

ACIDENTES NO TRAJETO DE TRABALHO: CARACTERIZAÇÃO DAS VÍTIMAS

Herick Henrique Lima dos Santos – herick.santos01@fatec.sp.gov.br

Fatec Luiz Marchesan – Matão – São Paulo – Brasil

Isadora Cavicchioli Piva – isadora.piva@fatec.sp.gov.br

Fatec Luiz Marchesan – Matão – São Paulo – Brasil

Kennedy Anderson Moreira – kennedy.moreira@fatec.sp.gov.br

Fatec Luiz Marchesan – Matão – São Paulo – Brasil

Lívia Maria Pereira – livia.pereira@fatec.sp.gov.br

Fatec Luiz Marchesan – Matão – São Paulo – Brasil

Lucas Chierato Oliveira – lucas.oliveira296@fatec.sp.gov.br

Fatec Luiz Marchesan – Matão – São Paulo – Brasil

Mariana Vitória Gomes – mariana.gomes7@fatec.sp.gov.br

Fatec Luiz Marchesan – Matão – São Paulo – Brasil

Samanta Alves de Almeida – samanta.almeida@fatec.sp.gov.br

Fatec Luiz Marchesan – Matão – São Paulo – Brasil

RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar, caracterizar as vítimas e determinar as causas de acidentes de trajeto relacionados ao trabalho. O método de pesquisa utilizado foi o de revisão bibliográfica, juntamente com uma pesquisa elaborada pelos integrantes do grupo e disponibilizada para coleta de dados. Os principais resultados apontam na existência de acidentes que possivelmente podem ser extinguidos com as devidas medidas a serem realizadas. Concluiu-se que tais providências podem

ser tomadas pela própria empresa e em especial o colaborador para a redução de tais ações.

Palavras - Chaves: Acidentes de Trajeto, Acidente de Trabalho, Vítimas.

ABSTRACT

The objective of this work is to analyze, characterize the victims and determine the causes of commuting accidents related to work. The research method used was the bibliographical review, together with research elaborated by the members of the group and made available for data collection. The main results point to the existence of accidents that possibly can be extinguished with the necessary measures to be carried out. It was concluded that such measures can be taken by the company itself and the employee to reduce such actions.

Keywords: Commuting Accidents; Work Accidents; Victims

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	7
2. REVISÃO DA LITERATURA.....	9
2.1 Definição de Acidentes	9
2.2 Tipos de Acidentes	10
2.3 Causas dos Acidentes de Trânsito	11
3. ESTUDO DE CASO	12
3.1 Análise do Problema.....	12
3.2 Elaboração do instrumento de coleta de dados	12
4. RESULTADOS OBTIDOS.....	13
3.3 Fatores Humanos	13
3.4 Fatores Veicular.....	15
3.5 Fatores Viários	16
3.6 Fatores Ambientais.....	16
5. CONCLUSÕES E SUGESTÕES PARA PESQUISAS FUTURAS.....	20
6. PROPOSTAS DE MELHORIA	23
7. REFERÊNCIAS.....	24

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Estado Civil das pessoas acidentadas.....	15
Gráfico 2: Sexo das pessoas acidentadas	15
Gráfico 3: Vitimas que possuem filhos	16
Gráfico 4: Idade dos acidentados.....	16
Gráfico 5: Tempo de habilitação dos acidentados.....	16
Gráfico 6: Tempo de registo na empresa	16
Gráfico 7: Índice dos acidentados que utilizam óculos de grau	17
Gráfico 8: Meio de locomoção que as vítimas estavam conduzindo	17
Gráfico 9: Idade do veículo utilizado no dia do acidente	17
Gráfico 10: Qualidade da pavimentação do trajeto do acidente	18
Gráfico 11: Clima do dia do acidente.....	19
Gráfico 12: Trajeto que os acidentes ocorreram.....	19
Gráfico 13: Porcentagem de pessoas que estavam atrasadas	19
Gráfico 14: Horário dos acidentes	19

Lista de Quadros

Quadro 1: Fatores Acidentais	15
------------------------------------	----

1. INTRODUÇÃO

A preocupação com a saúde e a seguridade dos trabalhadores se constitui em um dos problemas mais importantes e atuais. Este assunto provoca interesse nos mais diversos atores sociais, tais como empregadores, trabalhadores, agentes do governo e, principalmente, aqueles envolvidos com a saúde, o trabalho e a Previdência e Seguridade Social (RAIA Jr., 2005).

Os acidentes de trabalho, segundo a Lei nº 6.367/76, que dispõe sobre o seguro de acidentes do trabalho a cargo do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), podem ser classificados em três tipos: I) acidente típico (ou tipo); II) acidente de trajeto e III) doença profissional (do trabalho).

O acidente de trajeto será objeto de estudo deste trabalho. O acidente de trajeto possui uma definição que o torna muito semelhante ao acidente de trânsito. Assim, quando se considera os acidentes de trânsito, neles estão implícitos também muitos acidentes de trajeto. Há um grande sobreposição entre as definições dos acidentes de trânsito e de trajeto (RAIA Jr., 2005).

Nos estudos sobre acidentes de trajeto, de forma geral, encontram-se deficiências das fontes de informação oficiais (tal como ocorre com os acidentes de trânsito e os demais acidentes de trabalho), pois há uma quantidade significativa de sub-registros impedindo que as análises de dados sejam feitas de forma confiável.

Os acidentes de trajeto propiciam lesões que podem ser consideradas, em grande parte, mais graves que as dos acidentes de trabalho típicos, pois pode ocorrer por objetos em movimento, como por exemplo, veículos motorizados, bicicletas e carroças, causando um impacto maior sobre as vítimas (TEIXEIRA, 2005). Também os danos provocados pelos acidentes de trânsito são um dos principais problemas de saúde pública em nível mundial, requerendo esforços combinados para prevenção efetiva e sustentável.

No mundo todo, o número de pessoas mortas no trânsito é chocante; a cada ano é calculado como sendo quase 1,2 milhão de pessoas, enquanto o número de feridos chega próximo de 50 milhões. A tragédia que se apresenta por trás desse quadro, normalmente, atrai menos a mídia do que outras, menos frequentes, mas de tipos menos comuns (WHO, 2004).

Com essa preocupação, o presente estudo tem por objetivo identificar o perfil dos envolvidos em acidentes de trânsito no trajeto entre casa e trabalho na cidade de Matão SP.

2. REVISÃO DA LITERATURA

2.1 Definição de Acidentes

Os acidentes no trabalho podem ser definidos como ocorrência não planejada resultando em lesões ou perturbação funcional do trabalhador. Quando pensamos em acidentes de trabalho, temos a imagem de acidentes de níveis graves causados por máquinas que estão sendo operadas e quedas do operador de grandes altitudes, porém não consideramos os acidentes mais difíceis de serem identificados como os problemas psicológicos, estresse, ansiedade que afetam diretamente na concentração e produtividade do trabalhador e como ocorrência causando os acidentes de trabalho, contudo esses podem ser evitados quando identificado sua causa raiz e aplicado medidas preventivas.

O acidente do trabalho pode ser definido pelo seu caráter legal e previdenciário. De acordo com Tavares (2009), o conceito prevencionista diz que o acidente é uma ação não programada. Ocorrido no local de trabalho ou prestando serviços para a empresa, gerando lesões, perdas e danos de recursos. Considera-se recursos como o tempo, matéria prima, processo de produção (transformação e inputs em outputs) um acidente. Portanto, mesmo que não haja lesão física, pode existir o acidente, contando que tenha gerado algum tipo de perda de tempo em algum processo produtivo.

Olhando por outra perspectiva, o conceito legal foi criado para ser utilizado como critérios para os segurados da Previdência Social e está definido pelo artigo 19 da Lei 8.213 de 24 de julho de 1991:

"Art. 19. Acidente do trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço de empresa ou de empregador doméstico ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 1 desta Lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho."

De outra forma, a NB-18(ABNT, 1975) o define como:

“Ocorrência imprevista e indesejável, instantânea ou não, relacionada com o exercício do trabalho, que provoca lesão pessoal ou de que decorre risco próximo ou remoto dessa lesão.”

2.2 Tipos de Acidentes

A grande diferença entre os conceitos prevencionista e legal, está no fato de que, para o conceito legal deve haver lesão física, já para o prevencionista, não apenas isso é levado em consideração, mas sim a perda de recursos produtivos.

Conforme o artigo da Lei 8.213 de 24 de julho de 1991, doenças profissionais e ocupacionais são comparadas com o acidente de trabalho:

“Art. 20 – Considera-se acidente de trabalho, nos termos do artigo anterior, as seguintes entidades mórbidas:

I. Doença profissional, assim entendida a produzida ou desencadeada pelo exercício do trabalho peculiar a determinada atividade e constante da respectiva relação elaborada pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social.

II. Doença do trabalho, assim entendida a adquirida ou desencadeada em função de condições especiais em que o trabalho é realizado e com ele se relacione diretamente, constante da relação mencionada no inciso.

Compreende-se que esses artigos não abrangem com seu conceito, sendo que o acidente de trabalho não é realizado no interior da empresa ou a serviço dela, nem no horário da execução do trabalho, não é considerado uma doença ocupacional (BRAZIL, 1992). Porém no artigo 21 da Lei 8.213 de 24 de julho de 1991, tem como definição acidente típico:

I. “Art. 21. Equiparam-se também ao acidente do trabalho, para efeitos da Lei: (...)

IV – O acidente sofrido pelo segurado ainda que fora do local e horário de trabalho: (...)

“No percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículos de propriedade do segurado.”

Com isso, o acidente que ocorre no trajeto para a empresa é considerado um acidente comum de trabalho. De acordo com a Lei 8.213 de 24 de julho de 1991, existem três tipos de acidentes:

Acidente típico – Tem sua origem da função exercida pelo profissional que sofreu o acidente dentro da empresa.

Acidente atípico – Doença profissional ou ocupacional obtida em função do emprego.

Acidente de Trajeto – Ocorre no trajeto de casa para o trabalho ou ao contrário, no horário de trabalho e no exterior da empresa.

2.3 Causas dos acidentes de trânsito

Os erros do motorista, bem como os defeitos em vias e veículos, existem de fato, e aparecem como as causas imediatas dos acidentes. Entretanto, 30 são fenômenos que se realizam dentro de um contexto mais amplo que precisa ser compreendido para obter saltos quantitativos no controle dos acidentes. Dentro dessa perspectiva, costuma-se negligenciar as causas indiretas, provenientes do sistema em que o motorista está inserido, como traçado da via, a educação para o trânsito e a fiscalização. Desta forma, pode-se dizer que há dois tipos de causas de acidentes: causas imediatas e causas indiretas (GEIPOT, 1987).

As causas imediatas focam-se em fatores específicos imediatamente anteriores ao acidente. As causas indiretas incluem o esquema de circulação adotado, as modalidades utilizadas, o traçado viário, a capacidade do motorista de identificar sinais de perigo etc. Desta forma, a responsabilidade pelos acidentes não termina com os motoristas e pedestres diretamente envolvidos. Compartilham dessa responsabilidade, por meio de desconhecimento, erros e omissões, o poder público e as autoridades (GEIPOT, 1987).

Podem ser citados como causas dos acidentes os seguintes fatores: humano, veicular, viário e ambiental. O fator humano tem participação significativa no número de acidentes, sendo o condutor o principal aspecto. São considerados, neste fator, a educação, o comportamento, o conhecimento da legislação, bem como as condições

físicas e psicológicas do condutor. As condições físicas que mais podem atrapalhar o condutor são: o sono, a fadiga, imperícia, o uso de álcool e de substâncias estimulantes. O fator veicular está relacionado com as condições físicas e mecânicas do veículo, como o estado de conservação do veículo ou fabricação (GEIPOT, 1987).

O fator viário, também de influência significativa na ocorrência de acidentes de trânsito, pode ser caracterizado pela geometria da via, condições do pavimento, (in)existência de sinalização horizontal e vertical, visibilidade, escoamento das águas pluviais, iluminação, regulamentação e tipo de fluxo etc. Podem ser citadas, ainda, a largura e as condições de conservação dos passeios públicos (INST, 1995).

Por fim, o fator ambiental é, geralmente, associado com a incidência de raios solares, as chuvas fortes, neblinas e fumaças que podem atrapalhar a visão de condutores e pedestres, dificultando a locomoção dos usuários do sistema viário. O uso e ocupação do solo também podem vir a contribuir para o crescimento do 31 número dos acidentes de trânsito, através do aumento do volume de veículos e pessoas que frequentam os polos geradores de tráfego (GEIPOT, 1987). No Brasil, os atropelamentos são responsáveis por cerca de 23% das mortes por acidentes de trânsito; esta proporção varia de região para região (MAIA, 2006).

3. ESTUDO DE CASO

A Empresa A foi fundada em 2006. Após 10 anos no mercado, Empresa A se tornou o maior laboratório de suplementos alimentares em todo o Brasil. A empresa produz produtos para a Empresa B e Empresa C. Prezando pelo alto padrão de qualidade, a Empresa C se tornou o suplemento mais premiado dopaís.

A forma pela qual os funcionários da empresa se locomovem para a empresa é realizada individualmente, ou seja, a empresa não disponibiliza transportes coletivos para a locomoção dos trabalhadores.

3.1 Análise do Problema

Para a análise desse problema, foi utilizado e desenvolvido um questionário dividido em quatro principais fatores: humano, veicular, viário e ambiental. Com o auxílio do Google Forms, este questionário foi enviado à comunidade de Matão, onde foram obtidas o total de 78 respostas, mas apenas 9 dessas pessoas sofreram algum tipo de acidente de trânsito no trajeto para o trabalho, utilizamos as respostas dessa minoria como base na análise do problema.

3.2 Elaboração do instrumento de coleta de dados

Para a identificação das principais causas geradoras dos acidentes de trânsito, foi elaborado um questionário com 22 questões baseadas nos fatores: humano, veicular, viário e ambiental, conforme apresentado anteriormente. Com esse questionário, foram realizadas coletas de dados junto à comunidade da cidade de Matão, devido a empresa estar localizada neste município. O Quadro 1, apresenta os fatores que podem influenciar nos acidentes, todos os fatores citados a seguir estão introduzidos nas questões apresentadas no questionário.

Fatores Humanos:

Idade;

Sexo;

Tempo que possui a Carteira Nacional de Habilitação;

Usa óculos, aparelho de ouvido etc.;

Estado civil;

Possui filhos;

Tempo de registro na empresa em que trabalha;

Fatores Veicular

Tipo de locomoção;

Idade do veículo;

Fatores viário

Tipo de rua e pavimento;

Fatores ambientais

Horário (dia ou noite);

Ensolarado;

Chuva;

Neblina;

Ida ou retorno do trabalho;

Atraso;

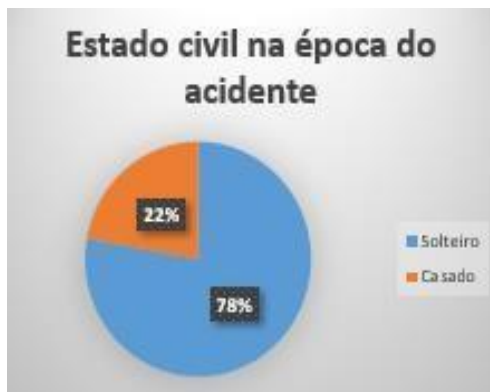
Quadro 1: Fatores Acidentais

4. RESULTADOS OBTIDOS

Com os dados coletados, foram realizadas as constatações divididas nas quatro categorias estabelecidas.

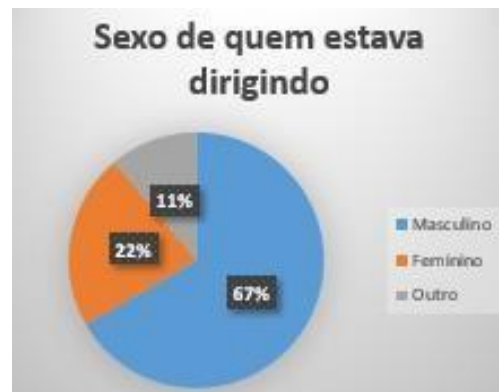
4.1 Fatores Humanos

Gráfico 1: Gráfico do Estado Civil das Pessoas Acidentadas



Fonte: Google Forms

Gráfico 2: Gráfico do Sexo das Pessoas Acidentadas



Fonte: Google Forms

Como apresentado nos gráficos 1 e 2, o estado civil e o sexo que mais se destacaram com, 78% e 67%, respectivamente, foram as pessoas solteiras e homens.

Gráfico 3: Vítimas que possuem filhos



Gráfico 4: Idade dos acidentados



Conforme apresentado nos gráficos 3 e 4, o perfil das pessoas que mais se destacaram, com 78% e 56%, nessa ordem, foram pessoas que já possuíam filhos e jovens, com uma faixa etária de vinte anos.

Gráfico 5: Tempo de habilitação dos acidentados



Fonte: Google Forms

Gráfico 6: Tempo de registro na empresa



Fonte: Google Forms

Diante dos resultados obtidos nos gráficos 5 e 6, podemos observar que 34% dos condutores possuíam um tempo de habilitação maior ou igual a dez anos e o tempo de registro na empresa variam de dois a cinco anos, equivalente a 45% dos resultados.

Gráfico 7: Índice dos acidentados que utilizam óculos de grau



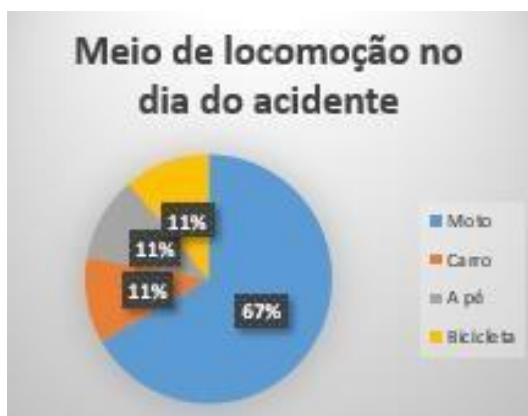
Fonte: Google Forms

No último resultado dos fatores humanos (ilustração 7) avaliado, pode-se perceber que 56% dos acidentados utilizavam óculos de grau.

4.2 Fatores Veicular

Dentro das questões realizadas com relação aos fatores veiculares, foi possível coletar as seguintes respostas:

Gráfico 8: Meio de locomoção que as vítimas estavam conduzindo



Fonte: Google Forms

Gráfico 9: Idade do veículo utilizado no dia do acidente



Fonte: Google Forms

Conforme os gráficos 8 e 9 pode-se observar que 67% dos acidentados estavam dirigindo uma moto e 34% dos veículos apresentam uma média de idade entre 12 ou mais anos.

4.3 Fatores Viários

Dentro das questões realizadas com relação aos fatores viários, foi possível coletar a seguinte resposta:

Gráfico 10: Qualidade da pavimentação do trajeto do acidente



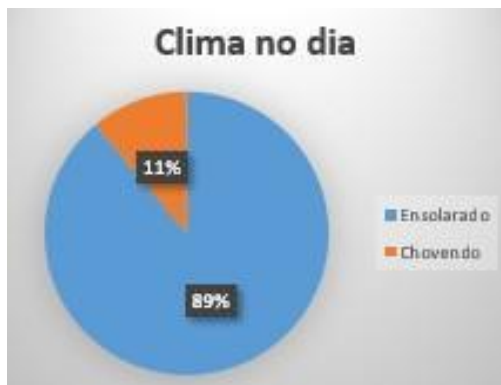
Fonte: Google Forms

Segundo o gráfico 10, pode se observar que 56% das respostas obtidas apontam para uma pavimentação regular no trajeto no dia do acidente.

4.4 Fatores Ambientais

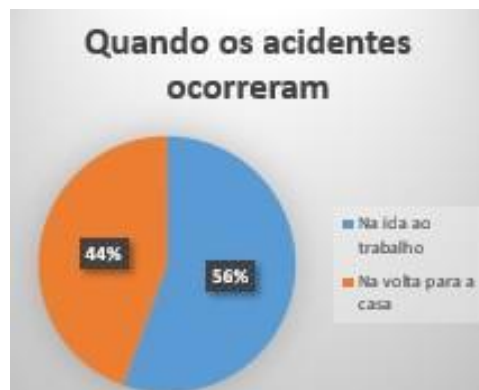
Dentro das respostas relativas aos fatores ambientais, foram encontrados os seguintes resultados.

Gráfico 11: Clima do dia do acidente



Fonte: Google Forms

Gráfico 12: Trajeto que os acidentes ocorreram



Fonte: Google Forms

De acordo com os gráficos 11 e 12, 89% das respostas apontam que o clima estava ensolarado no dia do acidente e 56% diz ter se acidentado na ida ao trabalho.

Gráfico 13: Porcentagem de pessoas que estavam atrasadas



Fonte: Google Forms

Gráfico 14: Horário dos acidentes



Fonte: Google Forms

Diante dos resultados obtidos nos gráficos 13 e 14, 78% das vítimas apontam que não estavam atrasados no dia do acidente e 45% dizem ter se acidentado no horário de almoço.

5. CONCLUSÕES E SUGESTÕES PARA PESQUISAS FUTURAS

Obteve-se um total de setenta e oito respostas no questionário direcionado aos habitantes da cidade de Matão, sendo nove, o número de pessoas que já sofreram acidente no trajeto. Como observa-se nos gráficos anteriores, o perfil das pessoas que mais se acidentaram, tem pontos em comum em todos os fatores analisados.

Estudos apontam que jovens do sexo masculino pagam 90% mais caro ao contratar um seguro para seu veículo, devido ao seu comportamento de maior risco e menor tempo de carteira de habilitação, resultando em um histórico de acidentes alarmante. A pesquisa realizada comprova que as estáticas estavam corretas ao declarar a maior participação de homens e jovens em acidentes de trânsito.

Pode-se analisar nos fatores veiculares que a maior porcentagem de pessoas que sofreram acidentes estava conduzindo motocicletas. Uma pesquisa realizada no ano 2020, assente que o veículo com mais taxas de acidentes são as motocicletas:

A mortalidade relacionada às motocicletas aumentou em todos os estados. O Retrato da Segurança Viária - 2015 mostra que no Brasil, em 2013, as mortes de motociclistas representavam a maior participação no total de mortes de acidentes de transporte (AT), 37%. Na região Nordeste, observa-se a proporção mais significativa dos óbitos de motociclistas em relação ao total dos AT (49%). O Brasil, em relação aos demais países das Américas, ao lado de Colômbia e Paraguai, apresenta taxas de mortalidade de ocupantes de motocicletas elevadas.

O artigo realizado e publicado pelos alunos da UEFS na Revista Brasileira de Epidemiologia, apresenta uma pesquisa realizada com trezentos indivíduos que trabalham com motocicletas diariamente, a partir disso pode-se concluir que 12,8%

das pessoas com o tempo de habilitação inferior a cinco anos apresentam uma incidência anual maior de acidentes.

Não se observou associação estatisticamente significativa entre os acidentes de trabalho e as características dos fatores viários e climático.

Ao focar no fator ambiental, dando atenção para o tópico de qual horário aconteceu o acidente, pode-se notar que o momento mais turbulento para os funcionários é na ida para o trabalho, em específico, na volta do horário de almoço. Os indivíduos relatam que a inflexibilidade de horários pode ser um dos motivos pelo qual os acidentes ocorreram, pois para evitar atrasos, a imprudência no trânsito e alta velocidade acabam virando opções para o trabalhador.

Ao realizar a pergunta do que poderia ser feito para mitigar essas ocorrências, 33% das respostas foram, flexibilização nos horários de entrada ao trabalho.

A partir dos fatos apresentados e comprovados, concluiu-se que a maioria dos cidadãos que sofreram acidentes no trajeto traz traços semelhantes em suas características pessoais, sendo caracterizadas pelos fatores humanos. As características dos acidentes também obtiveram semelhanças entre si, podendo ser descritas pelos fatores veiculares e ambientais.

6. PROPOSTAS DE MELHORIA

Ao analisar-se os dados obtidos, pode-se verificar uma tendência para acidentes voltados por questões de horário. Muitas vezes, o colaborador acaba por dirigir com imprudência devido ao atraso, acarretando risco grave a sua segurança.

Segundo os gráficos, fatores climáticos não afetam tanto a incidência de possíveis acidentes, onde em sua maioria, ocorreram em dias ensolarados.

Ao voltar a atenção para a situação como um todo, nota-se que muitas das vezes falta informação ao funcionário para com os possíveis cuidados que o mesmo deve tomar ao se deslocar no trajeto casa/trabalho ou vice-versa, algumas possíveis sugestões seria a realização de campanhas de sensibilização para todos os contribuintes, das quais:

- Incentivar o uso de transporte público, pois oferece mais segurança e possui um horário fixo;
- Propor educação ao volante, com treinamentos de direção defensiva;
- Estimule práticas específicas para motociclistas ou ciclistas, como vestimentas e adesivos retro reflexivos, bem como o uso de capacetes e roupas adequadas, pois segundo os dados, acidentes relacionados aos mesmos possuem mais ocorrências;
- Compartilhe com todos os colaboradores as lições aprendidas após um acidente de trânsito.

Além disso, é possível orientar na criação de um sistema que beneficie ou puna motoristas que possuem um índice de infrações baixo ou elevado, e que possa até mesmo trabalhar com a ideia de desligamento em casos de direção embriagado.

Vale lembrar que cabe a empresa fazer o controle e monitoramento dos casos de acidentes, usando indicadores precisos como horário, dia e razão do acidente, se foi durante um serviço ou no trajeto residência-trabalho, se era motorista, passageiro ou estava caminhando, quais foram as sequelas, tempo de afastamento e número de

óbitos, por exemplo. Com essas medidas, é possível mitigar acidentes ocasionados por falta de atenção, direção imprudente, atrasos e outros.

7. REFERÊNCIAS

HIROSE, F.H. **Acidentalidade em algumas cidades do estado de São Paulo:** análise da evolução e ações associadas. Orientador: Antônio Clovis Pinto Ferraz. Tese (Doutorado). Departamento de Engenharia de Transportes, Escola de Engenharia de São Carlos, 224p.,2016.

CARVALHO, R.T. **Acidentes de Trajeto no Brasil:** estatísticas, causas e consequências. Orientador: Flavio Ricardo Liberali Magajewski. Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia). Curso de Especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho, Universidade do Sul de Santa Catarina, 62p., 2018.

SILVA, C.F. **Influência da existência de refeitório no ambiente de trabalho sobre os acidentes de trajeto.** Orientador: Barbara Stolte Bezerra. Dissertação (Mestrado). Engenharia de Produção, Faculdade de Engenharia de Bauru da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 114p.,2015.

SOARES, R.G. **Análises Jurídicas sobre Acidentes no Trajeto de Trabalho à Luz da Legislação Brasileira.** Orientador: Jean Carlos Moura Mota. Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia). Bacharel em Direito, Faculdade Evangélica de Goianésia,30p.,2020.