esse ônus por perderem tempo e saúde no deslocamento gasto durante sua jornada diária de trabalho não encontra assento nos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana nem da função social da propriedade urbana.

Não há solução imediata e definitiva para resolver a inexistência de contraprestação para o tempo de deslocamento gasto, ficando os empregados sujeitos aos investimentos públicos que efetivamente reduzam o tempo de deslocamento gasto no transporte público.

Uma conta que não tem um denominador comum e que não gera votos em períodos eleitorais.

## REFERÊNCIAS

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 11 ed. Amplamente reformulada. Ed Lumen Juris. Rio de Janeiro, 2008.

AZEVEDO TORRES, Marcos Alcino de; MOURA, E. A. C.; MOTA, M. J. P. **Direito humano-fundamental à moradia à luz da dignidade da pessoa humana: tutela normativa e políticas públicas urbanas**. Direito da Cidade, v. 15.

BRASIL. Constituição Federal de 1988, Art. 7º, XII. Disponível em: BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br>.

BRASIL. Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. **Consolidação das Leis do Trabalho – CLT**. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm).

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial n. 1.799.343**, do Rio de Janeiro, Relatora: Ministra Regina Helena Costa, julgado em 12 de março de 2019. Primeira Turma.

CONSONI, F. (coord.). **Estudo de governança e políticas públicas para veículos elétricos**. Brasil: MDIC, PROMOB-e, 2018.

CORREIA, Arícia Fernandes; FACHIN, M. Bodas Constitucionais de Coral: novas rodadas de embates institucionais, defesa das minorias, constitucionalismo feminista e precedentes da Advocacia consultiva Pública carioca. **Revista Carioca de Direito**, v. 4.

DEÁK, C.; SCHIFFER, S. **O processo de urbanização no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 1999.

DELGADO, Mauricio Godinho; DELGADO, Gabriela Neves. **A reforma trabalhista no Brasil: com os comentários à Lei n. 13.467/2017**. São Paulo: LTr, 2017.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental**. 10 ed. ver. Atual e ampl. São Paulo. Saraiva, 2009.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

<https://www.nossasaopaulo.org.br/2023/09/26/tempo-de-deslocamento-na-cidade-de-sao-paulo-aumenta-chega-a-2h26-por-dia-e-atinge-nivel-pre-pandemia> Acesso em: 22/08/2024.

IPEC, **Inteligência em Pesquisa e Consultoria Estratégica**. Disponível em:

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do Trabalho**. 40ª ed – São Paulo, 2024.

MOTA, MAURICIO JORGE PEREIRA DA; TORRES, Marcos Alcino de Azevedo; MOURA, E. A. C. **Por uma teoria do direito constitucional da cidade**. DIREITO DA CIDADE, v. 14, 2022.

MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO. Lei Complementar nº 270 de 2024. **Plano**

**Diretor da Cidade do Rio de Janeiro.** Disponível em:

[www.https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-rio-de-janeiro-rj](https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-rio-de-janeiro-rj).

SCHREIBER, Anderson. Função social da propriedade na prática jurisprudencial brasileira. *Revista Trimestral de Direito Civil*. Rio de Janeiro: PADMA Editora, v. 6, abr/jun, 2001, p. 159.