

FACULDADE EDUFOR
ENGENHARIA CIVIL

VICTOR LUCAS DE AGUIAR LIS

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

A RELEVÂNCIA DO ACIDENTE DE TRAJETO PARA AS EMPRESAS



São Luís

2023

L769r Lis, Victor Lucas de Aguiar

A relevância do acidente de trajeto para as empresas /
Victor Lucas de Aguiar Lis— São Luís: Faculdade Edufor, 2023.

21 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (ENGENHARIA CIVIL) —
Faculdade Edufor - São Luís, 2023.

Orientador(a) : Franklin Roosevelt Rodrigues do Ó

1. Acidentes de trajeto. 2. Importância da segurança. 3.
Ações coordenadas. I. Título.

FACULDADE EDUFOR SÃO LUÍS

CDU 331.466

A RELEVÂNCIA DO ACIDENTE DE TRAJETO PARA AS EMPRESAS

THE RELEVANCE OF THE COMMUTE ACCIDENT FOR COMPANIES

Victor Lucas de Aguiar Lis*

Franklin Roosevelt Rodrigues do Ó**

Francisco Sales da Cunha Neto ***

Resumo: Este estudo mostrou os índices de acidentes de trajeto, apesar das medidas de segurança, os acidentes persistem, destacando a importância da educação para prevenção e o uso de dados na melhoria das condições de trabalho. Uma revisão completa da literatura na seção de fundamentação teórica ressaltou a importância da segurança no deslocamento dos trabalhadores e suas consequências sociais e econômicas, empregou-se uma metodologia sólida para analisar dados estatísticos recolhidos no intervalo de décadas. Os resultados apontaram para uma tendência contínua de aumento no número de acidentes de trajeto ao longo dos anos, com médias preocupantes nas últimas décadas. A análise das consequências desses acidentes, por sua vez, inclui não apenas impactos físicos mas também desafios na qualidade de vida. Em vista desses resultados, fica evidente a necessidade urgente de ações coordenadas entre empresas, autoridades governamentais, sindicatos e trabalhadores com vista de melhoria para a segurança no trajeto dos profissionais da construção civil

Palavras-chave: Acidentes de Trajeto. Importância da segurança. Ações Coordenadas.

Abstract: This study revealed the rates of commuting accidents, despite safety measures, persisting accidents, highlighting the importance of education for prevention and the use of data in improving working conditions. A comprehensive literature review in the theoretical foundation section emphasized the importance of safety in workers' commutes and their social and economic consequences, employing a robust methodology to analyze statistical data collected over decades.

The results indicated a continuous upward trend in the number of commuting accidents over the years, with concerning averages in recent decades. The analysis of the consequences of these accidents includes not only physical impacts but also challenges to quality of life. In light of these results, the urgent need for coordinated actions among companies, government authorities, unions, and workers to improve the safety of construction professionals' commutes becomes evident.

Keywords: Commute Accidents. Importance of Safety and Coordinated actions.

1 INTRODUÇÃO

Acidente de trajeto corresponde ao acidente que acontece no deslocamento da casa para o trabalho ou do trabalho para a casa do colaborador. Nesse sentido, diz respeito ao acidente que sucede quando o trabalhador realiza seu percurso habitual da sua residência para o trabalho ou vice-versa, utilizando qualquer transporte, seja ele fornecido pelo empregador ou não (TASCHETTO; FROEHLICH, 2019).

Esse tipo de acidente pode resultar de um assalto ou de um acidente de trânsito. No artigo 21 da Lei n. 8213/91, são enumeradas algumas situações relacionadas que também são caracterizadas como acidentes do trabalho, os quais são denominados por equiparação, tendo em vista apenas se relacionarem indiretamente com a atividade. Dentre essas, destaca-se o acidente nomeado acidente de trajeto ou acidente *in itinere*, definido pela referida lei como aquele que ocorre no percurso da residência do trabalhador para o local de trabalho, ou desse para aquela, independentemente do meio de locomoção.

Conforme Martins (2015), o acidente de trajeto ainda pode acontecer ao parar na padaria, supermercado ou farmácia para realizar pequenas compras no percurso do trabalho. E para não estar relacionados com o trabalho, esses tipos de interrupções durante o caminho devem desconfigurar que o colaborador realizou percurso casa-trabalho ou trabalho-casa.

Nas legislações trabalhista e previdenciária, equiparou-se de modo objetivo o acidente de trajeto ao acidente de trabalho de forma consolidada. No entanto, foi retomada a discussão por meio da reforma trabalhista de 2017, com a supressão da hora *in itinere* e a interpretação do tempo disponível para o empregador.

O parágrafo 3º do artigo 58 da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) foi excluído pela Lei n. 13.467/2017, a qual estabelecia como período disponível para o empregador o tempo utilizado pelo colaborador para a sua locomoção até o local do trabalho e vice-versa. Nesse sentido, sendo o local destinado ao trabalho compreendido como de complexo acesso ou não atendido por transporte público, com o fornecimento de transporte pelo empregador fornecido, esse período deveria ser remunerado enquanto hora *in itinere*. Nesse sentido, havia a compreensão de que se acontecesse algum acidente nesse percurso um acidente, para fins trabalhistas e previdenciários, esse seria também acidente de trabalho.

A partir da alteração da CLT, muitos passaram a defender o acidente de trajeto não mais como sendo acidente de trabalho. No entanto, essa é uma compreensão equivocada, pois não se identifica distinção entre acidente no percurso casa-trabalho-casa na lei previdenciária, com ou sem transporte disponibilizado pela empresa, se o colaborador recebia ou não a hora *in itinere*. Pelo contrário, a Lei 8.213/91 classifica acidente de trajeto como sendo acidente de trabalho.

Ressalta-se a relevância de equiparar acidente de trajeto ao acidente de trabalho, pois se encontram em jogo direitos trabalhistas e previdenciários. Nesse sentido, por exemplo, quando o trabalhador sofre algum acidente e, por esse motivo, precisa estar afastado por mais de quinze dias, passará a ter direito, pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), ao auxílio-doença acidentário, recurso mais proveitoso que o auxílio-doença comum. Além disso, estando afastado do trabalho, passará a ter direito ao Fundo de Garantia e Tempo de Serviço (FGTS) e será garantido a esse o emprego por um período de um ano após retorno ao trabalho.

Uma vez considerada a referida equiparação, os acidentes de trajeto deverão ser registrados na Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT), documento no qual se reconhecem acidentes de trabalho, de trajeto ou de doença ocupacional. Tem-se, no site do INSS, a descrição deste recurso e informações sobre as situações a partir das quais ela deve ser providenciada.

Nesse sentido, o objetivo geral foi analisar índices atuais de acidentes de trajeto. E os objetivos específicos foram: Compreender os principais fatores para acidentes de trajeto; reunir dados estatísticos sobre acidentes de trajeto ocorridos na atividade da construção civil na cidade de São Luís - Maranhão; refletir sobre as consequências de acidentes de trajeto na construção civil, em São Luís - Maranhão.

Apesar das medidas de segurança e formação dos trabalhadores, os acidentes em obras civis persistem, demandando análise e divulgação frequente para evitar sua repetição e minimizar impactos negativos para vítimas, famílias, sociedade e o país. Educar organizações e gestores é crucial. Este trabalho revela o atual panorama de acidentes de trajeto na construção civil em São Luís - Maranhão, destacando a importância do cumprimento das normas de segurança e o uso desses dados na prevenção. Conhecer a situação atual, números, e os benefícios pós-acidente muitas vezes ignorados são fundamentais para direcionar vítimas e orientar a empresa de maneira eficaz.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

As reformas trabalhistas foram sancionadas pelo presidente Michel Temer e a CLT foi alterada de acordo com a lei, que entrou em vigor poucos dias após sua publicação. Delgado e Delgado (2017) apontaram para a necessidade da reforma trabalhista, que em alguns aspectos da lei já está desatualizada, pois não acompanhava mais o mercado de trabalho e já sofria algumas alterações.

A reforma trabalhista mudou a CLT em mais de 80 pontos. Isso incluiu mudanças que afetam as relações empregado-empregador, relações com sindicatos e questões legais relacionadas a disputas trabalhistas. Entre as alterações mais importantes, destacam-se as que referem o regime de horário de trabalho, férias, apoio ao emprego, externalização de trabalhadores, flexibilidade nas negociações entre trabalhadores e empregadores que dispensam a existência de sindicatos. Um aspecto relevante é que a reforma trabalhista tem se apresentado como uma solução para as lacunas do ordenamento jurídico brasileiro.

Mas ao mesmo tempo em que foram implementadas, as mudanças na legislação trabalhista também atuaram de forma desumana e antissocial (DELGADO; DELGADO, 2017). Numa das alterações propostas, foi removido o tempo no trajeto. Isso levanta questões sobre se os acidentes de trajeto podem ser tratados pela lei brasileira ao entrar em vigor. Para essa análise, é fundamental entender algumas o conceito de acidente de trabalho, em seguida a ideia de acidente de trajeto.

2.1 Acidente do trabalho

Os acidentes de trabalho podem ser definidos como aqueles que ocorrem durante o desempenho de uma função e causam algum tipo de lesão aos trabalhadores. Uma interpretação aceitável de uma lesão ocupacional é um evento imprevisto que ocorre durante a execução do trabalho para um empregador ou durante o trabalho para uma pessoa especialmente segurada, resultando em lesão corporal ou morte, perda ou redução da capacidade para o trabalho, temporária ou permanente (MARTINS, 2006).

Conforme o artigo 19 da Lei nº 8.213/1991, acidente de trabalho decorre de trabalho a serviço de empresa ou empregador doméstico ou segurado que causa lesão corporal ou invalidez, que resulte em morte ou perda permanente ou temporária ou redução da capacidade de trabalho. A segunda categoria inclui as doenças ocupacionais e relacionadas ao trabalho, cuja diferença pode ser apreendida pela leitura do art. 20, incisos I e II:

I - As doenças ocupacionais ocasionadas ou entendidas como decorrentes do exercício de trabalho característico de determinada atividade, constantes das respectivas listas elaboradas pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social.

II - As doenças ocupacionais adquiridas ou decorrentes de condições especiais de execução do trabalho e a elas diretamente relacionadas, que constem da lista constante do inciso I.

Além disso, como é praticamente impossível elencar todas as hipóteses possíveis sobre doenças ocupacionais, o artigo 20 da referida Lei estabelece que são consideradas vítimas de acidentes de trabalho as pessoas não relacionadas nos incisos I e II (SILVA, 2014). O artigo 21 da referida lei define um conjunto de situações que configuram acidentes de trabalho demonstráveis, destacando acidentes de trajeto, também denominados acidentes de percurso. MARTINS, 2011).

A lesão ocupacional pode ser comparada ao gênero, sendo que cada ramo representa uma lesão ocupacional e uma doença ocupacional. O primeiro é definido como um acidente típico, quase sempre não planejado, ocorrido nas dependências do empregador. Por outro lado, as doenças ocupacionais são aquelas de que os colaboradores padecem devido às condições de trabalho, podendo demorar muito até que apareçam os primeiros sintomas (SILVA, 2014).

No mesmo sentido, Alves (2017) define acidente como uma consequência indesejável do funcionamento de um sistema. Isso se deve à integridade física do elemento humano desse sistema. Ele atribui os acidentes apenas ao erro humano, mas argumenta que o infortúnio pode ser devido a outras anomalias e enfatiza o erro humano como uma possível vítima de lesão, que precisa ser examinada de um ponto de vista sistêmico.

O conceito de acidente de trabalho ainda inclui os que causam danos à saúde física ou mental, permanecendo tenso o nexo de causalidade entre os eventos nocivos e o trabalho, resultando em morte ou invalidez. Vale ressaltar que o entendimento do tribunal leva em consideração três fatores determinação da responsabilidade civil e danos: nexo de causalidade, negligência e danos.

2.2 Acidente de trajeto

Em novembro de 2017, foi aprovada a Lei nº 13.467, comumente conhecida como Reforma Trabalhista. Antes disso, se o trabalhador sofria um acidente no caminho de casa, era considerado acidente de trabalho. No entanto, após a aprovação dessa lei, surgiram dúvidas sobre a aplicabilidade dessa classificação. A Constituição Federal de 1988 garante a proteção social contra acidentes de trabalho (CASTRO; LAZZARI, 2003). A lei também abrange eventos ocorridos durante o horário de trabalho e fora do horário de trabalho, que podem ocorrer durante o deslocamento do empregado de casa para o trabalho ou vice-versa.

Depois de analisar os acidentes durante o trabalho, é possível discutir os acidentes de trajeto. Conforme artigo 21 da Lei 8.213/1991, consideram-se também acidentes de trabalho: IV - Acidentes ocorridos com o empregado fora do local de trabalho e fora do horário de expediente: d) em viagem do local de residência até ao local de trabalho, ou deste por qualquer meio de transporte, incluindo os pertencentes ao segurado.

A atual lei nº 8.213/90, de acordo com a letra “d” de seu inciso IV, equipara-se ao acidente de trabalho, ainda que ocorrido no local ou fora do horário de trabalho, e equipara-se ao acidente sofrido pelo colaborador. Isso pode acontecer durante uma viagem do local de residência ao local de trabalho ou vice-versa, bem como em um carro de propriedade do segurado, independentemente do modo de transporte.

Os acidentes de trajeto se tornaram mais comuns devido à aplicação das leis trabalhistas, cuja restrição era deixada apenas se a direção fosse fornecida pelo empregador, mas o meio de transporte era perigoso e aplicado quando realizado por meio desse (MARTINS, 2006).

Se ocorrer um acidente durante a deslocação do trabalhador de casa para o trabalho, trata-se de acidente de trabalho, ele se aplicando ao acidente ocorrido durante a movimentação de casa para o trabalho. Porque nesses casos há uma conexão com a atividade laboral. Nesse sentido, os trabalhadores já estão à disposição dos empregadores (GONÇALVES; KOOL, 2017).

Essa classificação é possível porque os trabalhadores se deslocam para seus locais de trabalho para realizar suas atividades e estão expostos a riscos que podem encontrar ao longo do caminho. Conforme disposto na Portaria INSS nº 77 de 2015, em caso de violação ou alteração do trajeto habitual do empregado para o trabalho, o acidente de trabalho caracteriza-se pela vontade do empregado (BRASIL, 2015). Conforme art. 320., § 5º, não é considerado acidente de trabalho aquele em que o colaborador interrompe ou altera o trajeto habitual para benefício próprio. Face ao exposto, pode afirmar-se que, de acordo com as instruções regulamentares, os trabalhadores tiveram de abandonar as suas casas e seguir o percurso habitual, coincidindo com a hora da sua chegada ao local de trabalho. Ou seja, se um dia ele mudar de rota para o trabalho e ocorrer um acidente, pode não ser considerado um acidente de trânsito devido a uma mudança na rotina diária (BRASIL, 2015).

Vale ressaltar que os funcionários podem utilizar transporte público ou privado. Se ocorrer um acidente ao longo do caminho, pode ser descrito como um acidente de trajeto. Fica claro não só qual percurso é normal, mas também os horários que os funcionários normalmente usam e completam o percurso (JORGE NETO; CAVALCANTE, 2011). A reforma trabalhista eliminou o tempo interno, que era simplesmente o tempo contado em uma jornada de trabalho durante o qual os trabalhadores utilizavam o carro do empregador para chegar a trabalhos de difícil acesso.

As mudanças na legislação não afetaram os acidentes de trânsito, apesar das questões levantadas pelas mudanças na composição dos acidentes de trabalho. Depois que as reformas trabalhistas determinaram que o deslocamento entre casa e trabalho não poderia mais ser considerado dia útil, o governo compreendeu também que o empregador seria isento de qualquer responsabilidade a respeito de acidentes

que os colaboradores sofriam no percurso de ida ou retorno do trabalho. No entanto, na Lei da Previdência Social, Lei n.º 8. 213/91, os acidentes relacionados com viagens são tratados como acidentes de trabalho. A reforma trabalhista alterou o parágrafo segundo do artigo 58 da CLT para excluir o período exato de deslocamento da residência ao trabalho das horas disponibilizadas aos trabalhadores.

3 METODOLOGIA

Acerca da abordagem deste estudo, inicialmente, apresenta-se que a pesquisa foi realizada de forma quali-quantitativa, de natureza exploratória, adotando-se os procedimentos levantamento bibliográfico e documental.

De acordo com Lando (2020), a pesquisa quali-quantitativa reúne uma série de práticas que modificam a realidade visível em elementos representativos. Caracteriza-se pelo estudo aprofundado de dados e fenômenos. Nesse sentido, é desenvolvida em contextos naturais, procurando identificar significados dos dados.

O levantamento bibliográfico permite o fundamento de um modelo teórico primário de referência, que pode resultar no estabelecimento das variáveis e na elaboração de uma proposta de pesquisa (RUIZ, 2011). Aprofundando o tratamento da questão, Gil (2002) afirma que a pesquisa bibliográfica consiste na seleção, leitura e análise relevante do projeto, e que é necessário, antes de selecionar, decidir os procedimentos que serão aplicados na coleta de dados, pois deverão ser representativas o suficiente para apoiar as conclusões. Já a pesquisa documental:

[...] assemelha-se muito à pesquisa bibliográfica. A diferença essencial entre ambas está na natureza das fontes/Enquanto a pesquisa bibliográfica se utiliza fundamentalmente das contribuições dos diversos autores sobre determinado assunto, a pesquisa documental vale-se de materiais que não recebem ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa (GIL, 2002, p. 48).

Acerca da coleta de dados, Marconi e Lakatos (2010, p. 149) afirmam que “[...] é a etapa da pesquisa em que se inicia a aplicação dos instrumentos elaborados e das técnicas selecionadas, a fim de se efetuar a coleta dos dados previstos”. Adicionalmente, Lando (2020) afirma que a coleta de dados qualitativos é

realizada de modo aprofundado, realizando-se cuidadosa coleta de dados em cada uma das fontes, contando sempre a presença de um investigador responsável.

Os critérios observados para a coleta dos materiais de estudo foram: fontes de pesquisa brasileiras, especialmente artigos, monografias, dissertações e teses; fontes publicadas entre os anos de 2017 e 2022, disponíveis de modo integral e sem restrição de acesso. Além disso, foi consultada toda a legislação relacionada ao tema.

As plataformas para coleta e seleção das fontes foram *Scientific Electronic Library Online* (Scielo) e Literatura Latino-americana e do Caribe em Ciências da Saúde (Lilacs). Nessas, foram usadas as seguintes palavras-chave para encontrar documentos relacionados ao tema de pesquisa: “Acidente de trabalho”, “Acidente de trajeto” e “Acidente de percurso”.

No que se refere à pesquisa documental, foram extraídos dados publicados no Anuário Estatístico da Previdência Social (AEPS), documento emitido para o reconhecimento de acidentes de trabalho ou doença ocupacional.

Após a coleta de dados, ressalta-se a importância da análise do material coletado, e para isso, visa-se descrever e analisar os achados. Para isso, será realizada a leitura sistemática do resumo, introdução e resultados de cada achado, observando-se a possibilidade de avaliar e inferir os resultados numa análise por tema. Os dados retirados da CAT divididos em categorias (Perfil do trabalhador; Perfil a empresa; Horário com maior incidência de acidentes de trânsito; causa e gravidade do acidente) para fins de análise. Nesse sentido, todas as informações reunidas neste estudo serão analisadas e interpretadas qualitativa e quantitativamente.

4 RESULTADOS

Tabela 1 - Acidentes de trabalho ocorridos nos últimos 52 anos no Brasil, de 1970 a 2021

Ano	Trabalhadores	Evoluçãoano	Quantidade de Acidentes do Trabalho			Total Acidentes	Evolução ano
			Com CAT Registrada		Sem CAT Registrada		
			Típico	Trajeta			
1970	7.284.022	-	1.199.672	14.502	5.937	1.220.111	-
1971	7.553.472	3,70%	1.308.335	18.138	4.050	1.330.523	9,05%
1972	8.148.987	7,88%	1.479.318	23.389	2.016	1.504.723	13,09%
1973	10.956.956	34,46%	1.602.517	28.395	1.784	1.632.696	8,50%
1974	11.537.024	5,29%	1.756.649	38.273	1.839	1.796.761	10,05%
1975	12.996.796	12,65%	1.869.689	44.307	2.191	1.916.187	6,65%
1976	14.945.489	14,99%	1.692.833	48.394	2.598	1.743.825	-9,00%
1977	16.589.605	11,00%	1.562.957	48.780	3.013	1.614.750	-7,40%
1978	16.638.799	0,30%	1.497.934	48.511	5.016	1.551.461	-3,92%
1979	17.637.127	6,00%	1.388.525	52.279	3.823	1.444.627	-6,89%
Média anos 70	12.428.828	10,70%	1.535.843	36.497	3.227	1.575.566	2,24%
1980	18.686.355	5,95%	1.404.531	55.967	3.713	1.464.211	1,36%
1981	19.188.536	2,69%	1.215.539	51.722	3.204	1.270.465	-13,23%
1982	19.476.362	1,50%	1.117.832	57.874	2.766	1.178.472	-7,24%
1983	19.671.128	1,00%	943.110	56.989	3.016	1.003.115	-14,88%
1984	19.673.915	0,01%	901.238	57.054	3.233	961.575	-4,14%
1985	21.151.994	7,51%	1.010.340	63.515	4.006	1.077.861	12,09%
1986	22.163.827	4,78%	1.129.152	72.693	6.014	1.207.859	12,06%
1987	22.617.787	2,05%	1.065.912	64.830	6.382	1.137.124	-5,86%
1988	23.661.579	4,61%	926.354	60.202	5.025	991.581	-12,80%
1989	24.486.553	3,49%	825.081	58.524	4.838	888.443	-10,40%
Média anos 80	21.077.804	3,36%	1.053.909	59.937	4.220	1.118.071	-4,30%
1990	23.198.656	-5,26%	632.012	56.343	5.217	693.572	-21,93%
1991	23.004.264	-0,84%	579.362	46.679	6.281	632.322	-8,83%
1992	22.272.843	-3,18%	490.916	33.299	8.299	532.514	-15,78%
1993	23.165.027	4,01%	374.167	22.709	15.417	412.293	-22,58%
1994*	23.667.241	2,17%	350.210	22.824	15.270	388.304	-5,82%
1995**	23.755.736	0,37%	374.700	28.791	20.646	424.137	9,23%
1996	23.830.312	0,31%	325.870	34.696	34.889	395.455	-6,76%
1997	24.104.428	1,15%	347.482	37.213	36.648	421.343	6,55%
1998	24.491.635	1,61%	347.738	36.114	30.489	414.341	-1,66%
1999	24.993.265	2,05%	326.404	37.513	23.903	387.820	-6,40%
Média anos 90	23.648.341	0,24%	414.886	35.618	19.706	470.210	-7,40%
2000	26.228.629	4,94%	304.963	39.300	19.605	363.868	-6,18%
2001	27.189.614	3,66%	282.965	38.799	18.487	340.251	-6,49%
2002	28.683.913	5,50%	323.879	46.881	22.311	393.071	15,52%
2003	29.544.927	3,00%	325.577	49.642	23.858	399.077	1,53%
2004	31.407.576	6,30%	375.171	60.335	30.194	465.700	16,69%
2005	33.238.617	5,83%	398.613	67.971	33.096	499.680	7,30%
2006	35.155.249	5,77%	407.426	74.636	30.170	512.232	2,51%
2007	37.607.430	6,98%	417.036	79.005	22.374	659.523	28,75%
2008	39.441.566	4,88%	441.925	88.742	20.356	755.980	14,63%
2009	41.207.546	4,48%	424.498	90.180	19.570	733.365	-2,99%
Média anos 00	32.970.507	5,13%	370.205	63.549	24.002	512.275	7,13%
2010	44.068.355	6,94%	417.295	95.321	17.177	709.474	-3,26%
2011	46.310.631	5,09%	426.153	100.897	16.839	720.629	1,57%
2012	47.458.712	2,48%	426.284	103.040	16.898	713.984	-0,92%
2013	48.948.433	3,14%	434.339	112.183	17.182	725.664	1,64%
2014	49.571.510	1,27%	430.454	116.230	17.599	712.302	-1,84%
2015	48.060.807	-3,05%	385.646	106.721	15.386	622.379	-12,62%
2016	46.060.198	-4,16%	355.560	108.552	13.927	585.626	-5,91%
2017	46.281.590	0,48%	341.700	101.156	10.983	557.626	-4,78%
2018	46.631.115	0,76%	363.314	108.082	10.597	586.017	5,09%
2019	46.716.492	0,18%	375.300	102.405	10.034	586.857	0,14%
Média anos 10	47.010.784	1,31%	395.605	105.459	14.662	652.056	-2,09%
2020	46.236.176	-1,03%	322.903	61.014	33.575	465.772	-20,63%
2021	48.728.871	5,39%	349.393	96.226	19.348	536.174	15,12%
Média anos 20	47.482.524	2,18%	336.148	78.620	26.462	500.973	-2,76%
Total	-	-	38.376.773	3.167.837	711.089	44.283.672	-
Média Geral	28.198.609	3,94%	738.015	60.920	13.675	851.609	-1,02%

Fonte: MTE/RAIS, MTPS/AEPS.¹¹ Disponível em: Rhttps://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/servicos/empregador/rais. Acesso em: 10 set. 2023.

Tabela 1 - continuação. Acidentes de trabalho ocorridos nos últimos 52 anos no Brasil, de 1970 a 2021

Acidentes/ 100 mil trab.	Óbitos	Evolução ano	Óbitos/10 mil trab.	Óbitos/1 mil acid.	Incapacidade Permanente	Evolução ano	Incapacidade Permanente/ 100 mil trab.	Incapacidade Permanente/10 mil acid.
16.751	2.232		31	18				
17.615	2.587	15,91%	34	19				
18.465	2.854	10,32%	35	19				
14.901	3.173	11,18%	29	19				
15.574	3.833	20,80%	33	21				
14.744	4.001	4,38%	31	21				
11.668	3.900	-2,52%	26	22				
9.734	4.445	13,97%	27	28				
9.324	4.342	-2,32%	26	28				
8.191	4.673	7,62%	26	32				
13.697	3.604	8,82%	30	23				
7.836	4.824	3,23%	26	33				
6.621	4.808	-0,33%	25	38	29.921		156	236
6.051	4.496	-6,49%	23	38	31.816	6,33%	163	270
5.099	4.214	-6,27%	21	42	30.166	-5,19%	153	301
4.888	4.508	6,98%	23	47	28.628	-5,10%	146	298
5.096	4.384	-2,75%	21	41	27.283	-4,70%	129	253
5.450	4.578	4,43%	21	38	24.190	-11,34%	109	200
5.028	5.738	25,34%	25	50	23.150	-4,30%	102	204
4.191	4.616	-19,55%	20	47	20.775	-10,26%	88	210
3.628	4.554	-1,34%	19	51	19.821	-4,59%	81	223
5.389	4.672	0,32%	22	42	26.194		125	244
2.990	5.355	17,59%	23	77	18.878	-4,76%	81	272
2.749	4.527	-15,46%	20	72	19.972	5,80%	87	316
2.391	3.516	-22,33%	16	66	16.706	-16,35%	75	314
1.780	3.110	-11,55%	13	75	16.895	1,13%	73	410
1.641	3.129	0,61%	13	81	5.962	-64,71%	25	154
1.785	3.967	26,78%	17	94	15.156	154,21%	64	357
1.659	4.488	13,13%	19	113	18.233	20,30%	77	461
1.748	3.469	-22,70%	14	82	17.669	-3,09%	73	419
1.692	3.793	9,34%	15	92	15.923	-9,88%	65	384
1.552	3.896	2,72%	16	100	16.757	5,24%	67	432
1.999	3.925	-0,19%	17	85	16.215		69	352
1.387	3.094	-20,59%	12	85	15.317	-8,59%	58	421
1.251	2.753	-11,02%	10	81	12.038	-21,41%	44	354
1.370	2.968	7,81%	10	76	15.259	26,76%	53	388
1.351	2.674	-9,91%	9	67	13.416	-12,08%	45	336
1.483	2.839	6,17%	9	61	12.913	-3,75%	41	277
1.503	2.766	-2,57%	8	55	14.371	11,29%	43	288
1.457	2.798	1,16%	8	55	9.203	-35,96%	26	180
1.754	2.845	1,68%	8	43	9.389	2,02%	25	142
1.917	2.817	-0,98%	7	37	13.096	39,48%	33	173
1.780	2.560	-9,12%	6	35	14.605	11,52%	35	199
1.525	2.811	-3,74%	9	59	12.961		41	276
1.610	2.753	7,54%	6	39	15.942	9,15%	36	225
1.556	2.938	6,72%	6	41	16.658	4,49%	36	231
1.504	2.768	-5,79%	6	39	17.047	2,34%	36	239
1.483	2.841	2,64%	6	39	17.030	-0,10%	35	235
1.437	2.819	-0,77%	6	40	15.995	-6,08%	32	225
1.295	2.546	-9,68%	5	41	13.218	-17,36%	28	212
1.271	2.288	-10,13%	5	39	14.981	13,34%	33	256
1.205	2.132	-6,82%	5	38	16.050	7,14%	35	288
1.257	2.132	0,00%	5	36	19.686	22,65%	42	336
1.256	2.203	3,33%	5	38	16.556	-15,90%	35	282
1.387	2.542	-1,30%	5	39	16.316	1,97%	35	253
1.007	2.132	-3,22%	5	46	5.638	-65,95%	12	121
1.100	2.556	19,89%	5	48	5.664	0,46%	12	106
1.054	2.344	8,33%	5	47	5.651	-32,74%	12	113
-	180.232	-	-	-	701.973	-	-	-
4.655	3.466	0,92%	16	50	17.121	0,31%	63	274

Fonte: MTE/RAIS, MTPS/AEPS.

Foi observado um aumento significativo no número de acidentes de trajeto ao longo dos anos, passando de 36.497 em 1970 para 78.620 em 2020. A taxa de incidência de acidentes por 100 mil trabalhadores apresentou flutuações ao longo

dos anos, mas manteve-se relativamente estável, com uma ligeira tendência de queda nos últimos anos. E os óbitos relacionados a acidentes de trajeto também aumentaram, chegando a 47 em 2020. Esses números indicam a importância de medidas preventivas para reduzir a gravidade desses acidentes².

Tabela 2 - Acidentes de trabalho por situação de registro e motivo, em 2021 no Brasil

Regiões e estados	Trabalhadores		Quantidade de Acidentes do Trabalho Com CAT Registrada						Total		Acidentes/ 100 mil Trab.
	Típico	%	Trajeta	%	Doença do Trabalho	%					
Brasil	48.728.871	349.393	65,16%	96.226	17,95%	19.348	3,61%	71.207	13,28%	536.174	1.100
Norte	2.808.709	13.687	63,08	3.854	17,76	773	3,56	3.383	15,59	21.697	772
Acre	142.490	364	52,83	139	20,17	34	4,93	152	22,06	689	484
Amapá	125.710	327	57,37	111	19,47	15	2,63	117	20,53	570	453
Amazonas	653.783	3.686	61,94	1.014	17,04	126	2,12	1.125	18,90	5.951	910
Pará	1.167.171	5.865	68,06	1.368	15,88	159	1,85	1.225	14,22	8.617	738
Rondônia	312.314	1.833	60,52	639	21,10	120	3,96	437	14,43	3.029	970
Roraima	111.208	468	51,04	207	22,57	17	1,85	225	24,54	917	825
Tocantins	296.033	1.144	59,46	376	19,54	302	15,70	102	5,30	1.924	650
Nordeste	9.030.950	30.987	52,99	11.951	20,44	2.227	3,81	13.311	22,76	58.476	648
Alagoas	522.990	1.915	54,17	629	17,79	140	3,96	851	24,07	3.535	676
Bahia	2.353.198	8.837	55,12	2.394	14,93	724	4,52	4.078	25,44	16.033	681
Ceará	1.528.938	5.758	54,57	3.121	29,58	412	3,90	1.261	11,95	10.552	690
Maranhão	818.989	2.141	55,76	896	23,33	80	2,08	723	18,83	3.840	469
Paraíba	676.391	1.520	44,08	745	21,61	159	4,61	1.024	29,70	3.448	510
Pernambuco	1.663.000	6.627	53,70	2.328	18,87	441	3,57	2.944	23,86	12.340	742
Piauí	459.729	927	37,36	528	21,28	57	2,30	969	39,06	2.481	540
Rio G. do Norte	615.645	2.216	51,32	884	20,47	156	3,61	1.062	24,59	4.318	701
Sergipe	392.070	1.046	54,22	426	22,08	58	3,01	399	20,68	1.929	492
Sudeste	23.877.668	188.118	66,63	52.254	18,51	10.938	3,87	31.029	10,99	282.339	1.182
Espírito Santo	941.986	8.075	69,38	2.366	20,33	433	3,72	764	6,56	11.638	1.235
Minas Gerais	5.148.435	38.422	65,32	8.987	15,28	2.290	3,89	9.120	15,51	58.819	1.142
Rio de Janeiro	3.938.871	20.808	63,10	5.834	17,69	1.541	4,67	4.792	14,53	32.975	837
São Paulo	13.848.376	120.813	67,53	35.067	19,60	6.674	3,73	16.353	9,14	178.907	1.292
Sul	8.722.449	85.362	67,60	19.195	15,20	3.459	2,74	18.251	14,45	126.267	1.448
Paraná	3.257.533	29.544	71,94	7.048	17,16	958	2,33	3.518	8,57	41.068	1.261
Rio G. do Sul	2.960.685	29.998	68,39	5.538	12,63	1.605	3,66	6.724	15,33	43.865	1.482
Santa Catarina	2.504.231	25.820	62,47	6.609	15,99	896	2,17	8.009	19,38	41.334	1.651
Centro-Oeste	4.289.081	27.719	64,20	8.360	19,36	1.867	4,32	5.233	12,12	43.179	1.007
Distrito Federal	1.084.527	4.078	57,06	1.225	17,14	429	6,00	1.415	19,80	7.147	659
Goiás	1.585.167	10.195	64,83	3.601	22,90	500	3,18	1.430	9,09	15.726	992
Mato Grosso	919.419	7.490	68,88	1.991	18,31	553	5,09	840	7,72	10.874	1.183
Mato G. do Sul	699.968	5.956	63,15	1.543	16,36	385	4,08	1.548	16,41	9.432	1.347
<i>Ignorada</i>	<i>14</i>	<i>3.520</i>	<i>83,49</i>	<i>612</i>	<i>14,52</i>	<i>84</i>	<i>1,99</i>	<i>-</i>	<i>0,00</i>	<i>4.216</i>	

Fonte: MTE/RAIS, MTPS/AEPS (2021).

² Dados de 2020 conforme última revisão da Previdência divulgada em janeiro/2023. Dados de 2021 são preliminares e estão sujeitos a correções. Nota: De 1970 a 1984 a fonte de referência da coluna Trabalhadores era a Coordenação Geral de Estatística e Atuária, que identificava o número de trabalhadores segurados. A partir de 1985, passamos a adotar como fonte de referência para esta coluna o número de trabalhadores formais de acordo com o MTE/RAIS.

Tabela 3 - Acidentes de trabalho liquidados, por consequência, em 2021 no Brasil, na área da Construção Civil

Regiões e estados	Trabalhadores			Consequência									Total	Óbitos / 100 mil Trab	
	Assist. Médica	%	Total	Incapac. temporária			Incapac. perm.			Óbitos					
				- 15 dias	%	+ 15 dias	%	perm.	%	Óbitos	%				
Brasil	48.728.871	115.894	21,27	420.695	77,22	378.041	69,39	71.365	13,10	5.664	1,04	2.889	0,53	544.809	6
Norte	2.808.709	4.920	22,18	16.796	75,73	13.415	60,48	3.381	15,24	288	1,30	176	0,79	22.180	6
Acre	142.490	154	21,91	534	75,96	384	54,62	150	21,34	11	1,56	4	0,57	703	3
Amapá	125.710	123	21,24	448	77,37	329	48,00	119	20,55	4	0,69	4	0,69	579	3
Amazonas	653.783	909	15,04	5.040	83,37	3.921	64,86	1.119	18,51	68	1,12	28	0,46	6.045	4
Pará	1.167.171	2.550	28,95	6.087	69,10	4.856	55,13	1.231	13,97	95	1,08	77	0,87	8.809	7
Rondônia	312.314	705	22,42	2.324	73,92	1.892	60,18	432	13,74	85	2,70	30	0,95	3.144	10
Roraima	111.208	95	10,19	821	88,09	595	63,84	226	24,25	6	0,64	10	1,07	932	9
Tocantins	296.033	384	19,51	1.542	78,35	1.438	73,07	104	5,28	19	0,97	23	1,17	1.968	8
Nordeste	9.030.950	10.920	18,30	47.599	79,77	34.317	57,51	13.282	22,26	818	1,37	337	0,56	59.674	4
Alagoas	522.990	687	19,03	2.857	79,14	2.008	55,62	849	23,52	40	1,11	26	0,72	3.610	5
Bahia	2.353.198	3.549	21,65	12.481	76,15	8.425	51,40	4.056	24,75	255	1,56	106	0,65	16.391	5
Ceará	1.528.938	2.043	19,08	8.514	67,67	7.245	11,85	1.269	0,91	97	0,91	53	0,50	10.707	3
Maranhão	818.989	787	19,85	3.067	59,16	2.345	18,21	722	2,09	83	2,09	27	0,68	3.964	3
Paraíba	676.391	361	10,24	3.090	87,63	2.073	58,79	1.017	28,84	56	1,59	19	0,54	3.526	3
Pernambuco	1.663.000	2.199	17,47	10.150	80,65	7.213	57,31	2.937	23,34	187	1,49	50	0,40	12.586	3
Piauí	459.729	203	8,00	2.277	89,68	1.309	51,56	968	38,13	41	1,61	18	0,71	2.539	4
Rio G. do Norte	615.645	658	15,04	3.664	83,77	2.600	59,44	1.064	24,33	25	0,57	27	0,62	4.374	4
Sergipe	392.070	433	21,90	1.499	75,82	1.099	55,59	400	20,23	34	1,72	11	0,56	1.977	3
Sudeste	23.877.668	61.570	21,53	221.002	77,27	189.771	66,35	31.231	10,92	2.347	0,82	1.081	0,38	286.000	5
Espírito Santo	941.986	2.704	22,99	8.933	75,95	8.147	69,27	786	6,68	52	0,44	73	0,62	11.762	8
Minas Gerais	5.148.435	13.387	22,44	45.478	76,23	36.277	60,81	9.201	15,42	515	0,86	278	0,47	59.658	5
Rio de Janeiro	3.938.871	7.927	23,73	25.121	75,19	20.305	60,78	4.816	14,42	220	0,66	141	0,42	33.409	4
São Paulo	13.848.376	37.552	20,73	141.470	78,09	125.042	69,02	16.428	9,07	1.560	0,86	589	0,33	181.171	4
Sul	8.722.449	28.860	22,43	97.480	75,75	79.244	61,58	18.236	14,17	1.768	1,37	581	0,45	128.689	7
Paraná	3.257.533	8.057	19,32	33.048	79,26	29.513	70,78	3.535	8,48	350	0,84	239	0,57	41.694	7
Rio G. do Sul	2.960.685	11.348	25,47	32.565	73,09	25.826	57,97	6.739	15,13	472	1,06	167	0,37	44.552	6
Santa Catarina	2.504.231	9.455	22,28	31.867	75,08	23.905	56,32	7.962	18,76	946	2,23	175	0,41	42.443	7
Centro-Oeste	4.289.081	9.275	21,08	33.943	77,15	28.711	65,26	5.232	11,89	443	1,01	333	0,76	43.994	8
Distrito Federal	1.084.527	1.108	15,11	6.037	82,35	4.628	63,13	1.409	19,22	144	1,96	42	0,57	7.331	4
Goiás	1.585.167	3.626	22,72	12.113	75,88	10.681	66,91	1.432	8,97	105	0,66	119	0,75	15.963	8
Mato Grosso	919.419	2.481	22,35	8.418	75,83	7.573	68,22	845	7,61	97	0,87	105	0,95	11.101	11
Mato G. do Sul	699.968	2.060	21,46	7.375	76,83	5.829	60,73	1.546	16,11	97	1,01	67	0,70	9.599	10
<i>Ignorada</i>	<i>14</i>	<i>349</i>	<i>8,17</i>	<i>3.875</i>	<i>90,71</i>	<i>3872</i>	<i>90,64</i>	<i>3</i>	<i>0,07</i>	<i>-</i>	<i>0,00</i>	<i>48</i>	<i>1,12</i>	<i>4.2</i>	

Fonte: MTE/RAIS, MTPS/AEPS (2021).

As tabelas a serem apresentadas indicam os dados de acidentes de trajeto encontrados em todas as áreas de trabalho no município de São Luís - Maranhão, não existindo especificidade na área da engenharia civil nelas.

Tabela 4 - Estatísticas municipal, em São Luís - Maranhão, de acidentes do trabalho, por situação do registro e motivo - 2011/2012

MUNICÍPIO	ESTATÍSTICAS DE ACIDENTES DO TRABALHO													
	Total		Com CAT Registrada								Sem CAT Registrada		Óbito	
			Total		Motivo									
	Típico				Trajeto		Doença do Trabalho							
2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	
São Luís	2.083	2.111	1.819	1.739	1.431	1.339	336	365	52	35	264	372	21	11

Fonte: DATAPREV, CAT, SUB (2013).

Tabela 5 - Estatísticas municipal, em São Luís - Maranhão, de acidentes do trabalho, por situação do registro e motivo - 2015/2016

MUNICÍPIO	ESTATÍSTICAS DE ACIDENTES DO TRABALHO													
	Total		Com CAT Registrada								Sem CAT Registrada		Óbito	
			Total		Motivo									
	Típico				Trajeto		Doença do Trabalho							
2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	
São Luís	2.097	1.852	1.679	1.405	1.297	1.039	319	343	63	23	418	447	14	6

Fonte: DATAPREV, CAT, SUB (2017).

Tabela 6 - Estatísticas municipal, em São Luís - Maranhão, de acidentes do trabalho por situação do registro e motivo – 2017/2018

MUNICÍPIO	ESTATÍSTICAS DE ACIDENTES DO TRABALHO													
	Total		Com CAT Registrada								Sem CAT Registrada		Óbito	
			Total		Motivo									
	Típico				Trajeto		Doença do Trabalho							
2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	
São Luís	1.933	2.001	1.465	1.577	1.103	1.178	329	367	33	32	468	424	10	8

Fonte: DATAPREV, CAT, SUB/AEAT (2019).

5 DISCUSSÃO

A análise dos dados, de acordo a tabela 1, revelam que, apesar das flutuações ao longo das décadas, a taxa de casos de acidentes de trabalho manteve-se significativamente alta, e a média dos anos 2010 a 2020 indica uma preocupante média anual de mais de 90.000 acidentes. Isso aponta para a necessidade urgente de medidas de prevenção e segurança no setor.

Comparando as médias dos anos 2010 e 2020 com as décadas anteriores, observa-se um aumento acentuado nos acidentes de trabalho. Essa tendência sugere que as ações de segurança existentes podem não estar sendo eficazes o suficiente para conter o aumento desses acidentes.

Os dados revelam uma situação alarmante em relação aos acidentes de trajeto na construção civil, com um aumento notável nas médias de acidentes nas últimas décadas. O número total de acidentes por década nos anos de 1970, houve uma média de 36.497 acidentes por ano, de acordo a tabela 1. Isso demonstra que, mesmo nas décadas iniciais, o setor já enfrentava desafios significativos em termos de segurança dos trabalhadores para os locais de trabalho. Esse número representa um impacto considerável nas vidas dos trabalhadores e suas famílias.

Na década de 1980, o número médio de acidentes de trajeto aumentou para 59.937 por ano. Esse aumento é alarmante e indica uma tendência crescente de acidentes de trajeto no setor da construção civil, sendo importante ressaltar que essa década viu um aumento significativo na atividade de construção em todo o país, o que pode ter contribuído para esse aumento.

Nos anos 90, houve média de 35.618 acidentes de trajeto por ano. Houve redução em relação à década anterior. Já a virada do milênio viu um aumento significativo no número médio de acidentes de trajeto, atingindo 63.549 por ano. Esse aumento pode ser atribuído ao crescimento contínuo da indústria da construção civil, o que resultou em mais trabalhadores nas estradas e, conseqüentemente, em mais oportunidades para acidentes de trajeto.

A década de 2010 apresentou um aumento substancial no número médio de acidentes de trajeto, atingindo 105.459 por ano, isso indica uma situação crítica de segurança no trajeto dos trabalhadores da construção civil. A rápida urbanização e expansão das áreas metropolitanas podem ter contribuído para esse aumento. Embora tenha havido uma ligeira redução na média em comparação com a década anterior, com 78.620 acidentes de trajeto por ano, ainda estamos lidando com números alarmantes. A pandemia da COVID-19 pode ter tido um impacto nas atividades da construção, mas a média permanece muito alta.

Esses números têm um impacto significativo não apenas nas vidas dos trabalhadores, mas também na economia e na sociedade em geral. Acidentes de trajeto frequentemente resultam em afastamento do trabalho, custos médicos, perda de produtividade e, em casos mais graves, óbitos, como mostrados nas tabelas 2 e 3. Portanto, os dados revelam uma situação crítica em relação aos acidentes de trajeto na construção civil, destacando a urgente necessidade de ações eficazes para proteger os trabalhadores e reduzir o impacto negativo desses acidentes.

Analisando os dados apresentados em relação aos acidentes de trajeto na construção civil ao longo das décadas, é possível identificar algumas tendências e padrões significativos. Uma tendência clara nos dados é o aumento constante no número médio de acidentes de trajeto ao longo das décadas que aponta para uma situação crítica de segurança no trajeto dos trabalhadores da construção civil. A média de acidentes de trajeto aumentou substancialmente, passando de 36.497 nos anos 70 para 105.459 nos anos 2010 e ainda que tenha havido uma ligeira redução na década de 2020, os números ainda permanecem elevados.

O crescente caso de acidentes pode estar correlacionada com o crescimento da indústria da construção civil. À medida que mais projetos de construção são iniciados e mais trabalhadores são empregados, o tráfego nas estradas também aumenta, criando mais oportunidades para acidentes de trajeto.

A pandemia da COVID-19 em 2020 pode ter tido um impacto nas atividades da construção e, conseqüentemente, no número de acidentes de trajeto, devido à redução na mobilidade no período da pandemia poder ter contribuído para a diminuição observada nesse ano. Com base na análise dos resultados apresentados em relação aos acidentes de trajeto na construção civil, é possível avaliar a consonância desses resultados com as expectativas previamente delineadas na fundamentação teórica.

De acordo a matéria feita por Patrícia Cunha em 2019, é importante notar que a construção civil se destaca como o quarto setor econômico do país com o maior número de ocorrências, totalizando 97 mil casos. No estado do Maranhão, o setor da construção civil lidera as estatísticas de acidentes de trabalho, que durante o período de 2012 a 2018, foram registrados 1.414 acidentes e, lamentavelmente, 71 mortes nesse segmento.

Essas informações provêm do Observatório Digital de Saúde e Segurança do Trabalho (OSST), uma ferramenta desenvolvida em sociedade do Ministério Público do Trabalho (MPT) e da Organização Internacional do Trabalho (OIT). O OSST não apenas rastreia os acidentes em tempo real por meio do "acidentômetro" como também mapeia as áreas com maior incidência de ocorrências, fornecendo valiosos insights para a prevenção e a melhoria das condições de trabalho.

Segundo o Ministério do Trabalho e Emprego, em São Luís - Maranhão, os acidentes de trajetória variaram nos anos recentes, com 437 casos registrados em 2021, e 1362 casos registrados no Brasil em 2021, entrando na lista das 10 maiores

ocorrências, na sexta posição, com 10.641 afastamentos, de acordo ao Ministério da Previdência Social (2023). Com 251 casos registrados em 2020, 354 em 2019 e 368 em 2018, estes números destacam a importância de manter um foco contínuo na segurança no trajeto dos trabalhadores.

Segundo o estudo de Araujo (2016, pg. 89) realizado a partir de entrevistas feitas com acidentados, da área da construção civil entre o período de 2000 e 2015, os significados atribuídos pelos indivíduos aos acidentes estão intrinsecamente ligados às marcas físicas que esses eventos deixaram em seus corpos e em suas vidas. No entanto, para muitos, as consequências não se limitam apenas ao aspecto funcional. Pelo contrário, elas se manifestam por meio de uma avalanche de sentimentos, que podem surgir de forma interligada ou independente, assemelhando-se a verdadeiras "cicatrices emocionais".

Araujo (2016) complementa que essas marcas emocionais permanecem abertas até os dias atuais, como resquícios de toda a experiência vivida: desde o próprio acidente, passando pelos tratamentos médicos, os procedimentos burocráticos e as complexidades legais relacionadas ao acesso aos direitos trabalhistas. Essas marcas emocionais também estão relacionadas à perda de referências sociais e identitárias, bem como a outras dimensões existenciais que são profundamente afetadas por esses eventos traumáticos.

De acordo as referências utilizadas na fundamentação teórica, as expectativas foram estabelecidas para compreender a situação dos acidentes de trajeto na construção civil em São Luís - Maranhão. Os resultados revelaram um quadro preocupante de aumento constante no número médio de acidentes de trajeto ao longo das décadas. Essa tendência de aumento provavelmente é consistente com a expectativa de que a situação poderia ser desafiadora, mas os números reforçam ainda mais a urgência da questão.

Os resultados apresentados sobre os acidentes de trajeto na construção civil em São Luís - Maranhão têm implicações significativas para a segurança e o bem-estar dos trabalhadores, bem como para a legislação trabalhista e previdenciária. A média crescente de acidentes de trajeto ao longo das décadas sugere que os trabalhadores da construção civil em São Luís enfrentam riscos substanciais durante o trajeto de casa para o local de trabalho, o que coloca em perigo não apenas suas vidas, mas também sua saúde e bem-estar, afetando negativamente a qualidade de vida dos trabalhadores.

Os resultados destacam a necessidade de uma revisão mais rigorosa das normas de segurança no trabalho, especialmente aquelas relacionadas ao trajeto dos trabalhadores, logo, as empresas da construção civil devem ser incentivadas a adotar medidas proativas para garantir a segurança de seus funcionários durante o deslocamento. Assim como um amparo legal para vítimas de acidentes de trajeto, por meio da legislação trabalhista e previdenciária, serem adaptadas para fornecer apoio adequado às vítimas, incluindo compensações financeiras, acesso a tratamento médico e reabilitação além de fiscalização e conscientização.

6 CONCLUSÃO

No decorrer desta análise sobre a relevância do acidente de trajeto para as empresas, emergiram claramente os impactos substanciais que esses incidentes podem ter tanto para funcionários quanto nas organizações. Os acidentes de trajeto não são simplesmente eventos isolados; eles transcendem o âmbito do trajeto casa-trabalho e vice-versa, influenciando diretamente a saúde, a segurança e a produtividade no ambiente de trabalho.

Uma das principais conclusões deste estudo é a necessidade premente das empresas investirem em estratégias proativas para mitigar os riscos associados aos acidentes de trajeto. A implantação de programas abrangentes de segurança no trânsito, o incentivo ao uso de transporte seguro e a conscientização contínua são passos cruciais na tentativa de um ambiente de trabalho seguro e saudável.

Além disso, as implicações financeiras dos acidentes de trajeto não podem ser subestimadas. As empresas devem reconhecer o custo significativo associado a lesões, licenças médicas e até mesmo as perdas de talentos devido a acidentes no trajeto. Investir em medidas preventivas não apenas protege os funcionários, mas também resguarda o capital humano e financeiro das organizações.

Em síntese, o acidente de trajeto não deve ser tratado como um mero percalço individual, mas sim como um desafio coletivo que exige ações coordenadas. Ao priorizar a segurança no trajeto e promover uma cultura organizacional comprometida com a prevenção, as empresas podem não apenas reduzir os riscos, mas também melhorar a qualidade de vida de seus colaboradores.

Assim, concluímos que, ao reconhecer e enfrentar a relevância do acidente de trajeto, as empresas não só fortalecem sua responsabilidade social, mas também

fortificam os alicerces para um ambiente de trabalho mais seguro, produtivo e sustentável.

REFERÊNCIAS

ALVES, A. K. P. Características dos acidentes de trabalho com material biológico em profissionais de enfermagem. **Revista Eletrônica Acervo Saúde**, v. 2178, p. 2091, 2017.

ARAÚJO, J. **Repercussões do Acidente de trabalho na saúde e condições de vida dos operários da indústria da Construção Civil subsetor de edificações em São Luís – MA**. 2016. 194 f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação) - Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho – FUNDACENTRO. Disponível em: http://arquivosbiblioteca.fundacentro.gov.br/exlibris/aleph/a23_1/apache_media/HVS1F5QBYUFTDRTQNFYCVNCLRYFPKL.pdf. Acesso em: 02 out. 2023.

BRASIL. **Instrução normativa nº 77, de 21 de janeiro de 2015**. Estabelece rotinas para agilizar e uniformizar o reconhecimento de direitos dos segurados e beneficiários da Previdência Social, com observância dos princípios estabelecidos no art. 37 da Constituição Federal de 1988. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/32120879/Imprns_Nacional. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2015-2018/2017/Lei/L13467.htm. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. **Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991**. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm. Acesso em: 02 out. 2023.

BRASIL. **Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991**. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. Ministério da Previdência Social. **Anuário Estatístico de Acidentes do Trabalho 2021**. Acidentes de Trabalho caem 25,6% no Brasil em 10 anos. Disponível em: <https://www.gov.br/previdencia/pt-br/noticias-e-conteudos/2023/maio/acidentes-de-trabalho-caem-25-6-no-brasil-em-10-anos>. Acesso em: 25 set. 2023.

BRASIL. Ministério da Previdência Social. **Anuário Estatístico de Acidentes do Trabalho em São Luís do Maranhão**. Disponível em: <https://www.gov.br/previdencia/pt->

br/search?SearchableText=Anu%C3%A1rio%20Estat%C3%ADstico%20de%20Acidentes%20do%20Trabalho%20%E2%80%93%20AEAT%20s%C3%A3o%20lu%C3%ADs%20do%20maranh%C3%A3o. Acesso em: 30 set. 2023.

DELGADO, Mauricio Godinho. A jornada no direito do trabalho brasileiro. **Jusbrasil**, 2017. Disponível em: https://sistemas.trt3.jus.br/bd-trt3/bitstream/handle/11103/27168/mauricio_godinho_jornada_no_direito_do_trabalho.pdf?sequence=2 . Acesso em: 10 nov. 2023.

GIL, A. C. **Metodologia científica**. São Paulo: Cortez, 2002.

GONÇALVES, T. S., & Kool, S. H. (2013). A culpa exclusiva da vítima nos acidentes de trabalho e o dano moral. Revista Eletrônica de Iniciação Científica. Disponível em: Acesso em : 10 nov. 2023.

JORGE NETO, F. F.; CAVALCANTE, J. Q. P. **Direito do trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2005.

LANDO, F. **Método de pesquisa qualitativa: o que é e como fazer?** 2020 (On-line). Disponível em: <https://www.academicapesquisa.com.br/post/m%C3%A9todoqualitativo-como-fazer>. Acesso em 25 out. 2023.

LAZZARI, J. B.; CASTRO, C. A. P. **Manual de direito previdenciário**. 12. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2003.

MARCONI, MA LAKATOS, E. M. **Metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARTINS, J. M. Análise das notificações de acidente de trabalho de funcionários de uma faculdade de odontologia. **Archives of health investigation**, v. 4, 2015.

MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL. **Informe de Previdência** - Setembro de 2021. Previdência Social - Publicações. Disponível em: https://www.gov.br/previdencia/pt-br/assuntos/previdencia-social/saude-e-seguranca-do-trabalhador/acidente_trabalho_incapacidade/arquivos/AEAT_2020/secao-i-estatisticas-de-acidentes-do-trabalho/copy_of_subsecao-c-acidentes-do-trabalho-segundo-a-cid/capitulo-57-brasil-e-grande-regioes>. Acesso em: 25 set. 2023.

O IMPARCIAL. **Acidentes em obras lideram o ranking**. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/cidades/2019/06/acidentes-em-obras-lideram-o-ranking/>. Acesso em: 02 out. 2023.

RUIZ, J. Á. **Metodologia científica: guia para eficiência nos estudos**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

SILVA, E. T. D. Perfil dos agravos relacionados ao trabalho notificados no Rio Grande do Norte, 2007 a 2009. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v. 23, p. 741-752, 2014.

TASCHETTO, M.; FROEHLICH, C. Teletrabalho sob a perspectiva dos profissionais de recursos humanos do Vale do Sinos e Paranhana no Rio Grande do Sul. **Revista de Carreiras e Pessoas**, v. 9, n. 3, 2019.