

O perfil das vítimas de acidentes de trabalho do tipo acidentes de trajeto em Palmas, Tocantins

The profile of victims of work accidents such as commuting accidents in Palmas, Tocantins

Ada Betelli Cardoso Alves¹, Dayvid William de Sousa², Nibsyana Cristina da Silva³, Sara Priscilla Gabriel Pereira⁴, Tiago Veloso Neves⁵

RESUMO

Introdução: Acidente de trabalho do tipo trajeto é aquele que ocorre no exercício do trabalho, do percurso da casa do trabalhador até o seu emprego, ou vice versa. **Objetivo:** identificar o perfil das vítimas de acidente de trabalho do tipo acidente de trajeto em Palmas, Tocantins, no período de 2009 a 2019. **Método:** foram analisados dados de 1.734 vítimas de acidente de trabalho do tipo acidente de trajeto notificados entre os anos de 2009 e 2019, contidos no Sistema de Informação de Agravos de Notificação. **Resultados:** Constatou-se que, do total de vítimas, 81,4% são indivíduos do sexo masculino. 80,56 % são pessoas pardas. 59,3% dos indivíduos estão na faixa etária de 20 - 39 anos. 46,30% possuem baixa escolaridade. Dentre as ocupações mais acometidas está o trabalhador agropecuário em geral com 9,75% dos casos. A lesão com mais prevalência foram as fraturas, com 74,16%. E em relação à evolução dos casos, a incapacidade permanente obteve um percentual de 14,9%. **Conclusão:** homens pardos, de baixa escolaridade, em idade jovem, com a ocupação de trabalhador agropecuário em geral e motociclistas representam o principal perfil de vítimas de acidentes de trabalho do tipo acidente de trajeto em Palmas- TO no período estudado.

Palavras-chave: Acidentes de trânsito; acidente de trabalho; saúde do trabalhador.

ABSTRACT

Introduction: A commuting accident is one that occurs during the course of work, from the worker's home to their job, or vice versa. **Objective:** To identify the profile of victims of commuting accidents in Palmas, Tocantins, between 2009 and 2019. **Method:** Data from 1,734 victims of commuting accidents reported between 2009 and 2019 in the Notifiable Diseases Information System were analyzed. **Results:** It was found that, of the total number of victims, 81.4% were male. 80.56 % were brown. 59.3% were aged between 20 and 39. 46.30% had little schooling. Among the most affected occupations was agricultural worker in general, with 9.75% of cases. The most prevalent injury was fractures, with 74.16%. With regard to the progression of cases, permanent disability accounted for 14.9%. **Conclusion:** brown men, with low levels of education, of young age, with the occupation of agricultural worker in general and motorcyclists represent the main profile of victims of accidents at work of the type of commuting accident in Palmas- TO in the period studied.

Keywords: Traffic accidents; accidents at work; workers' health.

¹ Graduando em medicina. Afya Faculdade de Ciências Médicas-Palmas.

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-0807-2497>

² Graduando em medicina. Afya Faculdade de Ciências Médicas-Palmas.

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-5835-6649>

³ Graduando em medicina. Afya Faculdade de Ciências Médicas-Palmas.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0549-0366>

⁴ Graduando em medicina. Afya Faculdade de Ciências Médicas-Palmas.

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-1188-9523>

⁵ Mestre. Afya Faculdade de Ciências Médicas-Palmas.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9706-5980>

E-mail: nevestv@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

O Acidente de trabalho é definido, de acordo com a Portaria de N° 6.367 de 19 de outubro de 1976, como aquele que ocorre em razão do exercício do trabalho a serviço da empresa, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte, perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho.

No Brasil, no ano de 2021 foram comunicados 571,8 mil acidentes de trabalho e 2487 óbitos associados ao trabalho, um aumento de 30% em relação a 2020 (ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO, 2022). O Anuário Estatístico de Acidentes do Trabalho aponta que no ano de 2013, mais de 111 mil trabalhadores sofreram acidentes de percurso no trajeto de ida e volta entre o local de moradia e o local de trabalho, correspondendo a 15% do valor total de acidentes de trabalho. A Previdência Social, por sua vez, aponta que 568 mil brasileiros foram vítimas de acidentes de trabalho em 2018 (BRASIL, 2018). Deste dado, 108.082 são vítimas de acidente de trabalho do tipo trajeto, seja no percurso para o ambiente de trabalho ou desse local de trabalho para sua residência.

O levantamento feito pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) feito em estatísticas da Previdência Social entre 2007 e 2013, demonstra que os acidentes de trajeto subiram acima da média no que se refere aos acidentes de trabalho, cerca de 7,8% no período, e já representavam cerca de 20% das ocorrências registradas no Brasil. No mesmo período, esse tipo de ocorrência passou de 15,2% para aproximadamente um quinto das Comunicações de Acidente de Trabalho (CAT) registradas. Em proporção, representou 42% no período, chegando a 35,2 mil ocorrências.

No que se refere à gravidade, no ano de 2013 do total de óbitos registrados no país como acidentes de trabalho, aproximadamente 43% eram de trajeto, e na indústria essa proporção foi de aproximados 39% (BRASIL, 2017). Em relação aos custos, houve um aumento do valor pago pelas empresas entre os anos de 2007 e 2013 passando de R\$ 7,5 bilhões para R\$ 20,3 bilhões, ao ano, um crescimento de 173%.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), em torno de 40 mil pessoas são vítimas fatais de acidentes de trânsito todos os anos e na grande maioria esse contingente é composto por pedestres, ciclistas e motociclistas. Se tratando de benefícios previdenciários, o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), estima que são gastos anualmente, cerca de R\$ 8 bilhões aos cofres da Previdência Social (BRASIL, 2011).

No que diz respeito ao Estado do Tocantins, foram registrados entre 2015 e 2017, 853 casos de acidentes de trabalho do tipo trajeto, desses indivíduos, 68% são do sexo

masculino, e apesar de serem os mais acometidos, em relação a idade, ambos os sexos são acometidos na mesma faixa etária, entre 25 a 29 anos. (IBGE, 2017). No município de Palmas Tocantins, os acidentes de trabalhos típicos e de trajeto fatais ocorrem majoritariamente em indivíduos da raça/cor parda, de modo que as circunstâncias mais prevalentes envolvem veículos automotores, cerca de 54% dos casos, sendo os índices das demais causas quedas 20%, eletrocussão 16%, em trabalhadores dos ramos da construção 13% e agricultura 13%, com a ocupação de pedreiros e serventes 17%, eletricitistas 10% e agricultores 13% (BRASIL,2017).

Neste contexto, o acidente de trajeto pode provocar desde lesões corporais, fraturas de membros, danos na capacidade laboral, perturbações de cunho psicológico e estético, como também, em casos mais graves, a morte. Quanto às fraturas, há um predomínio de 69,99%, de modo que 30,49% correspondem às lesões em membros inferiores e 26% aos membros superiores (CAVALCANTE; DANTAS; NEVES, 2022).

Ademais, com relação aos acidentes de trabalho no município de Palmas, foi demonstrado que aproximadamente 46% dos indivíduos que foram vítimas de acidentes de trabalho não possuem ensino médio completo, e somente cerca de 29% possuem o ensino médio completo. Nesse contexto, os dados expõem que o perfil das vítimas de acidente de trabalho são, mais frequentemente, indivíduos do sexo masculino, pardos e com o ensino fundamental ou médio incompleto (CAVALCANTE; DANTAS; NEVES, 2022). Além disso, nos anos de 2016 e 2017 foram registrados 209 casos de acidente de trajeto, evidenciando assim, a problemática.

Diante do supracitado, houve interesse em conhecer o perfil das vítimas de Acidente de Trabalho do tipo acidente de trajeto notificadas em Palmas, Tocantins.

2. MATERIAIS E MÉTODOS

Trata-se de um estudo observacional do tipo transversal (PEREIRA; GALVÃO; SILVA, 2016). A população analisada é a de vítimas de acidente de trabalho do tipo acidente de trajeto no município de Palmas, Tocantins, no período de 2009 a 2019. A coleta de dados ocorreu entre fevereiro e março de 2023. Foram incluídos no estudo vítimas de acidente de trabalho do tipo trajeto notificados no Sistema de Informação de Agravos de Notificação (SINAN) em Palmas, Tocantins, no período de 2009 a 2019. Foram excluídos do estudo casos cujos campos analisados não foram preenchidos na ficha de notificação do SINAN. Analisaram-se as seguintes variáveis: sexo, raça/cor, escolaridade, idade, ocupação, circunstâncias, tipo de lesão e evolução dos casos. Os dados foram extraídos

do banco de dados do SINAN, importados para o programa (TABWIN) versão 4.1.5, a partir dele foram geradas tabelas com frequências absolutas exportadas em planilhas de Excel.

Este estudo é um desdobramento do projeto “Agravos Relacionados ao Trabalho no município de Palmas, Tocantins, incluindo COVID-19 relacionado ao Trabalho: uma análise retrospectiva e prospectiva”, aprovado pelo comitê de ética em pesquisa da Fundação Escola de Saúde Pública de Palmas (CEP-FESP), por meio do Parecer nº 4.677.414.

3. RESULTADOS

Foram analisados 1.734 indivíduos vítimas de acidente de trabalho do tipo acidente de trajeto que tiveram registro no banco de dados do Sistema de Informação de Agravos de Notificação (SINAN). Entretanto, parte dessas notificações apresentava em branco os campos relacionados à raça (3,74%) e em relação à escolaridade (14,64%), o que indica deficiência de registro nessas variáveis.

Tabela 1. Características sociodemográficas

Variável	Condição	Frequência absoluta	Frequência relativa
Sexo	Masculino	1412	81,4%
	Feminino	322	18,56%
	Total	1734	100%
Raça	Ign/Branco	65	3,74%
	Branca	193	11,13%
	Preta	77	4,44%
	Amarela	1	0,05%
	Parda	1397	80,56%
	Indígena	1	0,05%
Total	1734	100,00%	
Faixa etária	10-19	95	5,48%
	20-39	1029	59,3%
	40-59	548	31,6%
	60 e +	62	3,58%
	Total	1734	100,00%

Ocupação	Trabalhador agropecuário em geral	221	12,75%
	Pedreiro	149	8,59%
	Motorista	109	6,28%
	Vendedor	98	5,65%
	Empregado doméstico	75	4,32%
	Operador	67	3,86%
	Auxiliar	65	3,75%
	Mecânico de manutenção de veículos	47	2,71%
	Servente de obras	44	2,53%
	Técnico	42	2,42%
	Motociclista	40	2,30%
	Vigia e vigilante	38	2,19%
	Assistente Social, vendas e administrativo	35	2,01%
	Profissionais da Saúde	35	2,01%
	Pintor	31	1,78%
	Comerciante	27	1,55%
	Atendente	26	1,50%
	Chefe de cozinha, cozinheiro	26	1,50%
	Professor	24	1,38%
	Garçom	18	1,03%
	Montador	18	1,03%
	Tratorista agrícola	16	0,92%
	Carpinteiro	13	0,75%
	Gerente de imóvel	11	0,63%
	Músico	7	0,40%
	Lavador (veículo, garrafa, vidro, e etc.)	7	0,40%
	Carregador	6	0,34%
	Coordenador e Diretores	6	0,34%
	Instalador	6	0,34%
	Porteiro	6	0,34%
	Supervisor	5	0,28%
	Analista (instituição financeira, recursos humanos)	4	0,23%
	Produtor (televisão e agropecuário)	4	0,23%
	Encarregado	4	0,23%
	Apontador de produção e mão de obra	3	0,17%
	Eletricista de manutenção	3	0,17%
Agente funerário	2	0,11%	
Agente de vendas de serviço	1	0,057%	
Outras ocupações	394	22,73%	
Total	1733	100,00%	
Escolaridade	Ign/Branco	254	14,64%
	Analfabeto	23	1,33%
	1ª a 4ª série incompleta do EF	202	11,65%
	4ª série completa do EF	82	4,72%
	5ª a 8ª série incompleta do EF	248	14,30%
	Ensino fundamental completo	62	3,58%
	Ensino médio incompleto	186	10,73%
	Ensino médio completo	501	28,89%
	Educação superior incompleta	105	6,05%
	Educação superior completa	70	4,03%
Não se aplica	1	0,05	
Total	1734	100,00%	

Fonte: SINAN

Quanto às características sociodemográficas desses indivíduos, 81,4% são do sexo masculino. Quanto à raça dos indivíduos analisados, 80,56 % eram pardos. Com relação à escolaridade, 28,89 % dos indivíduos têm ensino médio completo, entretanto, 10,73% dos indivíduos acometidos possuem ensino médio incompleto. Quanto ao número de indivíduos com nível superior, 4,03% possuem ensino superior completo e 6,05 % ensino superior incompleto, ou seja, um pouco mais de 10% dos indivíduos estudaram em universidades. Isso evidencia que a proporção de vítimas de acidentes de trabalho diminui ao passo que o grau/nível de escolaridade aumenta.

Isso demonstra que a população atingida com mais frequência em acidentes de trabalho nesse período foram indivíduos do sexo masculino, pardos e com baixo grau de escolaridade. Além disso, apenas um dos indivíduos pesquisados é indígena, o que sugere que essa população não está inserida adequadamente no mercado de trabalho do município ou que, por representar uma minoria étnica nesse contexto, poucos representantes dessa categoria foram vitimados.

Os dados do atual estudo evidenciaram que os indivíduos entre as faixas etárias de 20 - 39 anos foram os mais acometidos por acidentes de trabalho do tipo trajeto com 1029 (59,03%) casos, 548 vítimas apresentavam a idade entre 40 - 59 anos, e 95 (5,48%) tinham entre 10 - 19 anos. Os menos acometidos foram os idosos com 60 anos ou mais, com 62 casos (0, 035%).

Em relação às ocupações, foi observado que o trabalhador agropecuário em geral obteve um maior número de vítimas, com 169 casos (9,75%), seguido por pedreiro com 147 casos (8,48%) e motoristas de caminhão (rotas regionais e internacionais) com 61 casos (3,51%). Uma ocupação de destaque é o do empregado doméstico nos serviços gerais, com 56 casos (3,23%). Outro cargo que apresenta grandes números são os motociclistas no transporte de documentos e pequenos volumes, 40 casos (2,30%). Algumas ocupações tiveram um menor número de acidentes de trabalho do tipo trajeto comparado a outras, que foram o conselho tutelar, criador de bovinos, e técnico de contabilidade, ocorrendo apenas 1 caso (0,05%) em cada uma dessas ocupações citadas. Ademais, devido ao grande número de ocupações registradas, foi necessário organizar em categorias as ocupações com o maior número de vítimas. Em virtude do grande número de ocupações, foi necessário agrupar em categorias algumas das mesmas. A categoria

Profissionais de segurança foi composta pelas seguintes ocupações: Agente de higiene e segurança, agente de defesa ambiental, agente de proteção de aeroporto, agente de segurança e agente de segurança penitenciária. A categoria profissional de saúde foi composta por agente de saúde pública, auxiliar de saúde (navegação marítima), auxiliar de prótese dentária, auxiliar técnico em laboratório de farmácia, auxiliar de farmácia de manipulação, técnico em enfermagem, técnico em higiene dental, e agente comunitário de saúde. A classe de motorista foi composta por motorista de carro de passeio, motorista de furgão ou veículo similar, motorista de táxi, motorista de ônibus rodoviário, motorista de ônibus urbano, motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais), motorista operacional de guincho, e ajudante de motorista. A ocupação de auxiliar foi constituída por auxiliar de manutenção predial, auxiliar de escritório em geral, auxiliar de pessoal, auxiliar de contabilidade, auxiliar de faturamento, auxiliar de serviços de importação e exportação. A categoria de técnico foi composta por técnico em eletromecânica, técnico em borracha, técnico de obras civis, técnico de agrimensura, técnico em geodesia e cartografia, técnico eletricitista, técnico eletrônico, técnico de rede (telecomunicação), técnico de manutenção de equipamento de informática, técnico de telecomunicações (telefonia), técnico mecânico, técnico em manutenção de máquinas, técnico de apoio ao usuário de informática, desenhista técnico, técnico agropecuário, técnico de alimento, técnico de contabilidade, técnico em segurança de trabalho, técnico em administração e entre outros.

Tabela 2: Perfil das lesões sofridas pelas vítimas

Variável	Condição	Frequência absoluta	Frequência relativa
Partes atingidas	Ign/Branco	65	3,74%
	Cabeça	62	3,57%
	Pescoço	13	0,74%
	Tórax	26	1,49%
	Abdome	11	0,63%
	Mão	60	3,46%
	Membro superior	816	47,05%
	Membro inferior	835	48,15%
	Pé	63	3,63%
	Todo o corpo	7	0,40%
	Outro	83	4,78%
	Total	1734	100,00%
	Tipo de lesão	Amputações	25
Contusões		17	0,98%
Ferimentos		45	2,59%
Fraturas		1286	74,16%

Hemorragias	13	0,74%
Lesões elétricas	1	0,05%
Esmagamento	16	0,92%
Luxações	62	3,57%
Não especificados	572	32,98%
Outras lesões	46	1,04%
Queimaduras	4	0,23%
Total	1734	100,00%

Evolução dos casos	Ign/Branco	78	4,50%
	Cura	497	28,7%
	Incapacidade temporária	690	39,8%
	Incapacidade parcial permanente	258	14,9%
	Incapacidade total permanente	19	1,09%
	Óbito pelo acidente	46	2,65%
	Óbito por outras causas	3	0,17%
	Outra	143	8,24%
	Total	1734	100,00%

Fonte: SINAN

Quanto às partes atingidas, houve um predomínio de membros inferiores com 835 casos (48,15% do universo pesquisado), seguido de parte superior com 816 casos (47,05%). Nos membros inferiores as lesões mais frequentes foram a fratura da perna (parte não especificada) com 114 casos (6,57%), fratura do fêmur com 90 casos (5,19%), e em seguida a diáfise da Tíbia, proximal da Tíbia e a fratura da patela. A fratura de clavícula, de diáfise do úmero, e partes não especificadas de punho, mão e antebraço obtiveram um menor número de casos. Demonstrando que dessa forma as partes mais atingidas são responsáveis por proteger os órgãos vitais pelos reflexos de proteção, ou seja, o ser humano utiliza os membros para conter impactos potencialmente fatais.

Os tipos mais comuns de lesão foram fraturas, com 1286 casos (74,16%). Houve 60 casos (3,46%) de luxação, sendo o maior número de articulação acromioclavicular. Os ferimentos ocorreram em 45 casos (2,59%), com poucos casos de ferimento do punho e da mão (de parte não especificada). A amputação ocorreu em 24 casos (1,38%), com alguns casos na perna (parte não especificada). E queimaduras apenas 4 casos (0,23%), sendo caso (0,05%) com queimaduras entre 20-29% da superfície corporal.

Assim, sobre a evolução dos casos constatou-se que 258 (14,9%) desenvolveram incapacidade parcial permanente e 19 (1,09%) casos com incapacidade total permanente. Dentre os 1734 indivíduos analisados, apenas 497 (28,7%) vítimas evoluíram para cura.

4. DISCUSSÃO

O atual trabalho corrobora a literatura ao retratar que o número de vítimas do sexo masculino é mais elevado comparado ao sexo feminino (TAKESHITA, 2012; SCUSSIATO, 2013; ZACK, 2021). Ademais, os dados apontam que além das vítimas do sexo masculino, a população parda e com baixo grau de escolaridade são as mais acometidas.

Há uma predominância na população parda, fator que possivelmente pode estar relacionado às proporcionais características sociodemográficas regionais. Segundo o censo do IBGE de 2010, no Tocantins, aproximadamente 68,8% da população é autodeclarada parda, enquanto no Rio Grande do Sul, a população autodeclarada negra ou parda é de 16,13% (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010).

Com relação às faixas etárias foi demonstrado que os indivíduos jovens são os mais propensos a sofrerem acidentes de trabalho do tipo trajeto, em razão de serem a maioria dos indivíduos inseridos no mercado de trabalho (WALDVOGEL, 2001). Vale enfatizar que os horários de pico entre as 16hrs e as 20hrs são os que mais ocorrem acidentes, devido ao alto fluxo de veículos nas rodovias, o que pode ocasionar disputa por faixas, congestionamentos, fadiga e conseqüentemente corroborando para o acontecimento de acidentes, impedindo que o trabalhador retorne a sua residência (SUPER INTERESSANTE, 2022).

Ademais, foram analisadas as ocupações mais afetadas pelo acidente de trabalho do tipo trajeto, do qual evidencia-se que os trabalhadores agropecuários em geral, pedreiros, e motoristas de caminhão são os mais acometidos. Essas ocupações geralmente demandam mais esforço físico do trabalhador, além de por vezes haver necessidade de percorrer maiores distâncias da sua residência até o seu local de trabalho, o que aumenta a probabilidade de o trabalhador sofrer acidente de trabalho do tipo trajeto (RAIA, 2006). Outras ocupações como conselheiro tutelar, criador de bovinos e técnico de contabilidade obtiveram um número de vítimas menor. Além destas, temos os motociclistas de transporte

de documentos e pequenos volumes que exercem seu trabalho integral em uma motocicleta levando e buscando encomendas, o que o torna vulnerável à acidentes no trajeto. Entretanto, há de se reconhecer que a presença desse tipo de ocupação em fichas notificadas como acidente de trajeto provavelmente constitui erro de preenchimento, visto que para indivíduos que trabalham em constante deslocamento, acidentes de trânsito são considerados acidentes típicos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo evidencia o perfil epidemiológico mais frequente das vítimas de acidentes de trabalho do tipo trajeto no município de Palmas, Tocantins. O perfil sociodemográfico predominante é o de indivíduos do sexo masculino, jovens, pardos, com a ocupação em trabalhos agrícolas em geral, com baixo grau de escolaridade e a maioria das vítimas desenvolveram incapacidade permanente parcial. Considerando os resultados apresentados neste estudo, é expressa a necessidade de ações com medidas preventivas em prol da saúde do trabalhador, a fim de evitar acidentes de trabalho. Assim, faz-se necessário investimentos em pesquisas, educação da população geral, e melhorias de infraestrutura viária em locais precários. Além disso, deve-se investir em políticas públicas educacionais para um trânsito mais seguro como forma de precaução aos altos números de incidentes. Uma ação que poderia fazer diferença seria o investimento em transporte público de qualidade, aumentando a frota de ônibus coletivos e a fiscalização de trânsito pelos órgãos reguladores do setor. Para mais, a flexibilidade na entrada e saída do trabalho pode diminuir a incidência dos acidentes, pois ajudaria o trabalhador a fazer com mais calma o trajeto de casa para o trabalho e vice-versa. Ademais, os trabalhos que podem ser feitos em *home office* também poderiam diminuir a ocorrência dos acidentes de trajeto, permitindo que o trabalhador realize todas as atividades laborais de sua casa, não se deslocando para a empresa. Acredita-se que o conhecimento acerca dos perfis da vítima colabora para criar mais estratégias que possam ser colocadas em práticas para a melhoria das condições de segurança do trabalhador.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE MEDICINA DO TRABALHO. **A cada 3h40 um trabalhador morre de causas relacionadas à atividade laboral**. 2019. Disponível em: <https://www.anamt.org.br/portal/2019/05/03/a-cada-3h40-um-morre-por-acidente-de-trabalho-no-brasil/>. Acesso em: 13 de out. 2022, às 19h49min.

BASTOS, J.T. *et al.* **A caminho do trabalho: uma pesquisa sobre acidentes de trajeto no setor industrial do Paraná.** Universidade Federal do Paraná: Curitiba, 2021. Disponível em: <https://www.sesipr.org.br/segurancaviaria/uploadAddress/CifalFiep-Final%5b99951%5d.pdf>. Acesso em: 9 out. 2022, às 14h37min.

BRASIL. **Lei nº 6.367, de 19 de outubro de 1976.** Dispõe sobre o seguro de acidentes do trabalho a cargo do INPS e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 20 out. 1976.

BRASIL. **Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.** Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 25 jul. 1991.

BRASIL, Ministério da Fazenda. Instituto Nacional do Seguro Social. Empresa da Tecnologia e Informações da Previdência. **Anuário Estatístico de Acidentes de Trabalho: AEAT 2017.**-1. ed.- Brasília: Ministério da Fazenda, 2017. 997p.

CALIL, A.M. *et al.* Mapeamento das lesões em vítimas de acidentes de trânsito: revisão sistemática da literatura. **Revista Latino-Americana de Enfermagem**, v. 17, n. 1, p. 1-7, 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rlae/a/4yWMfrjnvjtCFbCNyn6YVmM/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 9 out. 2022, às 11h07mun.

CAMPINAS. Secretária Municipal de Transportes. Diretoria de Desenvolvimento Institucional. Divisão de Educação e Relacionamento Externo. Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A. **Guia de Prevenção aos Acidentes de Trânsito com Trabalhadores.** Campinas: Secretária Municipal de Transportes, 2017. 19p.

CARVALHO, R.T. Acidentes de trajeto no Brasil: estatísticas, causas e consequências. **Repositório Universitário de Ânima**, 2018. Disponível em: <https://repositorio.animaeducacao.com.br/handle/ANIMA/3867>. Acesso em: 9 out. 2022, às 12h35min.

CRUZ, R.M. ; MACIEL, S.K. Perícia de danos psicológicos em acidentes de trabalho. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 2, p. 120-129, 2005.

CUNHA, A. A. *et al.* Tendência na incidência de acidentes de trajeto em trabalhadores no Brasil entre 2009 e 2016. **Revista Brasileira de Medicina do Trabalho**, v. 17, n. 4, p. 490-498, 2019. Disponível em: <https://cdn.publisher.qn1.link/rbmt.org.br/pdf/v17n4a06.pdf>. Acesso em: 10 out. 2022, às 14h55min.

ESTRADAS. **Maior parte dos acidentes de estradas ocorre de 16h às 20h.** 2016. Disponível em: <https://estradas.com.br/maior-parte-dos-acidentes-em-estradas-ocorrem-das-16h-as-20h/#:~:text=As%20ocorr%C3%AAsncias%20foram%20divididas%20em,e%20Castelo%20Branco%2DRaposo%20Tavares>. Acesso em: 14 de out. 2022, às 17h45min.

EUGÊNIO, T.M.C. *et al.* Identificação do perfil dos trabalhadores vítimas de acidente de trajeto no Brasil no período de 2012 a 2016. **Scire Salutis**, v. 10, n. 2, p. 58-66, mai./2020.

Disponível em: <https://doi.org/10.6008/cbpc2236-9600.2020.002.0008>. Acesso em: 9 out. 2022, às 09h34min.

GALVÃO T.F; SILVA, MT; GARCIA L.P. Ferramentas para melhorar a qualidade e a transparência dos relatos de pesquisa em saúde: guias de redação científica. **Epidemiol Serv. Saúde**. v. 25, n. 2, p. 1- 10, 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico, 2010. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/panorama> > Acesso em: 06 mar 2022 às 17h20min.

JUSBRASIL. **Acidente de trajeto**: empregado acidentado pode ter direito a indenização! Disponível em: <https://mtrigueiros.jusbrasil.com.br/artigos/1168099031/acidente-de-trajeto-empregado-acidentado-pode-ter-direito-a-indenizacao>. Acesso em: 13 out. 2022, às 08h36min.

OBSERVATÓRIO DE SAÚDE E SEGURANÇA NO TRABALHO. Perfil dos casos - CAT. Disponível em: < <https://smartlabbr.org/sst/localidade/0?dimensão=perfilCasosAcidentes> >, Acesso em: 24 maio 2023 às 13h51min.

OLIVEIRA, A.P.R.; ALARCÃO, A. C. J.; PELLOSO, S. M. Acidentes de trabalho por trajeto ocorrido na região noroeste do Paraná: impactos e consequências. **J Health Sci Inst**, v. 33, n. 1, p. 26-30, 2015.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Acidentes de trabalho e mortes acidentárias voltam a crescer no Brasil em 2021. Abr./2022. Disponível em: <https://brasil.un.org/index.php/pt-br/178950-acidentes-de-trabalho-e-mortes-acidentarias-voltam-crescer-no-brasil-em-2021>. Acesso em: 7 out. 2022, às 08h50min.

RAIA Jr., A.A. Uma análise dos acidentes de trajeto no Brasil. In: V Congresso Nacional Sobre Condições e Meio Ambiente do Trabalho na Indústria da Construção. Recife. FUNDACENTRO. Anais do V Congresso Nacional Sobre Condições e Meio Ambiente do Trabalho na Indústria da Construção, 2005.

RENAST. **Sistema de Informação de Agravos de Notificação**. Disponível em: <https://renastonline.ensp.fiocruz.br/quem-somos/sobre-projeto>. Acesso em: 12 out. 2022, às 00h20min.

RODRIGUES, A. B; SANTANA, V. S. Acidentes de trabalho fatais em Palmas, Tocantins, Brasil: oportunidades perdidas de informação. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 44, n. 8, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2317-6369000017817>. Acesso em: 9 out. 2022, às 13h34min.

SEDEP. **INSS quer reaver gasto de acidentes de trajeto**. Disponível em: <https://www.sedep.com.br/noticias/inss-quer-reaver-gasto-de-acidentes-de-trajeto/>. Acesso em: 7 out. 2022, às 22h45min.

SERVIÇO SOCIAL DA INDÚSTRIA. **Impactos econômicos dos acidentes de trabalho.** Disponível em: <https://www.sesi-ce.org.br/blog/impactos-economicos-dos-acidentes-de-trabalho/>. Acesso em: 8 out. 2022, às 09h39min.

SOUZA, V.; BLANK, V.L.G; CALVO, M.C.M. Cenários típicos de lesões decorrentes de acidentes de trabalho na indústria madeireira. **Revista de Saúde Pública**, v. 36, n. 6, p. 702-708, 2002.

SUPER INTERESSANTE. Há um horário do dia com mais acidentes em rodovias? 14 de julho de 2022. Disponível em: <https://super.abril.com.br/coluna/oraculo/ha-um-horario-do-dia-com-mais-acidentes-em-rodovias/>, acesso em 14 de junho de 2023, às 10h21min.

TAKESHITA, I. M. **Análise dos acidentes de trabalho fatais inseridos no sistema de informação de agravos de notificação (SINAN).** 2012. 113f. Dissertação de mestrado. Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte. 2012.

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO. **Número de acidentes de trabalho no Brasil e no RS segue alto.** Porto Alegre, 2020. Disponível em: <https://www.trt4.jus.br/portais/trt4/modulos/noticias/305976>. Acesso em: 7 out. 2022, às 16h34min.

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. **Três em cada 20 acidentes de trabalho acontecem no percurso entre a empresa e a residência.** Disponível em: https://www.tst.jus.br/web/trabalhoseguro/programa/-/asset_publisher/0SUp/content/tres-em-cada-20-acidentes-de-trabalho-acontecem-no-percurso-entre-a-empresa-e-a-residencia. Acesso em: 7 out. 2022, às 23h50min.

VIEIRA, J.A; VIANNA, G.D.P; TEIXEIRA, E.R. Perfil epidemiológico dos acidentes de trabalho graves típicos envolvendo as mãos em uma capital do sul do Brasil. In: 2º Congresso de Saúde Coletiva da UFPR. Universidade Federal do Paraná. Anais do II Congresso de Saúde Coletiva da UFPR, 2020.

VOLVO. **Atlas de acidentalidade no transporte brasileiro.** Programa Volvo de Segurança no Trânsito. Disponível em: <https://www.atlasacidentesnotransporte.com.br/consulta>. Acesso em: 11 out. 2022, às 21h30min.

WALDVOGEL, B.C. Acidentes do trabalho: vida ativa interrompida. Novos desafios em saúde e segurança no trabalho. Belo Horizonte: PUC – MINAS, Instituto de Relações do Trabalho e Fundacentro, 2001.