

# POR UMA SOCIOLOGIA DOS ACIDENTES DO TRABALHO

*Zéu Palmeira Sobrinho<sup>1</sup>*

## ABSTRACT

This text aspires to originate the need of a engagement on the accident issue starting from a change of its teoretical and political focus. The study of whole-ness of the complex social being, the value of laborer's collective actions and the overcoming of the individualistic standart of prevention and reparation are given a spotlight. Alternatively, it is suggested a sociological emphasis as a must to understand the accidentogenic social interactions and as a must on fighting the abusive system that has been harvesting and ruining worker's health.

**Keywords: work accidents; social issues; work sociology.**

## ABSTRACT

O texto ora apresentado tem por objetivo suscitar a necessidade de enfrentamento da questão acidentária a partir de uma transformação do seu enfoque teórico e político, prestigiando-se a visão de totalidade do complexo ser social, a valorização da atuação do coletivo operário e a superação do modelo individualista de prevenção e reparação. Como alternativa, propõe-se um enfoque sociológico como medida imprescindível à compreensão das relações sociais acidentogênicas e ao combate à lógica predatória que vem violentando, mutilando e destruindo a saúde dos trabalhadores.

**Keywords: acidentes do trabalho; questão social; sociologia do trabalho**

## Introdução

O presente estudo tem por finalidade analisar alguns dos argumentos repassados pelos diferentes modelos teóricos que se voltam à explicação da questão acidentária. O desafio ora proposto consiste em se demonstrar como algumas abordagens devotam demasiada ênfase a fenômenos isolados, em detrimento da visão técnica-política e do necessário enfoque de totalidade do complexo liame sócio-causal envolvendo o acidente do trabalho. A crítica ora proposta busca sugerir elementos de um modelo analítico que leve em conta a importância da atuação do coletivo operário e a superação do modelo individualista de prevenção e reparação. A análise inicial contemplará um balanço histórico, o debate sobre o nexos causal e a abordagem sobre os fatores que con-

---

<sup>1</sup> O Autor é juiz do trabalho, doutor em ciências sociais e professor da UFRN.

tinuam contribuindo para reproduzir o risco de acidentes do trabalho, bem como sobre os custos humanos e materiais, sociais e econômicos, que sinalizam para a insuficiência da atual política de enfrentamento da questão. Por último, será desenvolvida a hipótese de que as debilidades das estratégias institucionais de prevenção de acidentes do trabalho são em larga medida decorrência da visão fragmentária que predomina sobre o fenômeno acidentário. Como alternativa, propõe-se - por fim - um enfoque sociológico como medida imprescindível à compreensão das relações sociais acidentogênicas e ao combate à lógica predatória que vem violentando, mutilando e destruindo a saúde dos trabalhadores.

## **1. Os acidentes do trabalho no Brasil**

A questão acidentária no Brasil representa uma ferida aberta na história das relações sociais, em face da gravidade das consequências sofridas pelas vítimas e dependentes em contraste com o déficit gerado pela omissão daqueles que tinham a incumbência de adotar e executar as medidas preventivas nas áreas de higiene, segurança e medicina do trabalho.

Segundo dados da OIT divulgados em 2008, o Brasil é o 4º país no ranking mundial em número de acidentes ocupacionais com morte e 15º em números gerais de acidentes do trabalho. No Brasil, em 2008, a cada 15 minutos ocorreram 21 (vinte e um) novos acidentes. O mais trágico é que a cada 3 (três) horas ocorre a morte de 1(um) trabalhador causada em razão da exposição aos riscos inerentes aos fatores ocupacionais.

A despeito do propalado desenvolvimento tecnológico que o país alcançou no âmbito das relações de produção, as medidas preservacionistas continuam – em larga medida – postergadas em face da lógica predatória de um regime de acumulação capitalista que se procria por meio da precarização das condições de trabalho e da subjugação do homem ao lucro.

Historicamente, o caráter simbólico representado pelo espaço ocupacional é dialeticamente o lócus da relação na qual o homem, por um lado, forja pelo trabalho, além da luta pela subsistência, a criação de todo o conteúdo material da sociedade e, por outro lado, depara-se com a pulsão que o devora em sua “destruição criadora”.

A análise dos riscos decorrentes do exercício profissional, uma vez encarada de forma compatível com a preservação da dignidade humana, tende a admitir tão somente a atividade cujo risco seja eliminável ou controlável. O risco que não for evitável é ilícito porque é simultaneamente ofensivo à dignidade humana e aos fundamentos basilares de todo o ordenamento jurídico nacional, conforme previsto no art. 1º, III, da CF/88. Logo, não é socialmente justificável

o “desenvolvimento econômico” que conjuga a exploração da força de trabalho ao preço de vidas ceifadas ou mutiladas, conforme sugerem os números mais recentes. Sob esse aspecto, urge ressaltar-se que as estatísticas oficiais ainda são precárias e não expressam a realidade em sua inteireza, posto que na prática verifica-se um acentuado número de casos em que o acidente não é notificado, seja porque a empresa não admite arcar com as consequências dos danos decorrentes do acidente, seja porque grande parte das doenças diagnosticadas entram na vala comum das doenças não ocupacionais.

Para tornar mais explícita a compreensão do debate, seguem os números de acidentes do trabalho no Brasil:

Tabela 1 – Número de acidentes do trabalho no Brasil

Ano	Total de Acidentes		Acidente			Óbito
	Geral	Sem CAT	Típico	Trajeto	Doenças do Trabalho	
Média dos anos 70	1.575.566	-	1.535.843	36.497	3.227	3.604
Média dos anos 80	1.118.071	-	1.053.909	59.937	4.220	4.672
Média dos anos 90	470.210	-	414.886	36.618	19.706	3.925
2000	363.868	-	304.963	39.300	19.605	3.094
2001	340.251	-	282.965	38.799	18.487	2.753
2002	393.071	-	323.879	46.881	22.311	2.968
2003	399.077	-	325.577	49.642	23.858	2.674
2004	458.956	-	375.171	60.335	30.194	2.839
2005	465.700	-	393.921	67.456	30.334	2.708
2006	512.232	-	407.426	74.636	30.170	2.798
2007	659.523	141.108	414.785	78.564	20.786	2.845
2008	742.663	202.395	438.536	88.156	18.576	2.757

Fonte: Anuário Estatístico da Previdência Social – AEPS, 2009

Dos dados mostrados na tabela acima, além da evidência em relação ao déficit histórico do Brasil em matéria de acidentes do trabalho – observa-se que em 2008 houve um aumento de 104,1% e 44,8% em relação aos números de acidentes do trabalho registrados em 2000 e 2006, respectivamente. Em larga medida, essa última elevação coincide com o momento em que o órgão previdenciário oficial passou a adotar o Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário (NTEP) na monitoração para a concessão de benefícios acidentários.

Com o NTEP, as perturbações funcionais - que antes eram registradas como doenças comuns - passaram a ser identificadas como eventos acidentários, de modo que se passou a fazer uma correlação entre os agravos e o setor de atividade do segurado.

Os elevados custos gerados pelos acidentes do trabalho, além de afetarem o caixa da previdência pública, contribuem para o desequilíbrio do orçamento familiar dos beneficiários e parte das receitas empresariais. Tal comprometimento é evidenciado ainda pela forma como os acidentes do trabalho provocam o absenteísmo, influenciam a redução da produtividade e afetam a imagem dos empregadores, os quais podem ser estigmatizados como negligentes em matéria de higiene, saúde e segurança do trabalho

Além dos danos econômicos acarretados pelos acidentes do trabalho, há ainda os danos morais que costumam atingir a subjetividade das vítimas e dependentes. A cessação da capacidade para o trabalho tende a afetar o lado emocional dos acidentados diante do sofrimento e da dor que estilhaçam a autoestima destes, seja pela sensação de desamparo ou de inutilidade social em decorrência da privação da capacidade laborativa.

## **2. O acidente do trabalho e o enfoque teórico-jurídico: da teoria extracontratual à teoria do risco**

O constituinte de 1988 encarou o direito de proteção ao acidentado por meio do art. 7º, inciso XXVIII, ao estabelecer a existência de “... seguro contra acidentes do trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa.”

A responsabilidade do empregador em matéria de acidentes do trabalho, além de adquirir status constitucional, contemplou a possibilidade de dupla proteção ao acidentado, uma na esfera previdenciária e a outra na esfera da reparação civil. Tais mecanismos de proteção encampam percepções teóricas sobre o direito que constitui a relação jurídica de proteção ao acidentado.

Dentre as percepções teóricas elaboradas para justificar a proteção que a lei confere ao acidentado, destacam-se: a teoria extracontratual; a teoria contratual; a teoria da responsabilidade pelo fato da coisa; a teoria do risco profissional; a teoria do risco criado; e a teoria do seguro social.

A teoria extracontratual tem as suas origens na Lex Aquilia, norma assim batizada em homenagem a Aquilio, tribuno da plebe, que viveu na Roma do final do século V e que propôs a citada disciplina que adquiriu o status de plebiscito. A Lex Aquilia, que buscava a superação da rigidez da vingança privada encartada em várias leis da Antiguidade, a exemplo da Lei de Talião<sup>2</sup>, admitia penas incidentes sobre a integridade física da pessoa do infrator. Essa perspectiva aquiliana, embrionariamente transitória, visou lançar o gérmen para uma futura sistematização da reparação de danos por ato ilícito ao estabelecer o dever de uma pessoa - que agia culposamente - ressarcir o lesado pelo desfalque do patrimônio material sofrido por este.

A importância da Lex Aquilia foi estabelecer a culpa como requisito para a reparação do dano, embora a doutrina não seja unânime quanto a presença do elemento intencional no âmbito de aplicação histórica da citada lei. A tradição da reparação com culpa forjada na Idade Média aperfeiçoou-se com a casuística da Idade Moderna e com as contribuições de doutrinadores, a exemplo de Domat e Pothier, que no século XVIII refletiram sobre as raízes romanas da responsabilidade civil e difundiram a necessidade de indenizar a vítima ainda que o dano fosse decorrente de culpa levíssima (*in lege Aquilia et levissima culpa veni*). O ápice de tal influência coincidiu com a sistematização da doutrina da responsabilidade civil ocorrida no alvorecer da Idade Contemporânea com o Código de Napoleão de 1804.<sup>3</sup> Foi este código quem difundiu a regra geral da responsabilidade civil ao estabelecer em seu art. 1382 que todo fato humano que causar dano à pessoa obriga o agente culposo à reparação.

A teoria extracontratual influenciou o Código Civil brasileiro de 1916, ao estipular em seu art. 159: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano.”

A teoria extracontratual, baseada na presunção relativa de irresponsabilidade patronal, mostrou-se insuficiente para justificar a proteção ao acidentado, tendo em vista que o direito de reparação estava condicionado à

---

<sup>2</sup> Vários artigos do Código de Hamurabi espelham a pena atingindo a integridade física do ofensor, a exemplo dos seguintes dispositivos: 195º - Se um filho espanca seu pai se lhe deverão decepar as mãos. 196º - Se alguém arranca o olho a um outro, se lhe deverá arrancar o olho. 197º - Se ele quebra o osso a um outro, se lhe deverá quebrar o osso.

<sup>3</sup> O art. 1382, do Código Civil francês estabelece: 1382. Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer.

demonstração da culpa do patrão, algo considerado difícilíssimo quando não impossível. Além das elucubrações de ordem processual, a realidade fazia emergir nos manicômios e logradouros públicos um considerável número de desvalidos e marginalizados. O quadro social evidenciava trabalhadores submetidos intensamente a novos processos produtivos, ao maquinismo em larga escala, à robótica, aos males que eclodem com o crescimento das cidades, tais como a violência do e no trânsito, as epidemias, a desigualdade, o desequilíbrio ecológico, etc. Perpassando a tudo isso, acrescente-se a tensão de um sistema em transição que afetou o modo de produção capitalista, marcado pela ânsia empresarial de gerar lucros e de enfrentar a competitividade comprimindo os custos. E nessa tarefa a obsessão do autêntico capitalista aguçava a lógica de guerra que consistia em ocupar espaços, obter matérias primas, subjugar os trabalhadores, produzir e vender massivamente, dominar o mercado e, por fim, aniquilar os concorrentes. Vidas ceifadas sem qualquer reparação às famílias; trabalhadores doentes e mutilados entregues à própria sorte, posto que o direito, submerso na teoria subjetivista formatada no século XIX, não servia de instrumento de amparo eficaz ao homem diante das desgraças ocupacionais, principalmente aquelas que visivelmente estavam associadas à exploração da atividade econômica. Partia-se do pressuposto de que cada um deveria responder individualmente pelos seus atos, inclusive em relação aos atos que decorriam de culpa levíssima. Um acidente decorrente de uma pequena negligência do trabalhador seria o suficiente para condená-lo ao degrado social.

Um ponto de desgaste para a tradicional doutrina subjetivista veio com a teoria contratual, defendida por Sainctelette, na Bélgica, e Sauzet, na França. Estes autores sustentavam que a responsabilidade patronal estava baseada no contrato de locação de obras. Uma decisão da Corte de cassação francesa determinou o dever de o transportador reparar a vítima em caso de acidente, independentemente de culpa. O fundamento da decisão era o de que o transportador tinha o dever contratual de transportar com segurança o passageiro, de sorte que o acidente, por significar um rompimento de tal obrigação, fazia surgir o dever de indenizar à vítima, salvo se comprovada alguma excludente de culpabilidade. Com base na decisão mencionada apregoava-se que se, em decorrência do mesmo fato, restassem acidentados o passageiro e o trabalhador, logo o transportador estaria obrigado a indenizar o passageiro e também o trabalhador acidentado. A teoria contratual foi muito criticada, pois partia do dever de segurança do patrão em relação ao empregado que, a despeito de constar ou não de norma contratual, decorre da lei. Logo, a base da responsabilização não poderia ser de ordem contratual, mas extracontratual. Nesse sentido explicita Juan Pozzo<sup>4</sup>: *“La responsabilidad de reparar el daño causado a outro por su culpa o negligencia, surge de la ley,*

<sup>4</sup> POZZO, Juan. Derecho del trabajo. Buenos Aires: Ediar, 1949, p. 30.

*y si un empleado sufre un accidente, el empleador deberá indemnizarlo en caso de culpa o negligencia, pero su obligación es legal.”*

A ruptura com a teoria da culpa, que teve início sob a influência dos franceses Raymond Saleilles e Louis Josserand, coincidiu com os estudos sobre a teoria da responsabilidade objetiva. Saleilles escreveu em 1897 uma obra clássica, *Les accidents de travail et la responsabilité civile: essai d'une théorie objective de la responsabilité délictuelle*, na qual confere uma nova interpretação ao art. 1382, do Código Civil francês, dando ensejo ao que se chamou de teoria do risco proveito.

Segundo Saleilles, a legislação não determina que a reparação decorre da falta humana, mas de um fato humano. Prosseguindo, o mencionado autor sustentou ser irracional para o sistema de direito que numa determinada relação jurídica uma das partes esteja submetida ao risco e à possibilidade da existência de dano sem reparação. Na sua aceção um critério justo consistiria em imputar o dever de reparação a quem tira proveito da atividade que provoca o perigo potencial ao trabalhador. Transplanta-se assim para a seara da responsabilidade civil a ideia de risco, que é muito cara aos pactos aleatórios, a exemplo do contrato de seguro. Porém, na seara civilista, risco tem o sentido de condição de perigo que uma vez implementada serve de fundamento ao direito de reparação.

Por outro lado, Louis Josserand, com a sua obra *La responsabilité de fait des choses inanimées*, ao analisar o artigo 1.384 do Código Civil Francês, reforçou a necessidade de construção da responsabilidade objetiva como instrumento de promoção da segurança jurídica e manutenção da ordem social. O autor encontrou fundamento para a teoria objetivista na ideia de que o dano envolvendo uma coisa inanimada envolveria a responsabilidade daquele que juridicamente é responsável pela guarda do objeto. Daí construiu a sua premissa de que a parte economicamente hipossuficiente deveria ser protegida, de modo que o empregador poderia ser responsabilizado, independentemente de culpa.

A teoria do risco proveito, baseada na vantagem auferida pelo empregador, tem encontrado resistência na doutrina que discute o que vem a ser o proveito. Nesse sentido tem sido intenso o debate para se saber se o trabalhador no momento em que está se alimentando nas hostes da empresa, ou que está se deslocando de casa para o trabalho, estaria agindo ou não em proveito do empregador.

A partir dos estudos de Saleilles e Josserand, diversas variantes das teorias de índole objetivistas foram construídas. Assim, no campo do direito

acidentário, é possível identificar-se o grande prestígio que mereceu a teoria do risco profissional. Segundo esta concepção teórica, defendida pelo francês Paul Pic, a responsabilidade objetiva da empresa está vinculada ao potencial de perigo inerente ao ofício desempenhado pela vítima.

Por outro lado, consoante a teoria do risco criado, o empregador será responsabilizado pelo simples fato de a sua atividade gerar riscos para o trabalhador. Tal modelo explicativo foi absorvido pelo direito brasileiro, conforme se depreende do art. 927 do Código Civil de 2002, que determina o dever de indenizar, independentemente de culpa, se a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Em relação à teoria do risco duas observações há que ser feitas: primeiro, ela difere da teoria do risco profissional, pois a primeira leva em conta a atividade empresarial ao passo que a segunda está restrita ao ofício do trabalhador; segundo, ela elastece a amplitude da imputação de responsabilidade não apenas para quem tira proveito da atividade, mas para todos aqueles que estão envolvidos com a atividade, conforme explicita Caio Mário da Silva Pereira:<sup>5</sup>

“A teoria do risco criado importa em ampliação do conceito de risco proveito. Aumenta os encargos do agente; é, porém, mais equitativa para a vítima, que não tem de provar que o dano resultou de uma vantagem ou de um benefício obtido pelo causador do dano. Deve este assumir as consequências de sua atividade. O exemplo do automobilista é esclarecedor: na doutrina do risco proveito, a vítima somente teria direito ao ressarcimento se o agente obtivesse proveito, enquanto que na do risco criado a indenização é devida mesmo no caso do automobilista estar passeando por prazer.”

No plano específico do direito previdenciário, a proteção ao acidentado é baseada na teoria do risco social, também chamada de seguro social. O cerne dessa teoria funda-se na constatação de que as atividades laborativas são exploradas com o objetivo de prover a demanda da sociedade por bens e serviços. Portanto, a sociedade – por ser a destinatária dos frutos do trabalho – é quem detém a legitimidade para assumir o encargo de reparar o trabalhador acidentado. A assunção de tal obrigação pela sociedade se dá por meio do Estado, posto que somente este tem sido considerado apto para tratar a proteção social de forma desmercantilizada, possibilitando a universalidade da cobertura e do atendimento.

No plano da responsabilidade civil, observa-se que o pequeno empregador, em face da sua inidoneidade econômica, mal consegue suportar o ônus do dever de ressarcir eficazmente o trabalhador acidentado. Esse

<sup>5</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva. Responsabilidade civil. 8 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1996, p. 285.

quadro tem gerado consequências sobre o acesso à justiça, bem como tem servido de fundamento para parte da jurisprudência chancelar condenações em valores ínfimos.

A situação da reparação ao acidentado recrudescer mais ainda pelo fato de o grande capitalista dificultar a reparação plena, seja ao externalizar a produção para as micro e pequenas empresas, seja ao litigar e apostar nos óbices processuais que desestimulam os beneficiários da reparação ou lhes forçam a transações judiciais danosas.

A teoria do risco social representa, portanto, uma alternativa à insuficiência da repartição coletiva dos riscos. Na típica socialização dos riscos não se perquire sobre a existência de culpa. O direito previdenciário brasileiro, sob esse aspecto, ampara a socialização absoluta dos riscos acidentários por parte do empregado, mas não isenta o patrão se este concorre culposamente para a ocorrência do acidente do trabalho. Sob esse aspecto, o art. 120, da Lei 8213/1991, estabelece que nos casos de negligência quanto às normas padrão de segurança e higiene do trabalho indicados para a proteção individual e coletiva, a Previdência Social proporá ação regressiva contra os responsáveis. Enfim, a teoria do risco social encartada pelo direito acidentário sinaliza para o declínio da responsabilidade individual do patrão, sem abandoná-la totalmente.

### **3. Síntese dos fatores que concorrem para o acidente do trabalho**

O acidente do trabalho não é consequência de apenas um fator, mas é reflexo de um acúmulo de fatores que tornam o ambiente de trabalho “acidentógeno” ou “acidentável”. Assim ocorre quando comparecem ao ambiente de trabalho fatores humanos, que se relacionam a atos inseguros, e fatores materiais, que se relacionam a condições inseguras de trabalho. Ambos viabilizam o acontecimento acidentário. Além desses fatores humanos e materiais, há também os eventos acidentários que podem ocorrer por causa fortuita, p. ex. em decorrência de uma tempestade, mas tal hipótese é proporcionalmente reduzida. Na maioria das situações, o acidente do trabalho torna-se uma possibilidade, iminente e próxima, antes de se tornar uma realidade, trágica e às vezes irreversível. Dentre as causas multifatoriais do acidente do trabalho, destacam-se:

- a) A ausência ou insuficiência de programas de prevenção;
- b) A externalização e amplificação do risco hiperdimensionadas pelo processo de terceirização, diante dos atrativos de redução de custos que este representa, inclusive em matéria de higiene e segurança do trabalho;
- c) A alimentação irregular, relacionada inclusive a desnutrição e a obesidade;
- d) A falta de qualificação e de instrução;
- e) O alijamento do trabalhador do planejamento do processo produtivo;

- f) A ausência ou o uso inadequado de equipamentos de proteção individual e coletiva;
- g) A falta de exames e monitoração periódica da saúde do trabalhador;
- h) A falta de orientação quanto à utilização de novos produtos e novos equipamentos;
- i) As limitações psicofisiológicas do trabalhador considerado individualmente;
- j) A ausência ou insuficiência da fiscalização em relação ao meio ambiente do trabalho;
- k) A falta ou ineficácia de programas de prevenção, tais como o PPRA, o PCMSO;
- l) A baixa atuação da CIPA ou do SESMT;
- m) A falta de manutenção dos equipamentos;
- n) A falta ou insuficiência de iluminação, de conforto térmico e, quando for o caso, de ventilação;
- o) O stress ocupacional decorrente das relações intersubjetivas ou do cumprimento de extensas jornadas;
- p) A falta de programas educativos de combate ao tabagismo e ao alcoolismo;
- q) A falta de conscientização quanto ao perigo de brincadeiras perniciosas, manuseio de objetos pesados, cortantes, etc

Os fatores mencionados recrudescem mais ainda quando se aliam a precária condição socioeconômica do trabalhador e a falta de conhecimento em torno da complexidade de causas que atuam e concorrem para o aparecimento do acidente do trabalho. Envolver os recursos humanos de modo eficaz e debruçar-se sobre a multidimensionalidade dos fatores causadores do acidente demanda urgentemente a democratização das relações de trabalho e o investimento em cultura prevencionista.

#### **4. Os custos sociais e econômicos decorrentes dos acidentes do trabalho**

Em 2005, conforme os dados da OIT<sup>6</sup>, morreram aproximadamente 2,2 milhões de trabalhadores em decorrência de acidentes do trabalho, montante 10% maior do que no ano de 2004. Esse número revela que a cada minuto morrem 4 trabalhadores acidentados e por dia surgem mais de 6.000 vítimas fatais de acidente do trabalho. O mesmo relatório afirma ainda que 270 milhões de trabalhadores por ano são afetados por lesões corporais graves e que o custo desses acidentes corresponde a 4% do produto interno bruto mundial.

Para a OIT, os custos empresariais decorrentes de acidentes do trabalho podem se classificados em diretos e indiretos, conforme exemplificação que segue:

##### **I - CUSTOS DIRETOS**

- Instabilidade para a empresa e perdas constantes de produtividade causadas pela ausência dos trabalhadores;
- Perda de salários dos trabalhadores e possíveis custos de reconversão dos trabalhadores;
- Custos de primeiros socorros, de assistência médica e de reabilitação;
- Despesas de seguro e, possivelmente, prêmios de seguro mais elevados no futuro;
- Despesas de indenização;
- Eventuais multas ou processos judiciais em consequência do acidente/problema de saúde;
- Substituição ou reparação de equipamento danificado;

<sup>6</sup> OIT (ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO). Relatório para o dia mundial da segurança e saúde no trabalho. Genebra, 2007, p. 6.

## II - CUSTOS INDIRETOS

- Tempo despendido pela direção em inquéritos pós-ocorrência, por vezes em conjunto com a autoridade responsável pela aplicação da lei (por exemplo, a inspeção do trabalho) e outras administrações;
- Reconversão de outros trabalhadores para os lugares vagos e do possível recrutamento de um trabalhador substituto;
- Menor empregabilidade do trabalhador, a longo prazo, devido à lesão;
- “Custos humanos” – perda de qualidade de vida e do bem-estar em geral;
- Menor motivação, menos ânimo para o trabalho e maior absentismo;
- Diminuição da reputação da empresa e das suas relações com os clientes e o público;
- Danos ambientais (por exemplo, em consequência de acidentes químicos).

Esses reflexos econômicos vêm acompanhados de números em escala mundial que sinalizam para a insuficiente política prevencionista. Não se conhece qualquer empresa que tenha ido à bancarrota porque resolveu investir em higiene, saúde e segurança no trabalho. Em pesquisa realizada no Reino Unido, pelo *Health and Safety Executive* (HSE), 20 (vinte) empresas se submeteram à experiência de promover investimentos preservacionistas, que resultaram, segundo relata o relatório da OIT<sup>7</sup>, nos seguintes benefícios:

- Grandes reduções nas taxas de absenteísmo;
- Maior produtividade;
- Poupança de montantes elevados através de uma melhor manutenção das instalações;
- Redução considerável dos pedidos de indenização e das despesas com seguros;
- A relação cliente-fornecedor melhorou e a “imagem” e reputação da empresa ficaram reforçadas;
- Melhoria dos níveis de qualificação prévia para os contratos
- Os empregados ficaram mais satisfeitos, com maiores níveis de ânimo e motivação, e mais concentração no trabalho
- Melhorou a capacidade de retenção de empregados

A pesquisa mencionada revela que a prevenção no local de trabalho é socialmente justificável e economicamente viável para as empresas.

Para os trabalhadores o reconhecimento do acidente encontra vários obstáculos, dentre os quais se destacam: a falta de diagnóstico da doença; a ignorância do trabalhador em relação aos seus direitos e a falta de orientação adequada por parte do patrão, dos órgãos responsáveis pelos serviços médicos e assistenciais, das entidades sindicais e, enfim, das instituições com as quais a vítima mantém vínculo; a resistência do empregador em caracterizar o acidente, tanto por receio de atrair para si o ônus da responsabilidade nas esferas civil, criminal e administrativa, quanto pelo possível abalo que o fato pode representar para a imagem da empresa.

Não é a falta de opções que dificulta a difusão da postura prevencionista, mas o imediatismo e ou o comodismo que entorpecem as ações das autoridades públicas e das instituições na representação das forças envolvi-

---

<sup>7</sup> Op. Cit., p. 7.

das nas relações de trabalho. A propósito, observa-se que as condenações impostas pelo Judiciário aos empregadores negligentes, em matéria de higiene, saúde e segurança do trabalho têm servido de estímulo pedagógico para que os empresários passem a encarar de modo mais consequente a política de prevenção de acidentes.

Embora importante a análise dos custos econômicos do acidente do trabalho, a abordagem da questão será incompleta se não for acompanhada de um enfoque transdisciplinar, tarefa que transcende os limites disciplinares do direito, da medicina, da engenharia e que pode ser religada por aquilo que se denominou de sociologia dos acidentes do trabalho, conforme a abordagem do item a seguir.

## **5. Por uma sociologia do acidente do trabalho**

Sociologicamente a questão acidentária não se reduz a uma causa única, seja de índole jurídica ou técnica. Ela é sobretudo uma face da questão social que produz sequelas para toda a sociedade, de modo a envolver todas as esferas de interação social, tornando-as responsáveis, seja por ação ou por omissão. Isso significa que o acidente do trabalho é um fenômeno que não pode ser abstraído da relação social. Reputa-se ineficaz analisá-lo senão como elemento de uma totalidade. Concebê-lo como uma realidade intramuros da empresa é o mesmo que restringir a sua compreensão ao vácuo de determinações, sob a perversa ilusão de que o espaço da relação de trabalho é neutro, autoimune à processualidade capitalista ou desenraizado das condicionalidades sociais que o cercam.

As sequelas sociais evidenciam que o acidente do trabalho não é um mero objeto cuja descrição cabe nos limites de uma peça técnico-pericial nem é um fragmento que se pode isolar tal qual um experimento de laboratório. Não se trata também de uma realidade momentânea do indivíduo acidentado. Por isso não será o bastante o estudo sobre uma causa isolada: a subjetividade, a culpa, o ato inseguro, etc.

Quem apontar o acidente como decorrência da conduta culposa do empregador está a fechar os olhos para a condicionalidade de ser este um capitalista. Não se trata de uma opção do empresário, mas de uma condição de sua existência. Por mais influente que seja a empresa em relação ao mundo dos homens, não será o bastante para isolar a ligação entre o acidente do trabalho e a dinâmica da lógica do capital e a dinâmica dos valores intersubjetivos.

Quem observa que o fenômeno acidentário tende a gerar um problema individual de ordem emocional apropria-se apenas de um ponto es-

pecífico da discussão. A análise dos desdobramentos psíquicos da questão acidentária é um fragmento que por si reflete, mas não contempla em absoluto a totalidade do problema. É fundamental compreender-se que a subjetividade do acidentado é o resultado de uma construção consubstanciada pelos valores e práticas chancelados no convívio social. Daí porque é importante tomar o real como o lastro, isto é, a arena das causalidades que permeiam o acidente do trabalho. O fenômeno acidentário é fortemente arraigado de múltiplas dimensões, integrando um complexo de complexos, elo de determinações políticas, sociais, econômicas e culturais. Ademais não é racionalmente aceitável que o meio ambiente do trabalho e o meio ambiente em geral sejam concebidos como fenômenos de realidades distintas. A leitura mais racional deixa patente que o meio ambiente, enquanto elemento que gravita numa totalidade, está prenhe de conteúdo histórico e de repercussões políticas que refletem as condicionalidades que contribuem para o processo de construção das relações acidentogênicas.

Debruçar-se sobre as condicionalidades demanda questionar-se a lógica de exploração que produz a relação acidentogênica. Esse debruço crítico é um pressuposto para uma eficaz intervenção sobre a realidade com o escopo radical de transformá-la. Portanto, se há necessidade de deduzir a lógica que impera na realidade acidentogênica, torna-se imperioso também a construção de um modelo explicativo que possibilite a justificativa teórica para a intervenção consequente na realidade por parte de autoridades e autores envolvidos com a questão acidentária. Essa intervenção não pode se reduzir, como desejam alguns juristas, à atuação do legislador ou do fiscal do trabalho.

A questão acidentária não parece se limitar a um debate sobre o cálculo capitalista, a exemplo do que faz a escola de análise de custo-benefício. Não se trata apenas de falha organizacional da gestão da produção e do pessoal, conforme apregoa a escola de segurança sistêmica. Sob esse aspecto é relevante a abordagem da escola de análise sociológica, cujos autores, a exemplo de Dwyer<sup>8</sup> propõem que a questão acidentária seja concebida como de fato ela é, ou seja, como produto das relações sociais.

Admitir que o fenômeno acidentário estaria ligado ao fator humano é ser simplista, pois a julgar por tal concepção a maior ou menor incidência do acidente do trabalho estaria vinculada a maior ou menor presença do ser humano nas atividades de risco. Se fosse consistente esse entendimento, de causa e efeito imediato, a questão acidentária seria resolvida simplesmente retirando-se o máximo possível o homem da cena laboral e, em consequência, promovendo-se a maior automação possível do processo produtivo.

---

<sup>8</sup> DWYER, Thomas Patrick. Vida e morte no trabalho: acidentes do trabalho e a produção social do erro. Campinas-SP: Editora da UNICAMP, 2006.

Seguindo esse viés tem se destacado a chamada teoria das predisposições, concepção considerada cara à psicologia organizacional.

Não parece sustentável, e revela-se simplório, compreender os acidentes do trabalho como uma relação simplificada de causa e efeito que emerge ab ovo no espaço microfuncional do ambiente do trabalho. Isso não significa que há de ser negada aqui a relevância dos aspectos inerentes à extrapolação da jornada, a competitividade intraoperária e aos atos inseguros dos indivíduos no local de trabalho. Mas parece haver uma relação entre a adesão dos indivíduos ao risco de trabalho e o grau de permissibilidade do coletivo operário. No plano macroprocessual, a sondagem do coletivo operário e a efetiva crítica em relação às condições de trabalho, sob a égide do modo de produção capitalista, são relevantes para a caracterização das relações sociais acidentogênicas.

Atuações típicas ou tradicionais no combate aos acidentes do trabalho correm o risco de se tornarem placebos ou medidas de caráter profilático. A atuação do coletivo operário no combate às causas do acidente do trabalho deve procurar refletir o envolvimento da sociedade, a partir do apelo convincente de que esta é responsável pelo combate à desmercantilização da saúde do trabalhador e pela supressão da prática de se compensar o risco acidentário com um plus salarial. Além disso, será sempre legítimo ao movimento organizado dos trabalhadores, em comunhão com as instâncias progressivas da sociedade civil, radicalizar na defesa da tese de que o escopo central da atuação do coletivo operário deve ser a supressão do risco, e não a sua quantificação-compensação.

Esse desafio implica na necessidade de intervenção do coletivo operário sobre as condições de trabalho, isto é, sobre a relação mediada entre quem compra e quem vende a sua força de trabalho. Demanda também conscientizar-se a sociedade no tocante a importância e legitimidade de um coletivo operário que impõe freios estratégicos aos empregadores e capitalistas.

Para uma postura proativa do coletivo operário torna-se importante que este perceba que a precarização das relações de trabalho tem contribuído tanto para emergirem as condições acidentogênicas quanto para provocar o estilhaçamento da capacidade de articulação em torno das questões ambientais. Nesse contexto, a rotatividade dos trabalhadores nos seus postos de trabalho e o absenteísmo da força de trabalho vem comprometendo a comunicação entre os trabalhadores e frustrando a possibilidade de coesão do coletivo operário.

É preciso identificar as relações sociais acidentogênicas, a exemplo da que emerge com o processo de externalização da produção. Incumbe ao

intérprete do direito restringir as hipóteses de terceirização acidentogênica (predatória) ou evoluir para a adoção da responsabilidade solidária do tomador e do cedente em matéria de indenização acidentária.

Nesse sentido desponta, ainda que timidamente, algumas iniciativas de adoção da responsabilidade solidária, a exemplo do disposto no art. 6<sup>a</sup>, da Lei 12.009, de 29.07.2009,<sup>9</sup> que estabelece a responsabilidade solidária da pessoa física ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete, desde que este não esteja legalmente habilitado para o exercício da atividade ou quando não forem observadas as normas do art. 139, do Código Nacional de Trânsito<sup>10</sup>.

No âmbito da doutrina, observa-se um calculado avanço em matéria de responsabilidade acidentária, conforme se depreende – por exemplo - dos Enunciados 10 e 11 aprovados na I Jornada de Direito Material e Processual na Justiça do Trabalho:

10. TERCEIRIZAÇÃO. LIMITES. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. A terceirização somente será admitida na prestação de serviços especializados, de caráter transitório, desvinculados das necessidades permanentes da empresa, mantendo-se, de todo modo, a responsabilidade solidária entre as empresas.

11. TERCEIRIZAÇÃO. SERVIÇOS PÚBLICOS. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. A terceirização de serviços típicos da dinâmica permanente da Administração Pública, não se considerando como tal a prestação de serviço público à comunidade por meio de concessão, autorização e permissão, fere a Constituição da República, que estabeleceu a regra de que os serviços públicos são exercidos por servidores aprovados mediante concurso público. Quanto aos efeitos da terceirização ilegal, preservam-se os direitos trabalhistas integralmente, com responsabilidade solidária do ente público.

Os enunciados citados coincidem com a preocupação de que o acidente do trabalho envolve questões que se colocam diante do complexo da sociedade civil. Mais cedo ou mais tarde, esta terá que deparar-se com os germens das relações sociais acidentogênicas, tais como: a avareza, que reproduz uma análise na qual o fator econômico sobrepuja o humano; a abor-

---

<sup>9</sup> Art. 6<sup>a</sup> A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete é responsável solidária por danos civéis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, previstas no art. 139-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, e ao exercício da profissão, previstas no art. 2o desta Lei.

<sup>10</sup> Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I – registro como veículo da categoria de aluguel;

II – instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran;

III – instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;

IV – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1o A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.

§ 2o É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car, nos termos de regulamentação do Contran.

dagem individualista, que retrata a questão social como uma mera discussão sobre a autonomia da vontade do patrão ou do trabalhador; o preconceito, que perversamente liga a condição operária à negligência e à culpabilização da vítima; a ignorância que reproduz o despreparo da sociedade para a questão acidentária; e, por último, a invisibilidade que torna o enfoque da questão acidentária um marco de indiferença das autoridades e da sociedade.

Há ainda a necessidade de se romper com a hegemonia da lógica empresarial de estabelecer a racionalidade da prevenção de acidentes. O trabalhador tem o seu saber, que é bem distinto daquele racionalizado pela empresa. É esse saber da vivência operária que urge ser recuperado para orientar a segurança e a higiene no local de trabalho. Essa religação dos saberes da experiência dos trabalhadores é muito importante no processo produtivo. Há algum tempo, em uma pesquisa realizada no setor de petróleo, verificou-se - por exemplo - que os petroleiros tinham uma atuação intuitiva no processo de produção, eis que conseguiam identificar anormalidades no processo produtivo de petróleo somente pelo cheiro que um poço exalava. Tal forma de identificação de problemas não consta de qualquer manual, mas emerge da sensibilidade que o trabalhador desenvolve. Cabe a sociedade valer-se do enfoque sociológico para identificar e refletir sobre esses saberes e mostrá-lo quão importante para a cultura prevencionista.

Além de ponto de intercessão entre as diferentes disciplinas (medicina, psicologia, ergonomia, etc), a sociologia tem a incumbência de identificar a interpenetração entre as racionalidades coletivas e individuais em matéria de acidente do trabalho, catalogando criticamente as percepções e assumindo a coordenação de um espaço reflexivo capaz de viabilizar a resposta para superar dois desafios simultaneamente: elaborar um modelo teórico que se debruce sobre a complexa questão do acidente do trabalho, por meio da construção de análises que transcendam o restrito espaço do debate tecnicista puro; e tornar tal modelo como o elemento de suporte para o convencimento e engajamento político da sociedade.

## **6. Conclusão**

Conclui-se que o direito nacional precisa urgentemente avançar a sua concepção teórica para paulatinamente restringir a responsabilização individual do patrão e, em contrapartida, difundir a socialização dos riscos acidentários. Desta forma, a sociedade política e a sociedade civil estarão diretamente envolvidas com a prevenção e reparação dos danos. Enfim, é chegada a hora de se superar a concepção causal atomizada dos acidentes do trabalho e adotar-se o enfoque sociológico.

A adoção de um modelo teórico-explicativo de índole sociológica é importante e imprescindível para a correta compreensão das relações sociais acidentogênicas. Mas o fato de ser imprescindível não significa que seja suficiente. A tarefa ético-prática do crítico é, além de pensar o mundo, lutar pela transformação deste. Faz-se essa ressalva para alertar-se que quem se equivoca na análise certamente cometerá equívocos na intervenção da realidade, embora não se deva dizer que quem faz um bom diagnóstico fará inevitavelmente uma exitosa intervenção transformadora do real. Refletir e agir são esferas que se aperfeiçoam, reconstroem-se e lapidam-se como pressupostos para o sucesso de uma intervenção política.

## 7. Referências

- BRASIL. Ministério da Previdência Social. **Anuário Estatístico da Previdência Social** 2008. Brasília- DF: MPS, 2009.
- DWYER, Thomas Patrick. **Vida e morte no trabalho: acidentes do trabalho e a produção social do erro**. Campinas-SP: Editora da UNICAMP, 2006.
- OIT (ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO). **Relatório para o dia mundial da segurança e saúde no trabalho**. Genebra, 2007
- PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade civil**. 8 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1996.
- POZZO, Juan. **Derecho del trabajo**. Buenos Aires: Ediar, 1949.