



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS  
CURSO DE CIÊNCIAS SOCIAIS

Fabiano Baudson França Costa

**Percepção de risco em viagens de transporte por aplicativo no contexto da Covid-19 em  
Florianópolis**

Florianópolis  
2024

Fabiano Baudson França Costa

**Percepção de risco em viagens de transporte por aplicativo no contexto da Covid-19 em  
Florianópolis**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao curso de graduação em Ciências Sociais do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Sociais.

Orientadora: Professora Márcia Grisotti, Dra.

Florianópolis

2024

Costa, Fabiano Baudson França  
Percepção de risco em viagens de transporte por  
aplicativo no contexto da Covid-19 em Florianópolis. /  
Fabiano Baudson França Costa ; orientadora, Márcia  
Grisotti, 2024.  
56 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -  
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de  
Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em Ciências  
Sociais, Florianópolis, 2024.

Inclui referências.

1. Ciências Sociais. 2. Risco. 3. Uber. 4. Covid-19. I.  
Grisotti, Márcia. II. Universidade Federal de Santa  
Catarina. Graduação em Ciências Sociais. III. Título.

Fabiano Baudson França Costa

Percepção de risco em viagens de transporte por aplicativo no contexto da Covid-19 em  
Florianópolis

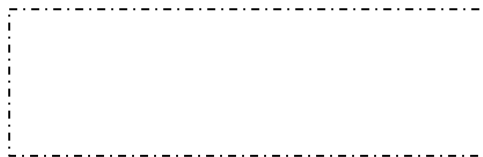
Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do título de  
bacharel e aprovado em sua forma final pelo Curso de Ciências Sociais.

Florianópolis/SC, 11 de julho de 2024.



Coordenação do Curso

**Banca examinadora**



Professora Márcia Grisotti, Dra.

Orientadora



Professora Thaís de Souza Lapa, Dra.

Universidade Federal de Santa Catarina



Isaura Wahys Ferrari, Doutoranda

Universidade Federal de Santa Catarina

Florianópolis, 2024.

## RESUMO

Este trabalho foi elaborado com o intuito de compreender os riscos sociais e seus impactos no modelo de produção vigente iniciado na Revolução Industrial, responsável por impactos ambientais e por moldar a forma como se vive e organizam-se os grandes centros urbanos, especialmente quanto à mobilidade. Sendo assim, o foco do trabalho foi o de apresentar uma análise de risco percebida em viagens de transporte por aplicativos de mobilidade urbana da Uber no contexto da pandemia de COVID-19, doença provocada pelo vírus zoonótico SARS-CoV-2 que virou Emergência de Saúde Pública Internacional, provocando mudanças nas rotinas e dinâmicas sociais por todo o mundo. Mobiliza-se a literatura sobre sociedade de risco, tendo como referência principal o sociólogo alemão Ulrich Beck. Para alcançar este objetivo foi realizada uma observação participante em viagens por aplicativo de mobilidade urbana no período da pandemia, e pesquisa bibliográfica do tipo qualitativa. A partir das observações e percepções próprias e do levantamento bibliográfico conclui-se que, no modelo de produção vigente, embora todos estejam expostos aos riscos, as formas de lidar com eles e de aceitar as normativas institucionais dependem da percepção de risco que, geralmente, não é homogênea. Há necessidade de estudar mais sobre a gestão do risco para que se possa verificar como as sociedades se preparam para os riscos derivados de suas atividades produtivas.

**Palavras-chave:** Risco; Uber; COVID-19.

## ABSTRACT

This work was prepared with the aim of understanding social risks and their impacts on the current production model initiated in the Industrial Revolution, which was responsible for environmental impacts and for shaping the way large urban centers live and are organized, especially regarding mobility. Therefore, the focus of this work was to present an analysis of the risk perceived in daily commutes using urban mobility apps, such as Uber, in the context of the COVID-19 pandemic, a disease caused by the zoonotic virus SARS-CoV-2 that it became a Public Health Emergencies of International Concern, causing changes in routines and social dynamics across the world. Literature on Risk Society is used, with the German sociologist Ulrich Beck as the main reference. To achieve this objective, participant observation was carried out on urban trips using mobility apps during the pandemic period, and qualitative bibliographical research was carried out. Based on observations, own perceptions and bibliographical research, in the current production model, although everyone is exposed to risks, the ways of dealing with them and accepting institutional regulations depend on the perception of risk, which is generally not homogeneous. There is a need to study more about risk management so that it can be seen how societies prepare for risks arising from their productive activities.

**Keywords:** Risk; Uber; COVID-19.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina de Tráfego
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CONASS	Conselho Nacional de Secretários de Saúde
CRLV	Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos
ESPII	Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MS	Ministério da Saúde
OMS	Organização Mundial Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
OPAS	Organização Pan-Americana da Saúde
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
RSI	Regulamento Sanitário Internacional
STF	Supremo Tribunal Federal

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>8</b>
1.1	CONTEXTUALIZANDO O RISCO.....	8
1.2	CONTEXTUALIZANDO A PESQUISA.....	12
1.2.1	<b>Objetivo da pesquisa</b> .....	14
1.2.2	<b>Campo da pesquisa</b> .....	15
1.2.3	<b>Método da pesquisa</b> .....	17
<b>2</b>	<b>CORRENDO RISCOS: A PANDEMIA DE COVID-19 NOS SERVIÇOS DA UBER</b> .....	<b>19</b>
2.1	CONTEXTUALIZANDO A MOBILIDADE URBANA.....	19
2.2	A UBER NA MOBILIDADE URBANA.....	22
2.2.1	<b>O motorista parceiro</b> .....	24
2.3	UM NOVO RISCO: A COVID-19.....	28
2.3.1	<b>O enfrentamento à pandemia de COVID-19</b> .....	30
2.3.2	<b>Os impactos da COVID-19 na mobilidade em Florianópolis e região</b> .....	34
2.4	ENTRE O PROTOCOLO E O VIVIDO.....	36
2.4.1	<b>Sociedade de Risco</b> .....	38
2.4.2	<b>Riscos percebidos no contexto da COVID-19</b> .....	42
2.4.3	<b>A COVID-19 como Risco Social</b> .....	46
<b>3</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>51</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>54</b>



# 1 INTRODUÇÃO

## 1.1 CONTEXTUALIZANDO O RISCO

Na segunda metade do século XVIII, o engenheiro mecânico e matemático inglês James Watt aperfeiçoou a máquina à vapor (criada em 1712 pelo também inglês Thomas Newcomen) e inovou ao introduzi-la na transformação de matéria-prima em produto final, padronizando e escalonando a produção têxtil – processo até então feito por artesãos em suas próprias casas utilizando simples equipamentos manuais – impulsionando um período de grande desenvolvimento tecnológico e de transformações radicais na forma de produção e das relações sociais. Reunindo condições políticas, econômicas e sociais, a Inglaterra foi o país pioneiro nesse processo que se espalhou por todo o mundo, conhecido como Revolução Industrial, período marcado por invenções e inovações, mecanização, centralização, aumento de escala, acúmulo de conhecimento e saltos tecnológicos, mas que também é marcado por mudanças no cotidiano social, especialmente dos trabalhadores, seguindo o ritmo do ambiente de trabalho e vivenciando uma intensa exploração de suas forças de trabalho – mais uma reconfiguração na história da civilização. Por um lado, as máquinas proporcionavam uma ampliação da produção com redução nos custos, especialmente a redução dos salários, maximizando os lucros, possibilitando que os donos das indústrias reinvestissem boa parte do lucro no desenvolvimento de novas tecnologias (como foi o caso das ferrovias que se espalharam por toda Inglaterra a partir da década de 1830, financiadas com os lucros dos donos de indústrias, o que significava redução no tempo de transporte de matérias-primas e aumento na capacidade produtiva) – para a consolidação do capitalismo. Por outro lado, com o trabalho deixando de ser artesanal, a necessidade de grandes habilidades manuais passa a ser dispensável, significando expressiva redução salarial, contudo sem redução no custo de vida dos trabalhadores. Com jornadas que chegavam a até dezesseis horas, todos os dias, faltar ao expediente significava redução salarial; o ambiente de trabalho não era seguro e acidentes com as máquinas eram frequentes – sem esquecer dos absurdos da escravidão e exploração de mão-de-obra infantil. As insatisfações e desigualdades culminaram no surgimento dos sindicatos.

Os sistemas fabris, em escala cada vez maior, continuam próximos de portos, ferrovias ou rodovias, impulsionando o consumo global com demanda de roupa, eletrônicos,

bens, ou mesmo da ‘entrega no dia seguinte’. A Revolução Industrial moldou (e ainda molda) as cidades e transformou o mundo, deixando-o irreconhecível e nós ainda sentimos os impactos de muitas de suas inovações revolucionárias, quer demos conta ou não. As cidades com indústrias atraem pessoas em busca de oportunidade e crescem de forma desorganizada com impacto direto no meio ambiente, como poluição dos rios, das águas e do ar, destruição de áreas selvagens para avanço de áreas urbanas.

As cidades são consideradas como espaços hegemônicos de produção e de concentração com complexas infraestruturas, que constituem espaço onde a sociedade se encontra mais vulnerável a perdas de variados processos, ou, ainda, se transforma em espaço de riscos. Esse risco pode ocorrer em função de ocupação inadequada e de processos produtivos, tecnológicos, sociais e ‘naturais’, que determinam situações de perda. (...)

As cidades são as regiões do planeta com maior densidade demográfica e, conseqüentemente, com os mais variados tipos de problemas ambientais. A periferia das cidades são áreas com alta densidade populacional e oferecem condições deficientes de higiene, abastecimento de água, esgotamento sanitário e deposição de resíduos sólidos. (AYACH, et al. 2012, p. 49)

Extrapolando os limites das cidades, o impacto na natureza é provocado por queimadas, desmatamento, ampliação da produção agrícola, exploração e extração de recursos naturais. Ainda estamos descobrindo conseqüências e percebendo riscos para a nossa civilização decorrentes deste longo processo de industrialização como os riscos da mudança climática e suas inúmeras nuances: risco de elevação dos níveis dos oceanos; risco de interferência nas correntes marítimas; risco de alterações nos padrões de ventos e distribuição de chuva, com maior chance de tempestades severas e secas extremas; risco de emissão de gases do efeito estufa e de trazer de volta antigos vírus, bactérias e fungos (que podem infectar animais e humanos) com o derretimento de *permafrosts*, geleiras e glaciares; risco de perdas de espécies na terra e nos oceanos; riscos para a saúde humana – segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), a cada ano, fatores ambientais tiram a vida de cerca de 13 milhões de pessoas. Para o sociólogo alemão Beck (2018, p. 54) “a mudança climática é a corporificação dos erros de toda uma época de industrialização contínua” e seus riscos “são uma espécie de retorno coletivo do recalado”. Até certo momento em nossas sociedades os principais riscos eram de ordem natural, agora são as ações humanas que acabam colocando em risco o meio ambiente e, por conseqüência, a nossa própria existência. Os riscos das enchentes, por exemplo, são ainda maiores quando associados à ação humana de descarte incorreto dos resíduos, capazes de obstruir bocas de lobo e sistemas de drenagem, ou quando associado à ocupação irregular e construção em áreas de risco – ações ou mesmo omissões (das fiscalizações) desencadeiam ou prejudicam fenômenos da natureza.

A noção de risco, hoje amplamente difundida em nossa sociedade, só começou a surgir depois do Renascimento, com a mudança no entendimento sobre o “futuro” e contribuição da matemática hindu-arábica. Tratado até então como “destino” pelas civilizações anteriores, exprimia um ideia determinista, de que vai acontecer porque está escrito, determinado por uma força maior, por Deus, sendo compreendido como azar ou como (a senhora) sorte, que poderia transformar, mudar, redesenhar, reescrever o que estava determinado. Noção vinculada com os jogos (presentes em várias mitologias). Nem mesmo os gregos desvendaram este ‘mistério’ sobre o futuro que, sem conseguir explicar pela lógica, conhecimento, estudos técnicos ou ciências, recorriam aos oráculos que consultavam os Deuses. O risco é a própria ideia de perigo, é sobre o que pode acontecer, sobre o futuro ou sobre a possibilidade de futuro, sendo sempre sobre incerteza calculada, mensurada ou imaginada, da qual nunca vai ter certeza. O risco engloba dois conceitos básicos: probabilidade, um braço da matemática que estuda fenômenos randômicos, estimando o número de chances de um evento acontecer, ou seja, a possibilidade de algo acontecer; e impacto, o tamanho do evento. Pequenos eventos com impactos minúsculos não afetam, não produzem ou não necessitam de análise; dependendo do impacto do evento é necessário tomar decisões ou medidas mais cautelosas e por vezes a probabilidade do evento acontecer é pequena, mas se acontecer, o impacto é grande, gigantesco, podendo levar a medidas duras. De acordo com o *Dictionary of Epidemiology* (LAST, 1989 apud CASTIEL, GUILAM, FERREIRA, 2010, p.16), “o verbete ‘risco’ faz menção à probabilidade de ocorrência de um evento (mórbido ou fatal) e também funciona como um termo não técnico que inclui diversas medidas de probabilidade quanto a desfechos desfavoráveis”, podendo a probabilidade ser: intuitiva (subjetiva), ligada a alguma crença, ou seja, “incerteza que não se consegue medir”; racional (objetiva), mensurável através de técnicas probabilísticas, “incerteza capaz de ser medida”, onde “está calcada a abordagem dos ‘fatores de riscos’, isto é, ‘marcadores’ que visam à predição de morbi-mortalidade futura”, possibilitando a identificação, contabilização e comparação de indivíduos, grupos familiares ou comunidades com relação à exposição a estes fatores e possibilitando intervenções preventivas.

Risco é um termo, palavra, utilizado em diversos campos e setores (como pessoal, político, econômico, financeiro, saúde, corporativo), e amplamente abordado em debates, avaliações e estudos no meio acadêmico e empresarial com um adjetivo que o qualifica: social; ambiental; natural; tecnológico; biológico, entre outros. Risco é sempre sobre um acontecimento futuro (cujas ameaças e incertezas – pertencentes às condições gerais de

existência humana – orientam nossas expectativas e ações com cálculos probabilísticos na tentativa de controlar o incontrolável) e que pode se desdobrar em outro ou mesmo estar relacionado ou condicionado a um risco ainda maior. Risco pode ser objeto de investigação científica, se “estruturado a partir de bases teóricas e conceituais é quando e como adquire caráter e status científico” (CASTRO, PEIXOTO, PIRES DO RIO, 2005, p. 12). Para Castiel, Guilam e Ferreira (2010) cabe às ciências sociais o estudo científico de risco, retirando o enfoque quantitativo da discussão (aparentemente neutro e objetivo) e adicionando olhar mais subjetivo:

As ciências sociais que entendem o risco não como um ‘fato’ a ser compreendido, quantificado e gerenciado, mas como algo construído socialmente. Para os cientistas sociais, as avaliações de risco não podem deixar de lado fatores subjetivos – éticos, morais, culturais – que interfere nas opções dos indivíduos. (CASTIEL, GUILAM, FERREIRA, 2010, p. 17-18)

Ainda segundo os autores, “risco é a ‘probabilidade de perigo, geralmente, com ameaça física para o homem e/ou meio ambiente’, dentro de uma ‘perspectiva favorável de que algo venha ocorrer, possibilidade, chance’” (CASTIEL, GUILAM, FERREIRA, 2010, p.28), e que deve ser estudado de modo racional, por meio de critérios probabilísticos de ganhos e perdas, levando em consideração as decisões tomadas.

Em um mero exercício mental, seria possível elencar os principais riscos geopolíticos para o ano de 2024? Quais os riscos advindos de guerras e conflitos, como os da Ucrânia/Rússia, Azerbaijão/Arménia, Venezuela/Guiana, Israel/Hamas/Oriente Médio ou dos conflitos alastrados pela África? Quais os riscos quando mais da metade da população global estará envolvida em eleição (além do Parlamento Europeu, países como Índia, Estados Unidos da América, Rússia, Reino Unido, Taiwan, México, Venezuela, Uruguai estarão em eleições – maior número de pessoas votando na história da humanidade)? Quais os riscos de uma alteração na ordem mundial como a conhecemos hoje? Quais os riscos para a economia global? Na área da tecnologia, quais as implicações do desenvolvimento da inteligência artificial para nossa civilização? Quais os riscos de um atentado envolvendo os Jogos Olímpicos em Paris? Os riscos são diferentes de uma região para outra, de um ano para outro, com diferentes consequências e impactos no cotidiano das pessoas. Em condições normais, quem poderia prever que em 2020 uma doença respiratória grave na Ásia ganharia força de Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII), fazendo vítimas em todos os continentes?

## 1.2 CONTEXTUALIZANDO A PESQUISA

Segundo estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2014, 25 municípios mais populosos (dos quais 18 eram capitais) concentravam 25,2% do total da população Brasileira. Morando em Belo Horizonte – o sexto município mais populoso segundo a estimativa, com 2.491.109 habitantes – há mais de dez anos, a sensação de insegurança, a poluição e o trânsito caótico eram os principais problemas urbanos, que elevaram meu descontentamento com a vida cotidiana em um ambiente de pouca civilidade. O cenário é ainda pior quando consideramos a população da Região Metropolitana de Belo Horizonte, terceira maior do país, estimada em 5.783.773 habitantes (considerando as composições das Regiões Metropolitanas até 30/06/2013), maximizando os problemas e riscos urbanos. Quando conheci Florianópolis tive a sensação de estar deslocado do Brasil, especialmente quanto à segurança urbana, mesmo com as famosas ‘filas’, ainda maiores durante o verão. Vislumbrando melhor qualidade de vida, não foi tão difícil tomar a decisão de deixar família e amigos para trás e mudar para Florianópolis em 2014, à época com população estimada de 461.524 habitantes (22º posição entre as capitais) e Região Metropolitana com 1.111.702 habitantes (24ª do Brasil), números cinco vezes menor que os de Belo Horizonte. Escolhi a Barra da Lagoa para morar, atraído pela junção do ritmo cotidiano do bairro com as praias, trilhas e qualidade de vida na região, especialmente segurança.

Em pouco tempo, conversando com amigos e turistas, percebi que o deslocamento era um grande desafio. Foi em uma destas conversas que surgiu a primeira oportunidade de “fazer uma renda” dirigindo meu próprio carro: fazer o traslado aeroporto/Barra da Lagoa da irmã de um amigo, cobrando um valor menor que os dos táxis. Além de amigos, fiz traslado de hóspedes de pousadas e hotéis da região, com os quais buscava criar um relacionamento, criando oportunidades de ganho. As oportunidades começaram a cair no final de 2016 à medida que o serviço de transporte por aplicativo da Uber foi se popularizando. Diante do histórico de conflitos quando da chegada do serviço em outras cidades, aguardei para ver como taxistas e motoristas de aplicativo se comportariam na região de Florianópolis. Com um ambiente amistoso, depois de cerca de dois meses, devidamente cadastrado na plataforma da empresa, realizei minha primeira viagem como motorista parceiro da Uber no final da tarde de Domingo, dia 27/11/2016. Assim como tantas outras, uma atividade cercada por variados tipos de riscos: de acidentes, em virtude de fadiga, condições da via, ações de terceiros no

trânsito; de assaltos, seja mirando o dinheiro, celular ou mesmo o veículo; econômicos, por baixa demanda, custo manutenção veículo, multas; entre tantos. Com relação aos riscos da atividade para a saúde, ao longo destes anos, percebi impactos no peso (ganho de peso em virtude de má alimentação aliada a baixa queima de calorias e estresse), na saúde bucal (causados por alimentação dentro do carro, entre viagens, sem a devida higienização – na otimização dos ganhos), bem como as infinitas dores no pescoço, nas pernas, joelhos, braços, punhos, costas, ombros. Evitando tomar remédios, busco perceber a causa da dor para, se possível, fazer os ajustes necessários, por vezes basta um ajuste na altura do banco ou na coluna de direção (recursos disponíveis apenas em alguns modelos de veículos). Certa vez busquei observar a origem de fortes dores no joelho e percebi que o uso de uma calça jeans em específico, associado com minha posição de dirigir, apertava a parte de trás do joelho esquerdo, causando grande pressão na área e má circulação sanguínea, levando à dor. Mesmo trabalhando por um período como corretor de imóveis e em outro na construção civil, ao longo de 7 anos (não contínuo) foram cerca de 10.400 viagens.

No início de 2020 estava trabalhando no gerenciamento e auditoria de uma obra de ampliação e reforma (já próximos da conclusão) em um parque fabril na região quando uma doença respiratória grave originária da Ásia espalhava-se rapidamente pelo mundo, até que em março de 2020, assim com milhares de brasileiros, fiquei desempregado. Com baixa expectativa de recolocação no mercado formal de trabalho diante dos impactos sociais e econômicos provocados pela nova doença, a alternativa foi voltar a fazer viagens por aplicativo em agosto de 2020. Diante do risco de contaminação pelo ar ou contato com objetos contaminados, como cumprir as medidas sanitárias impostas, mitigando os riscos pessoais? Durante uma viagem com passageiro, poucos dias depois de retornar à atividade, começou a chover e tive que fechar as janelas, descumprindo uma das regras sanitárias (de manter as janelas abertas para manter o veículo arejado) e maximizando os riscos, tanto pessoais quanto para os passageiros. Como as chuvas são frequentes em Florianópolis a alternativa foi instalar calhas para chuva nas quatro janelas do veículo, possibilitando que ficassem com abertura de cerca de 5 centímetros mesmo com chuva. Cerca de um mês depois, para melhorar a ergonomia ao dirigir, instalei um apoio para os braços ocupando o espaço onde deixava disponível o álcool gel (medida sanitária exigida), que passou a ficar guardado no compartimento da porta dianteira esquerda (do motorista) e ser ofertado de forma ativa a cada embarque e desembarque, para todos os passageiros. Depois que o álcool gel passou a ser ofertado de forma ativa, percebi que a duração de um frasco (de 500ml) reduziu

consideravelmente, indicativo claro de aumento no seu uso em virtude de como era disponibilizado. Como prática, eu só destravava a porta do carro para embarque de passageiro que já estivesse com máscara e, após afivelar o cinto de segurança, fazia a oferta ativa do álcool gel, raramente recusado (ao contrário, os passageiros além de aceitar faziam comentários positivos quanto à escolha da marca do produto – Giovanna Baby).

De forma geral, a sensação de cumprimento das medidas impostas eram confrontadas por informações vindas de conversas informais com os passageiros, que relatavam as mais variadas experiências, ampliando minha percepção de risco, até que aceitei uma viagem curta na região central de Florianópolis (da Rua Cristóvão Nunes Pires até a Avenida Rio Branco, um trajeto de cerca de 5 minutos), no início de uma manhã: ao aproximar do endereço indicado no aplicativo, acionei o pisca-alerta do veículo, vi uma pessoa saindo (já com máscara), destravei a porta e após embarque, comecei a manobrar o carro para retornar na rua (sem saída) enquanto a passageira colocava o cinto, na sequência, como habitual, ofereci álcool em gel o que foi prontamente rejeitado, momento em que ela me entregou três “envelopes” feitos artesanalmente com folhas de revistas e passando a explicar que em virtude de alcoolismo na família não usava álcool gel, acrescentando que em cada envelope havia um valor (indicado por anotação com pincel na parte externa) e dispensou troco. Na breve conversa a passageira relatou que preparava os envelopes com dinheiro no trabalho, além dos problemas no próprio condomínio onde moravam, já que este disponibilizava álcool gel nas diversas áreas (seguindo determinações sanitárias). O relato da passageira chamou minha atenção, vislumbrando potencial para uma pesquisa.

### **1.2.1 Objetivo da pesquisa**

Trabalhando como motorista por aplicativo em período de pandemia comecei a observar o comportamento de passageiros quanto ao cumprimento das medidas sanitárias e os consequentes riscos para minha proteção. Era possível observar passageiros fechando totalmente os vidros, tocando repetidas vezes na máscara, ou usando-a sem cobrir o nariz, ou mesmo quanto ao tamanho desproporcional ao rosto, bem como os que sinalizavam intenção de ocupar o banco dianteiro. Dos passageiros que conversavam, alguns relatavam dificuldade em cumprir as medidas impostas para profilaxia da doença: teve um senhor em específico que relatou ter sido diagnosticado positivo e que, como não estava com sintomas graves, continuou trabalhando, mantendo o uso de transporte por aplicativo para ir e voltar do

trabalho. Vivências que me fizeram questionar os riscos no exercício da atividade econômica, reforçando a necessidade de observar o cumprimento dos protocolos sanitários estipulados. Esta pesquisa foi formulada levando em consideração minha vivência como motorista de aplicativo e propõe uma observação e análise sobre os riscos percebidos em viagens de transporte por aplicativo da Uber em Florianópolis e região a partir dos comportamentos, atitudes e informações em relação ao cumprimento das medidas e regras de saúde pública impostas à população durante a pandemia, à luz da literatura sobre risco, tendo como referência principal o sociólogo alemão Ulrich Beck e, entre outras, a obra “*Sociedade de Risco: rumo a uma outra modernidade*” (2010), considerada um clássico e referência sobre tema. “A teoria da sociedade de risco é uma das poucas macroteorias sociais a dar enfoque à interação sociedade – natureza” (BURSZTYN, EIRÓ. 2015, p. 472), ainda que, conforme alguns críticos, seja uma abordagem mais Ocidental sobre os meios de produção e distribuição de riqueza, especialmente da Europa. O risco ocupa papel relevante nas sociedades modernas. Segundo Motta (2014, p. 16), “Beck se destaca nesta área da sociologia e ultrapassa as fronteiras disciplinares e acadêmicas como referência neste tema, ao defender que risco é o novo princípio organizador da sociedade”.

i. Objetivo Geral:

Investigar os riscos e consequências em viagens de transporte por aplicativo no contexto da COVID-19 em Florianópolis a partir das minhas percepções e observações quanto ao cumprimento das medidas sanitárias impostas a motoristas e usuários para controle e prevenção da pandemia durante os trajetos realizados pela plataforma da Uber.

ii. Objetivos Específicos

- a) Identificar as principais dificuldades e desafios vivenciados em viagens por aplicativo quanto ao cumprimento das medidas sanitárias;
- b) Analisar como o não cumprimento das medidas determinadas refletem em riscos nas viagens por aplicativo;
- c) Inferir como o risco pode ser percebido pelo não cumprimento das medidas.

### 1.2.2 Campo da pesquisa

Nosso espaço de pesquisa limita-se a viagens realizadas por meio de aplicativo de mobilidade urbana solicitadas exclusivamente pelo aplicativo da Uber, empresa com a qual



mantenho parceria há sete anos. Trabalhando como motorista parceiro da Uber, usualmente de segunda-feira a sexta-feira, realizo cerca de 80 viagens por semana (aproximadamente 320 por mês), entre as 07:00 e as 18:00. As observações foram realizadas entre os meses de agosto e dezembro de 2021, ainda no contexto da pandemia de COVID-19. Os trajetos costumam ser urbanos ou intermunicipais, com a maioria da origem ou destino na cidade de Florianópolis e algumas com origem ou destino para São José e Biguaçu, eventualmente atendendo solicitações em Antônio Carlos e Governador Celso Ramos. Raramente são realizadas viagens no município de Palhoça, decisão que leva em conta o trânsito mais caótico.

A cidade de Florianópolis, capital do Estado de Santa Catarina, é formada por um conjunto de ilhas e por um trecho continental, com população de 537.211 habitantes e área territorial de 674,844km<sup>2</sup> (densidade demográfica de 796,05 habitantes/km<sup>2</sup>), segundo dados do Censo de 2022. A ilha de Santa Catarina tem a maior área da cidade, com cerca de 424 km<sup>2</sup>, sendo caracterizada como longa e estreita (com cerca de 54km de comprimento, de Norte a Sul, por no máximo 18km de largura, de Leste a Oeste), relevo heterogêneo com morros, dunas, lagoas, lagunas, diversas praias e planícies com altitude de 3m em relação ao nível do mar, e rede de drenagem que se divide em 6 bacias hidrográficas principais (Itacorubi, Saco Grande, Ratoles, Lagoa da Conceição, Rio Tavares e Peri). Com influência marítima condiciona predominância de clima subtropical úmido ou mesotérmico úmido, caracterizado por chuvas bem distribuídas ao longo do ano (que somam entre 1.400mm a 1.600mm) e pelas temperaturas amenas (média de 24°C no verão e de 16°C no inverno), está no bioma da Mata Atlântica e pertence ao sistema costeiro marinho, com ombrófilas densas, floresta tropical úmida, restinga e mangue.

Embora não disponha de extenso conjunto de indústria, Florianópolis apresenta um amplo parque tecnológico e de inovação e tem, segundo dados do IBGE de 2021, população ocupada de 65,32% e média salarial de 4,5 salários mínimos mensais. A cidade é cortada por rodovias federais e estaduais além das vias municipais, com diferentes órgãos de fiscalização e planejamento, e dos responsáveis pelos atendimentos de emergência, manutenção das vias e mudanças no trânsito, acarretando conflito de competências entre as três esferas do poder (é fundamental uma integração permanente entre os órgãos envolvidos). Três pontes fazem a conexão terrestre entre a porção continental e a porção insular, todas na região Centro-Oeste da ilha de Santa Catarina: (i) Ponte Hercílio Luz, inaugurada em 1926, ficou interdita para tráfego de veículos de 1982 até 2019, quando foi reaberta, ajudando na mobilidade da cidade com um pista de rolamento em cada sentido (transito proibido para motocicletas e caminhões)

e duas passagens laterais para pedestres e ciclistas; (ii) Ponte Colombo Salles, a segunda construída, inaugurada em 1975, com quatro pistas de rolamento (atualmente) no sentido ilha/continente; e (iii) Ponte Pedro Ivo Campos, a terceira e última construída do complexo, inaugurada em 1991, com quatro pistas de rolamento (atualmente) no sentido continente/ilha. O centro da cidade fica no Centro-Oeste da ilha e o aeroporto (internacional) no Sul. O sistema de transporte público é integrado em terminais regionais, contudo não há transporte sobre trilhos, marítimo ou fluvial. A falta de investimento e o transporte público ineficiente associado à imprudência no trânsito e ao excesso de uso de veículos individuais para transporte diário das pessoas fazem com que Florianópolis tenha um dos piores trânsitos entre as capitais, com impacto na vida cotidiana das pessoas. O tráfego na cidade tem efeito pendular: no início do dia o maior fluxo é no sentido centro da ilha e no final da tarde é no sentido bairros e saída da ilha. Para especialistas, as soluções adotadas sempre acabam estimulando o uso de carros, ao invés do transporte público. Segundo dados do IBGE, Florianópolis tem frota de 387.974 veículos, sendo 235.181 carros, 55.916 motocicletas, 50.134 caminhonetes, 15.502 utilitários, 4.085 caminhões, 2.347 ônibus e 943 micro ônibus, entre outros.

### **1.2.3 Método da pesquisa**

Na definição de Gil (2014, p. 8) método científico “é o conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos adotados para se atingir o conhecimento”. Considerando o tipo do objetivo, na área das ciências sociais, esta pesquisa foi desenvolvida adotando o método indutivo como o procedimento lógico seguido na investigação (as bases lógicas) e utilizando como procedimento técnico o método observacional. Segundo Gil (2014, p. 10), no método indutivo “parte-se da observação de fatos ou fenômenos cujas causas se deseja conhecer. A seguir, procura-se compará-los com a finalidade de descobrir as relações existentes entre eles”, sendo o indicado para mensurar os fenômenos sociais. Técnica de pesquisa, a observação “é um elemento básico de investigação científica, utilizado na pesquisa de campo” e não consiste apenas em ver e ouvir, mas também em examinar fatos ou fenômenos que se deseja estudar” (MARCONI, LAKATOS, 2013, p. 79). Buscando garantir a objetividade e a precisão da pesquisa foi utilizado o método observacional participante, “técnica pela qual se chega ao conhecimento da vida de um grupo a partir do interior dele mesmo”, a partir de experiências individuais inseridas numa teia de relações, como ensina Norbert Elias:

A lente da atenção pode ser regulada num foco mais amplo ou mais restrito; pode conectar-se naquilo que distingue uma pessoa de todas as demais como uma coisa única; ou naquilo que a vincula às outras, em suas relações com elas e sua dependência delas; e por fim pode enfocar as mudanças e estruturas específicas da rede de relações de que ela faz parte. (ELIAS, 1994, p. 76)

A pesquisa bibliográfica, outra técnica usada, tem a finalidade de “colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto” (MARCONI, LAKATOS, 2013, p. 57). Foi realizada pesquisas em livros, publicações em artigos na mídia nacional e internacional, buscando uma abordagem do tipo qualitativa descrevendo informações gerais e contextos pessoais, trazendo conceitos, históricos, informações e dados sobre o pesquisado. As principais bases de dados, como Scielo, Google Acadêmico, Ministério da Saúde, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas, Organização Nações Unidas, Fiocruz, foram utilizadas, sendo selecionados os escritos ou traduzidos para língua portuguesa. Entre os principais temas pesquisados, cita-se: COVID-19; Coronavírus; sociologia de risco; Ulrich Beck; percepção risco; riscos ambientais; riscos mobilidade urbana; Uber. Considerando a realidade e dinâmicas das viagens observadas, foi descartado o levantamento de campo (survey), buscando o aprofundamento das questões propostas estudando um único grupo ou comunidade em termos de suas estruturas sociais pelo estudo de campo.

Na investigação, buscaremos explicações possíveis ao problema sugerido com dados coletados entre agosto e dezembro de 2021 em viagens realizadas em dias úteis, em horário comercial, sempre na mesma região (nas cidades de Florianópolis, São José e Biguaçu). Tratando-se de ambiente de trabalho, a coleta de dados, por meio de observação participante seguiu as boas práticas e condutas propostas pela Uber, sem expor os usuários ou passageiros. Em observações na vida real, os dados devem ser registrados “à medida que forem ocorrendo, espontaneamente, sem a devida preparação. A melhor ocasião para o registro é o local onde o evento ocorre. Isto reduz as tendências seletivas e a deturpação na reevocação” (MARCONI, LAKATOS, 2013, p. 80). Buscando afastar-se de qualquer tipo de julgamento ou juízo de valor, sem qualquer pretensão de fiscalização, mantendo o objetivo único de identificar riscos e suas consequências no contexto da COVID-19, as situações pertinentes à pesquisa observadas durante a viagem foram, ao seu término, registrado em caderno destinado para anotações dos principais detalhes, relatos, informações e percepções, tendo como premissa que o conhecimento vem das trocas, das interações, seja por informação ou observação.

## 2 CORRENDO RISCOS: A PANDEMIA DE COVID-19 NOS SERVIÇOS DA UBER

### 2.1 CONTEXTUALIZANDO A MOBILIDADE URBANA

O Censo Demográfico de 2022 evidencia que a população brasileira está concentrada em grandes centros urbanos, com a maioria dos brasileiros (cerca de 57%) vivendo nos 319 municípios (5,7% do total de 5.570) com mais de 100 mil habitantes. O levantamento censitário de 2010 já comprovava que a população brasileira é essencialmente urbana, com cerca de 84% dos habitantes vivendo em cidades. O crescimento das populações urbanas ocorreu no período de poucas décadas e de forma desordenada, uma consequência da grande migração do campo para as cidades – Êxodo Rural – nas décadas de 1960 e 1970, do processo de industrialização nacional e do maior aumento populacional em números absolutos da série histórica do Censo, registrado nas décadas de 1970 e 1980.

O crescimento rápido da população urbana traz sérios problemas ao meio ambiente, com o acúmulo de dejetos de toda espécie, resultantes do desenfreado consumo de material e recursos naturais, sobrecarregando o meio ambiente o que, direta ou indiretamente, vai afetar a grande maioria dos habitantes. (AYACH, et al. 2012, p. 50)

Cidades grandes e populosas com infraestrutura defasada e carentes de políticas públicas trazem consequências para a estrutura social e urbana do país e impactam diretamente na vida cotidiana das pessoas. Poluição do ar e emissão de gases do efeito estufa, resíduos sólidos, criminalidade, acesso a serviços públicos e mobilidade são problemas urbanos com origem no crescimento desordenado das cidades e na má administração pública e que geram graves desconfortos à qualidade de vida nas cidades. Muito além do desconforto, estes problemas refletem riscos ambientais urbanos com grande potencial para acarretar em desastres ambientais, tanto os naturais quanto os decorrentes da atividade antrópica, e que vem fazendo um crescente número de vítimas. Para Beck (2018, p.232), as cidades “são os principais lugares onde os choques de riscos globais tornam-se assunto da experiência e da política cotidianas”. Moradias precárias, desemprego, desigualdade, violência, enchentes, deslizamento de terra, poluição, acúmulo de resíduos sólidos, falta de saneamento e ilhas de calor estão entre os desastres de maior incidência. Nas cidades o poder de infiltração da água é reduzido tanto pela impermeabilização quanto pela compactação do solo, especialmente por asfaltos e construções, com casos de retorno da água por meio das galerias. A elevação da

temperatura na Terra desde o início da era industrial potencializa os riscos de eventos climáticos extremos, que são catastróficos quando atingem áreas densas e ocupadas desordenadamente.

Portanto, pensar a sociedade atual no contexto urbano, requer o entendimento de sua qualidade de vida. Desta forma, compreender o risco, suas causas e consequência exige uma análise sobre as condições de saúde dessa população e a influência direta ou indireta da qualidade ambiental das cidades. (AYACH, et al. 2012, p. 50)

Cada cidade tem suas características e particularidades, definidas por fatores físicos (geomorfológicos e clima), históricos e socioeconômicos, como relevo, incidência pluviométrica, histórico político-administrativo, nível de industrialização, porte do comércio, estrutura de ensino e saúde, entre outros, que trazem seus consequentes problemas e riscos. Um dos principais problemas urbanos é a mobilidade; deslocar-se é uma necessidade diária para boa parte da população, já que nem sempre é possível morar próximo do trabalho ou do local de estudo, além das demandas de recreação e lazer, cuidados com a saúde, entre outras, que nos levam a circular por nossas cidades, além das mercadorias e serviços fundamentais para o seu funcionamento. Infraestrutura defasada e falta de investimentos agravam o problema da mobilidade com poucas alternativas de transporte público e modais, vias mal conservadas e sinalizadas, calçadas inadequadas. O transporte público costuma ser ineficiente, desconfortável e de baixa qualidade (seja quanto ao serviço prestado seja quanto aos veículos utilizados), com grande quantidade de usuários nos horários de pico, o que faz com as pessoas prefiram o carro como meio de transporte, fazendo aumentar o número de veículos nas vias e contribuindo diretamente para trânsito ainda mais caótico e os longos congestionamentos. Deslocar-se de carros é mais seguro, confortável e ágil, como também é mais caro, ainda assim não é difícil ver carros que comportam 5 ou até 7 passageiros trafegando apenas com o motorista. Os horários de maior congestionamento são causados pelas similaridades nas jornadas de trabalho (e mesmo de estudo) em grande parte das organizações. Com o crescimento desordenado vem a falta de espaço para alternativas, alterar sentido de circulação de vias nem sempre é suficiente para suportar o volume no movimento e obras demandam altos investimentos, levam tempo e impactam ainda mais no trânsito no período de execução. Algumas cidades adotam o rodízio de veículos pelo final da placa, pedágios urbanos, fechamento de centros históricos (até mesmo para reduzir o impacto nas construções), bloqueio de trânsito em determinadas áreas em dias específicos ou mesmo da adoção do “dia sem carro”, mas, no Brasil, soluções alternativas são limitadas em função de uma decisão política de valorização do setor automotivo ao longo da história.

O problema da mobilidade urbana não é exclusivo das cidades brasileiras, as principais cidades do mundo também sofrem com o trânsito caótico. Em 2008, os empresários da área de tecnologia Garrett Camp e Travis Kalanick desembarcaram no aeroporto de Paris e notaram demanda por transporte diante da dificuldade em conseguir um táxi em meio ao evento em que participaram e tiveram uma ideia: pedir uma limusine pelo celular. A ideia ganhou corpo quando voltaram para São Francisco/Califórnia e em junho de 2010 a Uber Technologies Inc., primeiro aplicativo de transporte individual, foi fundada para oferecer um serviço de luxo, com carros de alto padrão e preços elevados. Inicialmente com o nome de UberCab, o serviço foi lançado em São Francisco, onde a novidade de transporte se conecta imediatamente com os profissionais urbanos da cidade. Em outubro de 2010 o UberCab é renomeado como Uber e a empresa captou US\$ 1,25 milhão em financiamento de capital para expandir a sua área de ação bem como seu portfólio de serviços. Lançado na cidade de Nova Iorque em maio de 2011, encontrou forte resistência da enorme indústria de táxis da cidade. Seis meses depois, o aplicativo foi disponibilizado em Paris. Com o objetivo de aumentar os lucros, o serviço foi popularizado pela empresa em julho de 2012, passando a ofertar o Uber X, modalidade com carros mais populares e mais motoristas. O Uber Pool, um modelo de compartilhamento de viagens que permite aos passageiros "agrupar" suas viagens e dividir a tarifa entre várias partes, foi disponibilizado em agosto de 2014. Em abril de 2015 a Uber aumentou a fonte de lucro, lançando o Uber Eats em Los Angeles, Chicago e Nova Iorque, proporcionando aos consumidores a experiência Uber com entrega de comida. A Uber abriu o capital na Bolsa de Valores de Nova Iorque em maio de 2019, com um preço inicial de ação de US\$ 45,00 e uma capitalização de mercado de US\$ 75,5 bilhões. Outros aplicativos tiveram inícios similares, relacionados à dificuldade de conseguir táxi em determinadas regiões e aos altos preços cobrados. A empresa 99, maior representante brasileira do setor e principal concorrente da Uber no país, criada na cidade de São Paulo em 2012, surgiu da viagem de um dos fundadores para a Alemanha onde teve contato com os primeiros aplicativos para solicitação de táxi. Inicialmente o aplicativo da 99 conectava motoristas de táxi aos passageiros e, posteriormente, foi ampliado para motoristas particulares (chamado 99 Pop). Foi a primeira startup brasileira a ser avaliada em mais de US\$ 1 bilhão. Já a empresa Cabify foi criada a partir da dificuldade do empresário espanhol Ivan de Antônio encontrar táxis quando viajava para a América Latina e Ásia, com foco inicial em carros de alto padrão também se popularizou. Outra grande companhia que atua no transporte urbano por aplicativo é a chinesa Didi, cuja prioridade estratégica é a globalização.

## 2.2 A UBER NA MOBILIDADE URBANA

No Brasil, a Uber chegou primeiro na cidade do Rio de Janeiro no dia 15/05/2014, há 27 dias da abertura da Copa do Mundo de futebol masculino, sendo a 5ª cidade da América do Sul (depois de Bogotá, Cali, Lima e Santiago). São Paulo foi a segunda cidade do país a receber o serviço, disponibilizado em 26/06/2014, ainda em fase de teste e com frota reduzida, seguida por Belo Horizonte. Por pouco mais de um ano o Uber Black foi a única categoria disponível no Brasil, até a liberação do Uber X em 12/06/2015. Florianópolis foi a 24ª cidade brasileira que passou a contar com os serviços da Uber no dia 30/09/2016. À época, o sindicato dos taxistas apontava para concorrência desleal e a Secretaria Municipal de Mobilidade chegou a afirmar em nota que a legislação vigente não permitia o serviço, classificado como clandestino, já que nenhum veículo pode transportar passageiros sem a licença de tráfego. As atividades da Uber são respaldadas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei Federal nº 12.587/12, regulamentada em âmbito nacional pela Lei Federal nº 13.640/18. Os municípios também podem regulamentar a atividade, entretanto não podem contrariar ou estabelecer requisitos adicionais aos já estabelecidos em legislação federal. Este é o entendimento do Supremo Tribunal Federal (STF), que em maio de 2019 decidiu pela inconstitucionalidade de proibições ou restrições desproporcionais da atividade, configurando violação aos princípios da livre iniciativa e concorrência. Assim, é vedado aos municípios adotarem medidas que contenham restrições à entrada de pessoas na atividade, como exigência de placas de cidades específicas, número máximo de motoristas parceiros, autorizações prévias como alvará. A ausência de regulamentação municipal, entretanto, não significa ilegalidade, uma vez que o serviço já é regulamentado por Lei Federal.

A Uber nega concorrência desleal e se define como uma empresa de tecnologia que cria oportunidades ao colocar o mundo em movimento, oferecendo aos usuários e parceiros, por meio da plataforma integrada de mobilidade, opções práticas e acessíveis de mobilidade e delivery em mais de 10 mil cidades do planeta. Assim, a Uber não é uma empresa de transporte, não é serviço de carona paga ou remunerada, bem como não emprega nenhum motorista e não é proprietária de nenhum carro. Apesar de cômodos e práticos, os aplicativos de transporte individual ainda recebem muitas críticas no setor de mobilidade urbana, já que provoca aumento da frota e, conseqüentemente, o aumento do trânsito e das emissões de gases poluentes. Considerado mais econômico que os tradicionais táxis, o custo do serviço de

transporte por aplicativo é superior ao do transporte público, especialmente nos horários de maior movimento devido à demanda, com tarifas dinâmicas, inviabilizando a alternativa diante do já comprometido orçamento das famílias brasileiras. Aplicativos de carona e de bicicletas ou patinetes (até mesmo elétricas) são menos populares e com público mais restrito, por vezes limitados a algumas áreas das cidades.

Entre os serviços de mobilidade da Uber o mais popular é o Uber X, com carros compactos, com ar-condicionado e quatro portas, tem o menor preço. Com preço um pouco maior, o Uber Comfort conta com carros mais confortáveis e espaçosos, motoristas mais bem avaliados e com a possibilidade do usuário definir previamente se quer ar condicionado e se quer conversar. A categoria Uber Black oferece aos usuários uma experiência premium em carros sedã de grande porte, todos com bancos de couro. O Uber Taxi é a opção para realizar viagens em táxis com todos os recursos de segurança oferecidos pela plataforma. É possível solicitar viagens de motocicleta pelo serviço Uber Moto, com preços menores que o Uber X. O Uber para Empresas é uma plataforma exclusiva que permite gerenciamento das viagens dos funcionários, com o objetivo de reduzir a burocracia e reembolsos. Há serviços que são restritos, como o Uber Bag (permite usuário solicitar carro com porta malas maiores) e Uber Bike (para transporte de bicicletas) que, no Brasil, só estão disponíveis em São Paulo e Brasília. Dos serviços de intermediação de entrega destaca-se o Uber Flash, categoria que permite aos usuários a solicitação de viagens para enviar itens e artigos pessoais (com peso limite de 10kg e valor máximo de R\$ 500,00) sem sair de casa, e o Uber Flash Moto, categoria para enviar e receber itens entregues de motocicleta.

Antes de usar os serviços da Uber é necessário instalar o aplicativo da empresa (disponível na Google Play ou App Store – Apple) em um smartphone e fazer o cadastro. Para solicitar um motorista, basta abrir o aplicativo, selecionar o local de destino e a modalidade do serviço desejado e confirmar a solicitação da viagem. O aplicativo mostra para o usuário o modelo, a placa e a cor do carro, assim como nome e foto do motorista para facilitar na identificação. É possível acompanhar o deslocamento do motorista até o local de embarque pelo mapa do aplicativo, que avisa o usuário com uma mensagem quando o motorista estiver chegando. No destino final a viagem é encerrada e o usuário avalia o motorista com uma nota entre 1 e 5 estrelas (quando necessário, é possível enviar uma mensagem para a Uber direto pelo aplicativo, com elogios, sugestões ou qualquer tipo de comentário).

Para ser um motorista parceiro da Uber é necessário ter Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com autorização para exercer atividade remunerada (EAR), instalar o



aplicativo próprio para motoristas (Uber Drive, também disponível na Google Play ou App Store – Apple) em um smartphone, fazer o cadastro e passar por uma checagem de informações e segurança. O motorista parceiro precisa cadastrar ao menos um veículo que cumpra os requisitos de cada categoria e cidade inserindo o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) atualizado no aplicativo e aguardar liberação. O veículo não precisa necessariamente estar registrado no nome do motorista parceiro, sendo possível cadastrar carro da família, alugado ou mesmo emprestado, contudo são vedados carros com placa comercial, vans, pick-ups, caminhonetes, além de veículos adesivados, plotados, sinistrados ou com alteração no sistema de suspensão ou freios. Quando quiser dirigir, basta o motorista ligar o aplicativo e aguardar as solicitações, sem tempo mínimo diário, semanal ou mensal de uso da plataforma e com flexibilidade para trabalhar como, quando e onde quiser. É possível ficar por até 12 horas contínuas online conduzindo o veículo, atingido o limite, o motorista parceiro é desconectado automaticamente, ficando impedido de utilizar o aplicativo pelas 6 horas seguinte, passado este período o motorista consegue ficar online novamente, voltando a receber solicitações de viagem (contudo, quando o motorista é desconectado automaticamente, é possível continuar dirigindo por outra plataforma de serviço de mobilidade urbana, já que as empresas não são interligadas). Com o aplicativo ligado, ao receber uma chamada de usuário, é emitido um som e a tela do aplicativo pisca, com algumas informações da solicitação (modalidade da viagem, valor a receber, nota de avaliação do usuário, valor da tarifa dinâmica, quando aplicável, distância e tempo do local partida e até o destino final). O nome do usuário só é confirmado quando a viagem é aceita (por motivo de segurança não é disponibilizada sua foto). Em alguns casos, o usuário cadastrado na plataforma pode solicitar a viagem para outra pessoa, sendo recomendado (por segurança) informar previamente pelo aplicativo. A viagem é iniciada no aplicativo pelo motorista quando o usuário entra no carro e é encerrada ao chegar no destino indicado. Por fim, aparece a tela de avaliação do usuário, ao qual é atribuída uma nota entre 1 e 5 estrelas.

### **2.2.1 O motorista parceiro**

Para a Uber, a plataforma representa “uma forma flexível de gerar renda, que pode ser ativada de maneira fácil e rápida”. Mas como é na prática ser um motorista parceiro? À medida em que as viagens são aceitas e realizadas os desafios e dificuldades vão sendo percebidos, como a qualidade do serviço de internet, falhas na indicação da rota pela

navegação padrão da plataforma, onde parar para aguardar a próxima viagem, como organizar-se para alimentação, hidratação e uso de sanitário, entre outros. E como cumprimentar o usuário? Parece simples, mas com o tempo percebi que até a entonação da saudação inicial pode ser constrangedora: certa vez, quando a passageira estava entrando no carro eu cumprimentei com “Bom dia! Tudo bem?”, de forma descontraída e alegre, e ela respondeu, com voz embargada e tristeza, que não estava nada bem, que a mãe acabara de falecer. Quando o usuário responde de forma mais protocolar ou seca é indicativo da preferência por não conversar. Não recebi treinamento da Uber para atendimento ao usuário, embora seja recorrente envio de mensagens na própria plataforma alertando para o combate ao preconceito e discriminação, com dicas de comportamento. Assim, a forma como trabalho em parceria com a Uber é moldada pelo conjunto de percepções de situações anteriores, adaptáveis a cada viagem.

O motorista parceiro é um profissional liberal, sem qualquer vínculo empregatício, que define o próprio horário de trabalho, com acesso à plataforma tecnológica da Uber que o conecta a usuários que buscam deslocar-se. Além da remuneração das viagens, promoções com pagamento de bônus por viagens realizadas dentro de áreas, horários e dia predefinidos e promoções com pagamento de valor extra pelo cumprimento de meta de número de viagens durante a semana (realizadas entre as 04:00 da segunda-feira até 04:00 da sexta-feira) ou durante o final de semana (realizadas entre as 04:00 de sexta-feira até as 04:00 de segunda-feira) são eventualmente disponibilizadas. Algumas vantagens são oferecidas aos motoristas que participam do Programa Uber Pro, com ciclo trimestral (sendo quatro ao ano: de janeiro a março; de abril a junho; de julho a setembro; e de outubro a dezembro). Cada viagem concluída vale 1 ponto no programa, sendo que viagens iniciadas e encerradas de segunda-feira à quinta-feira das 07:00 às 10:00 e das 17:00 às 20:00, sexta-feira das 07:00 às 10:00 e das 17:00 às 0:00, sábados das 0:00 às 03:00 e das 19:00 às 0:00, e Domingo das 0:00 às 03:00 valem 2 pontos. Estes pontos determinam a categoria das vantagens: Azul, categoria de início; Ouro, necessário ter ao menos 400 pontos; Platina, necessário ter ao menos 900 pontos; e Diamante, necessário ter mais de 1.400 pontos. Para efetivamente ter acesso aos benefícios da categoria correspondente, o motorista precisa ainda: ter avaliação (em estrelas) igual ou superior a 4,85; manter taxa de aceitação (percentual de viagens aceitas nos últimos 30 dias) igual ou superior a 60%; bem como taxa de cancelamento (leva em conta a quantidade de viagens canceladas depois de ter aceito a solicitação nos últimos 30 dias)

inferior a 10% (sendo que as viagens canceladas no local de partida porque o usuário não compareceu ou por motivo de segurança são excluídas do cálculo).

Pelos critérios estabelecidos para o Programa Uber Pro é fácil perceber que motoristas são estimulados pela plataforma a estarem disponíveis para viagens nos horários de maior movimento. As faixas de horário com o dobro dos pontos contempla o movimento de início e fim das jornadas de trabalho semanal, bem como de lazer, festas e eventos do final de semana. O estímulo busca atender à elevada demanda nos horários citados, aumentando a oferta (quantidade de motoristas disponíveis). De igual forma, o critério de índice de aceitação acaba reduzindo o tempo de espera dos usuários ao passo que leva motoristas participantes do programa a aceitar viagens que eventualmente não aceitaria, sendo que na prática a cada 3 solicitações ao menos 2 devem ser aceitas (66,6%). Por fim, o critério de índice da taxa de cancelamento visa otimizar a experiência do usuário, reduzindo o tempo de espera pelo motorista. Motoristas de qualquer categoria do Programa Uber Pro têm: descontos em academia (sendo que para a categoria Azul o valor da mensalidade é 30% maior que o valor aplicável às outras categorias); descontos nos Postos Ipiranga (com percentual diferente entre as categorias); Uber Conta (conta digital com pacote de serviços e tarifas diferentes para cada uma das categorias, com menor vantagem para a categoria Azul e vantagens ilimitadas para a categoria Diamante); Uber Chip (com planos de telefonia móvel); direito ao cartão Vale Saúde; e possibilidade de contratar seguro proteção. Os motoristas Ouro, Platina e Diamante do Uber Pro têm como benefício: a identificação da categoria no aplicativo do usuário; aulas de idiomas por aplicativo parceiro; e viagens com usuários VIP (classificação atribuída pela Uber a alguns usuários). Nas categorias Platina e Diamante, os motoristas têm o benefício de fila prioritária em aeroportos, bem como de destino extra. Suporte preferencial pelo aplicativo e suporte exclusivo por telefone 24h são benefícios exclusivos para motoristas da categoria Diamante. Consigo atingir os pontos necessários para a categoria Platina, sendo que, dos benefícios que tenho, os que mais considero relevantes, com impacto positivo na atividade, são o da fila prioritária em aeroportos e o do destino extra, além do desconto em academia.

A plataforma disponibiliza algumas funcionalidades para os motoristas parceiros, como o filtro de destinos, sendo possível escolher um local como destino e receber solicitações de viagens apenas na direção selecionada. O recurso, que pode ser ativado até duas vezes por dia, contribui para manter a taxa de aceitação quando o motorista está com deslocamento direcionado, seja para voltar para casa ou para algum compromisso pessoal. Contudo, sem qualquer critério ou prévio aviso, a Uber indisponibiliza o filtro de destino,

regrando o direito de escolha do motorista parceiro. Também é possível escolher as modalidades de serviço para as quais quer aceitar solicitações (para ficar on-line é necessário que ao menos uma modalidade esteja selecionada, sendo que estas são disponibilizadas conforme categoria do carro selecionado). Com o recurso de filtro por avaliação do usuário, o motorista parceiro consegue definir uma avaliação mínima de usuário para solicitações de viagem. Outro filtro é quanto à forma de pagamento, com a opção de desabilitar a opção de receber solicitações de viagens com pagamento em dinheiro, ficando restrito a solicitações com pagamento da viagem pelo aplicativo. O aplicativo da Uber sempre é atualizado, com disponibilização de novos recursos, especialmente para otimizar a segurança. Em novembro de 2023 foi disponibilizado um filtro que permite ao motorista parceiro ficar ativo para receber solicitações de viagens de adolescentes autorizados (adolescentes de 12 a 17 podem ter sua própria cota Uber com a permissão dos responsáveis). Recursos de segurança, como gravação de áudio (direto no aplicativo), compartilhamento de localização e status da viagem com familiares e amigos, compartilhamento do status da viagem com a polícia e telefone de emergência (190) estão disponíveis na tela principal do aplicativo, com fácil acesso. Ferramentas e funcionalidades são desenvolvidas pela Uber a partir de situações cotidianas com o objetivo de aumentar a segurança e reduzir riscos, que são muitos.

As ameaças e incertezas pertencem às condições gerais de existência humana, seja em casa, no trabalho, na escola ou mesmo no momento de recreação estamos correndo riscos, ainda que não sejam percebidos. Dirigir, por si só, é uma atividade de risco, segundo a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) “93% das mortes no trânsito ocorrem em países de baixa e média renda, embora estes concentram aproximadamente 60% dos veículos do mundo”, destacando, ainda, que “mesmo em países de alta renda, pessoas de menor nível socioeconômico são mais propensas a se envolver” (acidentes). Levantamento da OPAS indica que os usuários mais vulneráveis nas estradas são os pedestres (23% das mortes no trânsito), motociclistas (15% das mortes no trânsito) e ciclistas (3% das mortes no trânsito), e que jovens do sexo masculino com menos de 25 anos são as principais vítimas, com 73% de todas as mortes no trânsito. Assim como a faixa etária e o sexo, outros fatores que influenciam diretamente nos riscos do trânsito são apontados pela OPAS, entre eles: velocidade; condução sob influência de álcool e outras substâncias; falta de utilização de itens de proteção como capacetes (para motociclistas), cintos de segurança (para todos os ocupantes) e sistemas de retenção para crianças; distrações, especialmente quanto ao uso de telefones celulares; infraestrutura viária insegura para todos os usuários das vias, sejam

motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestre; veículos inseguros; cumprimento insuficiente das normas e leis de trânsito; e atenção inapropriada após acidentes. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS) e a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), 1% de velocidade excedida representa aumento de 3% no risco de acidente grave. Além dos riscos, há responsabilidades imputadas aos motoristas, razão pela qual é imprescindível cumprir as normas existentes, buscando mitigar riscos e responsabilidades. Existem, ainda, outros riscos, como: financeiro, tanto relacionado com a busca de lucro na atividade quando decorrentes de sinistros, multas, manutenção e conservação do veículo, entre outros; segurança, envolvendo assaltos, sequestros relâmpagos e os crescentes golpes; saúde, que envolve fadiga, cansaço, dores, alimentação. Os fatores de risco variam conforme a localidade, já que alguns bairros, cidades ou regiões são mais seguras que outras, conforme condições climáticas (chuvas, temporais, calor extremo) e, mesmo, horário. Estes fatores de risco acabam sendo percebidos de forma diferente pelas pessoas, alguns riscos podem não ser percebidos ou, até mesmo, ser ignorados. Em alguns casos mais extremos o risco pode ganhar proporções generalizadas, atingido de forma indiscriminada a todos, como ocorreu em todo o mundo no início do ano de 2020, quando uma doença infecciosa emergente (pouco conhecida à época) ganhou a proporção de pandemia, alterando a rotina e os laços sociais.

### 2.3 UM NOVO RISCO: A COVID-19

Vários casos de pneumonia, doença infecciosa provocada por uma nova cepa de coronavírus não identificado antes em seres humanos, surgiram em dezembro de 2019 na região de Wuhan, uma das dez maiores cidades da China (país mais populoso até abril de 2023, quando foi superado pela Índia). Em 31 de dezembro de 2019, com o avanço no número de casos, a OMS foi alertada sobre a doença infecciosa. Em 07 de janeiro de 2020, a identificação de um novo tipo de coronavírus foi confirmada por autoridades chinesas, marcando o começo de um grande esforço técnico conjunto para aprender como o vírus afeta as pessoas doentes, possíveis tratamentos, diagnóstico, entre outros. Espalhando-se rapidamente, no dia 23 de janeiro de 2020 já havia casos confirmados nos cinco continentes, levando o diretor-geral da OMS a declarar, no dia 30 de janeiro de 2020, que o surto do novo coronavírus constitui uma Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) – o mais alto nível de alerta da Organização. Conforme previsto no Regulamento Sanitário Internacional (RSI) a ESPII é “um evento extraordinário que pode constituir um risco de

saúde pública para outros países devido a disseminação internacional de doenças”. Ainda segundo o Regulamento, a ESPII “requer uma resposta internacional coordenada e imediata”, sendo recomendado manter o sistema de vigilância alerta, preparado para detectar, isolar e cuidar de pacientes, bem como aprimorar a coordenação, a cooperação e a solidariedade global para interromper a propagação do vírus. Além deste caso, outras cinco ESPII foram declaradas: (i) Pandemia de H1N1, em 25 de abril de 2009; (ii) Disseminação internacional de Poliovírus, em 05 de maio de 2014; (iii) Surto de Ebola na África Ocidental, em 08 agosto de 2014; (iv) vírus Zika e aumento de casos de microcefalia e outras malformações congênitas, em 1º de fevereiro de 2016; e (v) Surto de Ebola na República Democrática do Congo, em 18 maio de 2018.

Os coronavírus estão por toda parte e, até as últimas décadas, raramente causavam doenças mais graves em humanos, sendo a segunda principal causa de resfriado comum (após rinovírus). Até então, haviam sido identificados seis coronavírus humanos (HCoVs): (i) HCoV-229E; (ii) HCoV-OC43; (iii) HCoV-NL63; (iv) HCoV-HKU1; (v) SARS-COV, que causa síndrome respiratória aguda grave; e (vi) MERS-COV, que causa síndrome respiratória do Oriente Médio. O novo coronavírus (chamado temporariamente de 2019-nCoV) recebeu o nome de SARS-CoV-2, em 11 de fevereiro de 2020, sendo o responsável por causar a COVID-19, uma doença infecciosa que tem como principais sintomas febre, cansaço e tosse seca, além de outros sintomas menos comuns e que podem afetar alguns pacientes, como perda de paladar ou olfato, congestão nasal, conjuntivite, dor de garganta, dor de cabeça, dores nos músculos ou juntas, diferentes tipos de erupção cutânea, náusea ou vômito, diarreia, calafrios ou tonturas.

Em 11 de março de 2020, com mais de 118 mil casos em 114 países e cerca de 4,2 mil vítimas fatais por todo o mundo, a COVID-19 passou a ser caracterizada pela OMS como uma pandemia (termo que se refere à distribuição geográfica de uma doença e não à sua gravidade, segundo a OPAS), sendo reconhecida a existência de surtos de COVID-19 em vários países e regiões do mundo. No Brasil, o Ministério da Saúde (MS) declarou Estado de Emergência em Saúde Pública em 03 de fevereiro de 2020 por meio da Portaria nº 188. E a Lei Federal nº 13.979, de 06 de fevereiro de 2020, dispôs sobre as medidas para enfrentamento da ESPII (esta lei foi questionada via Ação Direta de Inconstitucionalidade, julgado pelo STF). Vinte dias depois, em 26 de fevereiro de 2020, o primeiro caso da doença no Brasil (e em toda a América Latina) foi confirmado pelo MS: um senhor de 61 anos de idade, morador da cidade de São Paulo (a mais populosa do Brasil), contaminado durante uma

viagem à Itália. Em 13 de março de 2020 a COVID-19 já tinha contaminação comunitária no Brasil.

Em Santa Catarina o primeiro caso foi confirmado no dia 12 de março de 2020, mesmo dia em que o Governo Estadual editou o Decreto Estadual nº 506, cujo objetivo foi possibilitar acesso crédito e dispensar licitação para as despesas da Secretaria Estadual de Saúde. Cinco dias depois, em 17 de março de 2020, o Governo Estadual editou dois novos decretos, suspendendo as aulas das redes públicas e privadas de ensino municipal, estadual e federal, diversos tipos de eventos (pelo Decreto Estadual nº 509), declarando situação de emergência em todo território Catarinense, a circulação de veículos de transporte coletivo urbano municipal, intermunicipal e interestadual, serviços não essenciais (pelo Decreto Estadual nº 515), entre outros. Em Florianópolis o uso de álcool gel, distanciamento, limitação de quantidade pessoal em ambientes abertos e fechados, de aulas ensino público e privado, possibilidades do trabalho à distância, foram algumas das medidas definidas pelo Decreto Municipal nº 21.340, de 13 de março de 2020, e pelo Decreto Municipal nº 21.347, de 16 de março de 2020.

### **2.3.1 O enfrentamento à pandemia de COVID-19**

Vírus é uma forma simples de vida que busca sobreviver e reproduzir invadindo células, podendo provocar doenças, representando risco à vida humana. Segundo Marcolin (2021), alguns vírus podem se manifestar e propagar através do contato de animais vertebrados com seres humanos, sendo chamados de vírus zoonóticos. Basta que um único vírus consiga adaptar-se em um novo corpo, saindo de um animal e contaminando um humano, e nele reproduzir-se, para estarmos diante de uma nova doença, para a qual não há tratamento, vacina ou imunidade preexistente. Nestes casos, há sempre o risco de proliferação do vírus e da doença virar surto, epidemia ou pandemia, especialmente em países em desenvolvimento e em cenários com baixa cooperação entre os governos. A história da civilização humana registra inúmeros casos de doenças causadas por vírus zoonóticos. O consumo humano de animais silvestres, o avanço de terras agrícolas em áreas selvagens, o desmatamento e a antropização dos ambientes naturais são os principais fatores que levaram a um grande número de doenças zoonóticas registradas no final do século XX em várias regiões do mundo, nos levando a pensar sobre a relação de doenças infecciosas com as interações humanos-animais-ambientes (GRISOTTI, 2020). Embora ainda tenha divergência na origem da

COVID-19, a teoria mais aceita aponta para uma infecção por vírus zoonótico associado ao consumo de animais silvestres, seu comércio em condições insalubres, ou mesmo em ambiente natural.

Os desafios no enfrentamento de uma nova doença como a COVID-19 são grandes e demandam esforços conjuntos na busca pelo conhecimento sobre a origem e dinâmica do vírus, bem como forma de contágio, sintomas da doença, formas de controle, principais tratamentos, eventuais sequelas e os potenciais riscos. Sem vacina ou tratamento eficaz, o número de infectados crescia exponencialmente, assim como os casos graves, fazendo vítimas em todos os continentes. O pouco conhecimento sobre o vírus e a doença, alinhado com a descrença de alguns, gerou um cenário caótico por todo o planeta. No Brasil, e pelo mundo, os serviços de saúde entraram em colapso à medida que crescia o número de pessoas infectadas com necessidade de internação em virtude do agravamento dos sintomas da doença, faltava equipamentos e insumos. Casos de pessoas assintomáticas (indivíduos infectados com SARS-CoV-2 mas que não desenvolvem sintomas), de pessoas pré-sintomáticas (indivíduos infectados com SARS-CoV-2 na período conhecido como fase pré-sintomática ou latente – de 2 a 3 dias antes de desenvolver sinais e sintomas da doença) e de pessoas com sintomas moderados prejudicam o controle da pandemia, já que estes indivíduos tendem a resistir ou ignorar as recomendações sanitárias e podem transmitir a COVID-19 para outros membros da família, amigos e comunidade. Com a circulação comunitária do vírus vieram as variantes e mutações, como a Alfa, Beta, Gama, Delta e Ômicron – quanto mais o vírus circular maiores as chances de sofrer mutações. O debate sobre uma possível imunidade adquirida, e sua persistência, foi perdendo força com confirmações de casos de reinfecção pelo vírus SARS-CoV-2: em 31 de agosto de 2020, Hong Kong confirmou o primeiro caso de reinfecção; no Brasil, o primeiro caso de reinfecção foi confirmado em 10 de dezembro de 2020 pelo MS, de acordo com protocolos estabelecidos em Nota Técnica do próprio Ministério (Norma Técnica nº 52/2020-CGPNI/DEIDT/SVS/MS). A analogia com outros vírus semelhantes já indica que a hipótese de reinfecção era plausível.

Já os esforços por uma vacina acabou ganhando contornos de disputa geopolítica entre potências mundiais: no início de agosto de 2020 a mídia estatal chinesa anunciou que, após aval emergencial do governo, profissionais da saúde e trabalhadores de fronteira estavam sendo vacinados desde 22 de julho de 2020, sendo a primeira utilização de uma vacina contra a COVID-19 fora de ensaios clínicos; em 05 de dezembro de 2020 a Rússia começou a vacinar profissionais da saúde, assistentes sociais e professores; em 08 de dezembro de 2024



o Reino Unido foi o primeiro país Ocidental a vacinar a população contra o SARS-CoV-2, com plano de imunização priorizando trabalhadores da saúde, idosos com 80 anos de idade ou mais e trabalhadores de casas de repouso. No Brasil a vacinação começou em 17 de janeiro de 2021 pelo grupo prioritário da fase 1 de imunização, que incluía trabalhadores da saúde, pessoas institucionalizadas com 60 anos de idade ou mais, pessoas institucionalizadas com deficiência e população indígena aldeada. Apesar dos esforços que levaram ao desenvolvimento e aprovação de vacinas em tempo recorde, a falta de insumos e as complexidades na produção e distribuição, bem como a politização, foram limitadores na oferta dos imunizantes pelo mundo. A maioria das vacinas disponibilizadas para a população brasileira necessitavam de duas doses, aplicadas com intervalo. O cumprimento do esquema vacinal não evita a infecção pelo SARS-CoV-2, contudo mitiga significativamente as chances de agravamento da doença, e consequentes internações, evitando muitos óbitos. Segundo dados do MS, em 18 de janeiro de 2022, quando a vacinação completou um ano, 302,5 milhões de doses haviam sido aplicadas, representando 89,3% da população brasileira elegível imunizada com a 1ª dose e 74,1% com as duas doses. A necessidade de doses de reforço foi confirmado pelo MS em 25 de agosto de 2021, inicialmente para pessoas com 70 anos de idade ou mais (com ciclo vacinal completado há 6 meses) e pessoas imunossuprimidas (que tomaram a segunda dose, ou dose única, há pelo menos 28 dias).

O sucesso no enfrentamento da pandemia de COVID-19 demandava cooperação entre os governos, transparência nas informações, engajamento da comunidade científica e a contribuição individual das pessoas. À luz de exemplos bem sucedidos e aprendizados anteriores, medidas individuais e simples foram mostrando-se valiosas ao passo que se conhecia mais sobre o vírus. Desde o início, medidas antigas como a quarentena, adotada no século XIV durante a Peste Negra, uso de máscara, evitar lugares sem ou com baixa ventilação e intensificar higiene, foram, e ainda são, de crucial importância. Consequência direta das medidas de enfrentamento, a pandemia alterou as dinâmicas sociais ao longo dos últimos anos, mudando a forma de convivência entre as pessoas e afetando diretamente as redes de fornecimento e abastecimento da cadeia produtiva, com impacto direto na economia global.

Mais que meio sensorial, a mão é a nossa principal forma de contato, sendo usada nas rotinas mais básicas do nosso cotidiano ficando, assim, sujeitas a vírus e bactérias. Um estudo da Universidade de New South Wales, na Austrália, realizado em 2015, aponta para o hábito de passarmos a mão no rosto cerca de vinte e três vezes a cada hora (KWOK,

GRALTON, MCLAWS, 2015). Este número pode ser ainda mais assustador, de acordo com uma revisão sistemática da literatura científica realizada em 2020 por epidemiologistas da Universidade de Auckland, na Nova Zelândia, uma pessoa toca o rosto mais que o dobro do número do estudo australiano – cerca de 69 vezes por hora. Como as mucosas do rosto (os olhos, nariz e boca) são as portas de entrada para infecção do SARS-CoV-2 é fundamental manter as mãos higienizadas (lavadas com frequência e complementando com uso de álcool gel), além do uso de máscara (ou outra proteção) facial como prática de saúde contra a COVID-19.

O uso de máscara serve como barreira às partículas despejadas por pessoas contaminadas ao falar, tossir ou espirrar e que ficam suspensas no ar por algum tempo, especialmente em ambientes fechados e sem ventilação. O uso de máscara também serve para evitar que pessoas toquem a boca e o nariz com as mão, que podem estar contaminados. Assim, o uso da máscara protetora tem efeito duplo: (i) evitar que a pessoa toque as mucosas do rosto com as mãos, que podem estar contaminadas; (ii) servir de barreiras às partículas despejadas ao conversar, espirrar ou tossir ou que permaneçam suspensa no ar. Para uma proteção efetiva, alguns cuidados com o uso das máscaras são fundamentais, como: encostar apenas nas alças da máscara ao colocá-las ou tirá-las; máscara deve ser trocada depois de duas horas de uso, quando tocar na máscara em si e sempre que molhar ou que for necessário; ter sempre ao menos uma máscara reserva, devidamente embalada; o descarte da máscara deve ser feito em local correto, contribuindo com a higiene do ambiente e evitando risco de contaminação. Algumas máscaras podem ser reutilizadas, como as de tecido, depois de devidamente higienizadas. Sempre que possível a máscara deve ser lavada com água quente (temperatura superior a 60° C) e sabão/detergente ou ferver a máscara por um minuto. O uso da máscara protetora é recomendado sempre que houver a necessidade de sair de casa. Para uma efetiva proteção a máscara deve ser usada de forma correta, devidamente ajustada ao rosto, sem representar dificuldade na respiração, cobrindo boca, nariz e queixo, sem deixar espaços laterais. Entre os tipos de máscara destaca-se:

- a) Máscaras Profissionais, também chamados de Respiradores: N95 (PFF2) e N99, compostas por fibras emaranhadas que filtram entre 95% e 99% das partículas suspensas no ar, vedam completamente a boca e o nariz. São recomendadas para médicos e demais profissionais da saúde e devem ser trocadas quando tiver contato com contaminado ou quando perder forma ou vedação;

- b) Máscara Cirúrgica Descartável: recomendada para profissionais da saúde, pessoas com gripe ou com sintomas da COVID-19. Elas não tem o objetivo de proteger contra partículas de inalação mas contra o contato com fluídos corporais. Com proteção entre 78% e 87%, não filtram/bloqueiam partículas pequenas, nem vedam totalmente a boca e o nariz;
- c) Máscaras Caseiras / Tecido: recomendado para o público em geral, são geralmente confeccionadas em algodão ou outro tipo de tecido, devem ter duas camadas externas fixas e uma interna que funciona como filtro e deve ser trocada (podendo ser usado até mesmo filtro de café). Com proteção inferior a 40%, protege a própria pessoa e evita expelir partículas.

Pensando especificamente na esfera da ação individual, é fundamental seguir o esquema vacinal, manter medidas de higiene e o uso de máscara protetora, algo aparentemente simples mas que reduzem o risco de exposição ao vírus e que contribuem com a profilaxia da COVID-19. Como principais medidas de higiene, recomenda-se manter o ambiente sempre higienizado e arejado, evitar locais fechados e sem ventilação, bem como guardar distância segura entre as pessoas, e manter as mãos limpas, lavá-las com frequência e da forma correta. Considerando o risco de contaminação por partículas que ficam suspensas no ar por algum tempo é prudente evitar lugares fechados e sem ventilação, mesma lógica que justifica um distanciamento entre as pessoas. Um importante e inseparável aliado à higiene das mãos é o uso frequente de álcool 70% (70º INPM).

### **2.3.2 Os impactos da COVID-19 na mobilidade em Florianópolis e região**

Com as medidas restritivas para o enfrentamento da pandemia de COVID-19, especialmente as determinadas pelo Decreto Estadual nº 515, Florianópolis parecia uma cidade abandonada já na manhã do dia 18 de março de 2020. Sem transporte público, com parques, praças e praias fechados, aulas suspensas, comércio fechado e apenas com os serviços considerados essenciais autorizados, as ruas, avenidas e calçadas da capital Catarinense ficaram completamente vazias, os dias seguintes foram de adequação às medidas, em especial para os trabalhadores dos serviços considerados essenciais, como os heróis da saúde.

Paralisado no dia 18 de março de 2020, o transporte público em Florianópolis só foi retomado em 17 de junho de 2020, com meta sanitária de 40% da lotação do veículo, nova

distribuição de horários, seguindo as mudanças determinadas nos horários de funcionamento dos estabelecimentos. De acordo com dados divulgados pelo consórcio de empresas que possuem a concessão do serviço de transporte público em Florianópolis, 537 veículos (entre convencionais e executivos) realizavam cerca de 9.000 partidas em dias úteis, até março de 2020. Conforme plano de retomada do transporte, 320 veículos passaram a realizar 5.291 partidas em dias úteis. Assim, com a meta sanitária de 40% de lotação prevista, um ônibus convencional com capacidade para 75 pessoas (43 sentadas e 32 em pé) poderia levar no máximo 30 pessoas. Nos termos do Decreto Estadual nº 724, de 17 de Julho de 2020, os municípios de regiões classificadas como risco gravíssimo na matriz de risco epidemiológico-sanitário deveriam ter o transporte coletivo suspenso. Assim, dos 295 municípios de Santa Catarina, 111 municípios (das regiões Carbonífera, de Laguna, da Grande Florianópolis, do Médio Vale do Itajaí, da Foz do Rio do Itajaí, Nordeste, e de Xanxerê) tiveram uma segunda (e última) paralisação no transporte público municipal e intermunicipal, que perdurou do dia 20 de julho até o dia 10 de agosto de 2020. Ao todo, o transporte público em Florianópolis, e região, ficou paralisado por 114 dias (dos quais 92 dias foram na primeira paralisação, do dia 18 de março a 17 de junho de 2020, e os outros 22 dias na segunda paralisação, do dia 20 de julho a 10 de agosto de 2020).

O transporte de passageiros por táxi ou aplicativo teve um período de paralisação significativamente menor que o transporte público, ficando suspenso em todo estado de Santa Catarina do dia 18 a 23 de março de 2020. Ou seja, o transporte de passageiros por táxi ou aplicativo ficou paralisado por uma semana, e a retomada deu-se por força do Decreto Estadual nº 525, de 23 de março de 2020, que relacionou a atividade como essencial, colocando taxistas e motoristas por aplicativos juntos com outros profissionais de atividades essenciais, especialmente os da linha de frente do enfrentamento à COVID-19. As viagens, contudo, deveriam ser municipais ou intermunicipais, sendo vedadas viagens interestaduais e internacionais.

Para a retomada do transporte de passageiros por táxi ou aplicativo foram estipuladas medidas como limitação de passageiros, regras de distanciamento, higienização e ventilação do veículo, bem como uso de máscara facial e de álcool 70°, ações simples e acessíveis na profilaxia da COVID-19. Regras foram definidas para controlar o contágio da doença: suspensão de viagens com pagamento em dinheiro; passageiros apenas nos bancos traseiros; janelas abertas para manter o interior do veículo o mais arejado possível; higienização do veículo ao término de cada viagem; uso obrigatório de máscara facial e de álcool 70%.

As medidas determinadas pelas autoridades competentes foram incorporadas na plataforma da Uber, exigindo que o motorista parceiro “confirme as medidas de prevenção contra a COVID-19”, antes de ficar ativo para solicitações de viagem. Na tela principal do aplicativo Uber Drive (exclusivo para motoristas parceiros), ao selecionar a opção iniciar, uma mensagem advertia que “não é possível ficar online”, solicitando a prévia confirmação das medidas. Para esta confirmação, uma nova tela com título “contribua para a segurança de todos” listava cinco obrigatoriedades, para efetiva confirmação:

- a) Não vou conduzir se for diagnosticado com COVID-19 ou tiver sintomas relacionados: sendo incluído caso de febre (acima de 38°C), no caso de instrução para permanecer em isolamento domiciliar ou no caso de aguardando resultado de teste de COVID-19;
- b) Eu estou usando proteção facial ou máscara: que pedia para tirar uma foto do rosto, comprovando o uso de proteção facial ou máscara, que fazia parte da política “Sem máscara, sem viagem” adotada pela Uber;
- c) Eu desinfetarei o veículo depois de cada viagem: recomendado um cuidado maior com áreas de alto contato, como maçanetas, cintos de segurança e apoios de braço;
- d) Eu tenho álcool em gel disponível: recomendando desinfetar as mãos depois de cada viagem ou entrega e disponibilizar para usuários;
- e) Eu não levarei mais de três pessoas: permitindo no máximo três passageiros por viagem.

A Uber trazia, ainda, abaixo das medidas listadas, orientação para que usuários dos serviços do aplicativo ocupassem apenas os bancos traseiros e para manter janelas abertas para arejar o veículo. Só depois de confirmar cada uma das cinco medidas é que o motorista efetivamente ficava ativo para solicitações de viagem.

#### 2.4 ENTRE O PROTOCOLO E O VIVIDO

Ao longo de 7 anos como motorista parceiro da Uber a preocupação com segurança e mitigação de riscos foi uma prioridade, sempre consciente de estar bem descansado, atento ao trânsito e às regras de circulação, controlando a velocidade e, por vezes, a pressa de alguns passageiros. Tenho um cuidado especial com a qualidade do sono (fundamental para o corpo e a mente), sendo uma condição imprescindível para longos períodos ao volante. Neste período

como motorista parceiro, nenhuma multa de trânsito relacionada à atividade. Pessoalmente considero o crepúsculo o pior horário do dia para dirigir, além do trânsito intenso de final do dia tenho preocupação com o ‘déficit’ na visão em virtude da penumbra, típica do período lusco-fusco, e evito dirigir neste horário (mesmo sendo um dos horários com mais solicitações e valores mais elevados). Ironicamente me envolvi em um acidente no crepúsculo de 08 abril de 2021: já no fim do dia de trabalho, por volta das 18:00, concluí uma viagem relativamente próxima ao meu bairro, desliguei o aplicativo e comecei o deslocamento para casa quando fui atingido na lateral direita por um veículo que tentou realizar uma conversão proibida (o condutor também era motorista de aplicativo e estava com passageiro) – acidente sem feridos. Os reparos nos danos do meu veículo foram pagos pela seguradora do outro condutor. No início de março de 2022 mais um acidente, também no final de tarde: estava com passageiro parado em um sinal de trânsito, no meio do deslocamento, quando uma motociclista que circulava pelo “corredor” (espaço entre as faixas de rolamento da pista) caiu na lateral esquerda do meu veículo depois de atropelar uma criança (que atravessava fora da faixa de pedestres) e perder o controle da motocicleta – a criança e a motociclista tiveram ferimento leve, receberam atendimento no local do acidente, sem necessidade de atendimento em hospital. As tentativas de ressarcimento das despesas para reparo do veículo foram em vão. Nos 7 anos como motorista parceiro foram poucas situações de desconforto ou incômodo, podendo contar nos dedos. Apenas uma pessoa recusou-se a usar o cinto de segurança (equipamento de proteção individual): simplesmente alegou que assumia o risco de multa, sem mencionar nada sobre risco decorrente de um acidente no trajeto! Os riscos na atividade são vários e o longo tempo de exposição a eles acaba potencializando as chances de ocorrerem, afinal, o improvável também acontece. A multiplicidade de fatores a serem percebidos ou entendidos na “tentativa” de prever algo é muito grande. A vida das pessoas está conectada e somos parte da natureza (ainda que vivamos em grandes centros urbanos), são muitas variáveis, muita informação para ser processada, além de fatores que desconhecemos. É necessário reconhecer nossas limitações. E os riscos vão para além da esfera individual, há probabilidade de eventos que afetam a coletividade, a sociedade.

Risco é importante para uma sociedade prever o que vai/pode acontecer, oferecendo mais segurança. Os riscos (sociais, políticos, econômicos, industriais, etc.) são cada vez mais presentes em nosso cotidiano, seja uma situação de perigo real seja a percepção de perigo, tomam proporções cada vez maiores, escapando da alçada das instituições de controle e proteção da sociedade industrial. Para Beck (2018, p. 57), “quando falamos sobre risco, temos

de relacioná-lo à tomada de decisão e a tomadores de decisão, e cabe fazer uma distinção fundamental entre aqueles que geram o risco e aqueles que são afetados por ele.” Hoje é cada vez maior a dificuldade de analisar o risco e prever o futuro, a probabilidade de um evento acontecer com precisão – e quais as suas proporções. Estas dificuldades são agravadas pela forma como nossas vidas e sociedades se organizam em interdependência: não conseguimos ser sozinhos e autônomos, dependemos do “outro” cada vez mais. Esta interdependência existe tanto entre pessoas quanto entre nações. Se por um lado a globalização possibilitou o aumento na venda de produtos e, conseqüentemente, de riqueza, avanços e compartilhamento tecnológicos e disseminação cultural, por outro, ampliou as desigualdades e acelerou o ritmo da degradação ambiental, do esgotamento de recursos naturais e de disseminação de doenças. É certo que nossa sociedade está submetida a riscos inerentes como conflitos armados, catástrofes ambientais, epidemias, violências de toda ordem e que quanto mais incertezas mais difícil é compreender o cenário com o qual estamos lidando. Tantas variáveis e incertezas acabam prejudicando a “previsão” do futuro, nossos modelos atuais de previsão (nem sempre bem sucedidos) são limitados pela multiplicidade de fatores possíveis no futuro.

#### **2.4.1 Sociedade de Risco**

Ainda somos uma civilização presa no Egocentrismo, acostumados a dividir as “fases” sob o olhar da vivência do próprio ser humano: Era Bronze, Era Ferro, Revolução Agrícola, Idade Média, Iluminismo, Revolução Industrial, Revolução Tecnológica, entre tantas outras que só nos afastam de um olhar pautado no Biocentrismo. De forma geral, a passagem e ruptura destes períodos (egocêntricos) acontecem em momento e de forma diversa pelo mundo, contudo alguns eventos ou acontecimentos acabam sendo “eleitos” como marcas dessas transições, passando a falsa sensação de que nossa civilização muda da noite para o dia: que adormecemos na Sociedade Feudal e que no dia seguinte acordamos na Sociedade Industrial – o aperfeiçoamento e introdução de uma máquina à vapor na produção têxtil não teve o condão de mudar nossas relações e cotidianos sociais de um dia para outro. Quando, então, tivemos a ruptura da Sociedade Industrial para a Sociedade Moderna? A Nova Modernidade já começou? A Inteligência Artificial será a marca da próxima Modernidade?

Para além da tentativa de marcação temporal e nomenclaturas dadas pelos autores, para as ciências sociais é importante compreender que a sociedade vai se adaptando, se reconfigurando: segundo Beck (1997), a Modernização significa (primeiro) a desincorporação

das formas sociais tradicionais e (segundo) a reincorporação pelas formas sociais industriais e, processo semelhante, a Modernização Reflexiva significa (primeiro) a desincorporação de formas sociais industriais e (segundo) a reincorporação por outra modernidade (marcada pelo risco).

Um duplo processo está se desdobrando. Primeiro, há o processo de modernização, que tem a ver com o progresso. Ele está direcionado para a inovação, produção e distribuição de bens. Segundo, há o processo de produção e distribuição de males. Ambos se desenvolvem e tencionam em direções opostas. Entretanto, estão interligados.

Essa interligação é produzida através não do fracasso do processo de modernização ou através de crises, mas de seu próprio sucesso. (BECK, 2018, p. 94)

O dinamismo inerente à sociedade moderna “está acabando com suas formações de classe, camadas sociais, ocupações, papéis dos sexos, família nuclear, agricultura, setores empresariais e com os pré-requisitos e as formas contínuas do progresso técnico-econômico” (BECK, 1997, p.12). Não se trata de crise ou de luta de classes, são as vitórias do capitalismo que produzem a nova forma social, dissolvendo os contornos da sociedade industrial, é o dinamismo industrial transformando em uma nova sociedade, sem prévia revolução. Neste sentido, Beck (1997, p.12) define modernização reflexiva como “novo estágio, em que o progresso pode se transformar em autodestruição, em que um tipo de modernização destrói outro e o modifica”. Para o autor, a Modernização Reflexiva da sociedade industrial é ampla, solta e modificadora de estrutura, que ocorre silenciosamente – despercebida até mesmo pelos sociólogos – sendo distinta de crises, revoluções e transformações sociais.

A Modernização Reflexiva é resultado da passagem da lógica da distribuição de riqueza, na sociedade de escassez, para a lógica da distribuição de riscos, na modernidade tardia, reconfigurando a sociedade para industrial de risco, cujos problemas são consequência do avanço técnico-econômico. Vivemos uma verdadeira Sociedade de Risco, definida por Beck (1997, p.15) como “uma fase no desenvolvimento da sociedade moderna, em que os riscos sociais, políticos, econômicos e individuais tendem cada vez mais escapar das instituições para o controle e a proteção da sociedade industrial”. Segundo o autor, há duas fases: uma primeira modernidade, estágio que embora produza sistematicamente os efeitos e as auto-ameaças ainda não se tornaram questões públicas ou o centro de conflitos políticos; e uma segunda modernidade, estágio que alguns aspectos e perigos da sociedade industrial tornam-se sociais e politicamente problemáticos, dominando os debates. “O processo de modernização torna-se ‘reflexivo’, convertendo-se a si mesmo em tema e problema” (BECK, 2010, p. 24). Assim, as antinomias e riscos da primeira modernidade tornam-se objeto de



reflexão na Modernidade Reflexiva, dando origem à Sociedade Global de Risco, quando cientistas, políticos e governos percebem que os riscos são constantes. Os riscos podem ser de 3 categorias: (i) riscos globais irreparáveis, relacionado à forma como nossa sociedade organiza e vive, capaz de causar danos irreversíveis (como a tragédia nuclear de Chernobyl); (ii) exclusão do pós tratamento precacionário, sendo que os acidentes simplesmente acontecem e mudam sem retornar, sem voltar atrás (como pandemias, mudanças climáticas irreversíveis); (iii) sem limite para o espaço tempo, relacionados aos riscos que simplesmente não podem ser previstos nem no espaço nem no tempo.

As instituições da sociedade industrial, avanços das ciência e tecnologia, reconfiguradas na primeira modernidade, ‘ignoraram’ a produção e a distribuição dos riscos (sociais, ambientais, saúde, etc.) associados à produção industrial. A produção dos riscos acaba dominando a lógica da produção de bens, em outras palavras, produz benefícios mas também produz risco, e os “riscos, assim como riquezas, são objetos de distribuição” (BECK, 2010, p.31). É chamada de reflexível porque o processo de modernização volta-se para ela mesma como problemas. Produzimos riscos para nós mesmos, gerando incertezas econômicas, climáticas, saúde, sendo urgente e necessário repensarmos nossa sociedade. No início de todo o processo, a grande promessa da modernidade é que os homens esclarecidos estariam no controle da natureza, com previsibilidade dos riscos. Segundo Beck (2010, p.25) “a palavra ‘risco’ tinha, no contexto daquela época, um tom de ousadia e aventura, e não o da possível autodestruição da vida na Terra”.

A gênese do risco, o aumento na capacidade de danos e sua escala de abrangência acompanha a história da sociedade. Se antes os riscos eram de ordem natural (como pragas, novas doenças, chuvas) agora são riscos impensáveis, cada vez maiores (como poluição, tragédias nucleares, armas químicas, biológicas e de destruição em massa). E, como já sabemos, não conseguimos o controle, a previsibilidade prometida. Nunca estaremos no controle? As estratégias de controle e vigilância devem ser reformuladas pelos cientistas e governos.

Risco é categoria de análise associada “às noções de incerteza, exposição a perigo, perda e prejuízos materiais, econômicos e humanos em função de processos de ordem ‘natural’ (tais como os processos exógenos e endógenos da Terra) e/ou daqueles associados ao trabalho e às relações humanas” (CASTRO, PEIXOTO, PIRES DO RIO, 2005, p. 12). Nós “conquistamos” a natureza ocupando áreas e regiões com incidência de terremotos, próximo a vulcões, áreas geladas, áreas quentes, planícies de inundações (áreas em que o curso das águas

se expandem e extravasam), encostas, etc. A individualização rompeu com tradições que tinham peso nas nossas decisões, que limitavam o livre arbítrio à escolha de onde viver, o que fazer, com quem casar, seguindo cada vez menos grupo, família, religião.

Risco, *lato sensu*, é a “probabilidade de ocorrência de processos no tempo e espaço, não constante e não determinado, e à maneira como estes processos afetam (direta ou indiretamente) a vida humana” (CASTRO, PEIXOTO, PIRES DO RIO, 2005, p. 12). Quanto mais longe de um evento, menos informações ou indícios de que pode acontecer. Quanto mais próximo do evento, mais curto o tempo de resposta, podendo caracterizar reação. Temos boas ferramentas de análise, vasto conhecimento acumulado pela humanidade e várias ferramentas sofisticadas (como supercomputadores, modelos, análises históricas, história documentada), contudo, se por um lado os riscos podem ser mensuráveis e calculáveis, por outro lado, a velocidade com que os produzimos leva a um cenário de risco global e incertezas não quantificáveis. “Em termos breves: não costuma ser simples estar atento, de modo sustentado, a todos os possíveis riscos que nos ameaçam ao se viver a vida. Inclusive, viver implica correr riscos” (CASTIEL, GUILAM, FERREIRA, 2010, p. 09). Ainda segundo os autores:

No âmbito da prevenção em saúde, no momento em que se estabelece uma relação de causa e efeito de caráter direto, tal relação articula duas dimensões: a definição de algo como ‘perigoso’ e a tomada de medidas de ‘proteção/prevenção’ para evitar tal perigo (CASTIEL, GUILAM, FERREIRA, 2010, p. 27).

Gestão de Risco é um “processo contínuo que consiste no desenvolvimento de um conjunto de ações destinadas a identificar, analisar, avaliar, priorizar, tratar e monitorar riscos” (STJ, 2016, p. 29). Neste sentido, são fases da gestão do risco: (i) identificar os principais eventos, listando os riscos percebidos através de diferentes técnicas e ferramentas; (ii) analisar, classificando, estruturando, organizando os tipos de riscos identificados; (iii) avaliar, atribuindo pesos para a probabilidade (olhando para o passado mas considerando o cenário atual e as chances de refletir no futuro) e impacto (ponderando efeitos negativos que o evento de risco ocasionaria) para calcular, com auxílio da matriz de risco, a seriedade e gravidade – o nível de risco indica se o evento é aceitável, gerenciável ou indesejável; (iv) responder aos riscos, priorizando os riscos com os quais têm que lidar planejando e executando ações para mitigar (tratar) a exposição ao risco – as possibilidades e os correspondentes impactos (consequências) aos quais se dispõe a aceitar conforme a tolerância ao risco; (v) monitorar o cenário, a eficácia das medidas e os resultados atingidos.

São estratégias para proteção: (i) aceitar, tolerando o risco sem nenhuma ação quanto a probabilidade ou grau de impacto do risco; (ii) prevenir, tratando o risco adotando medidas

para eliminar a probabilidade e impacto; (iii) precaver, reduzindo o risco adotando medidas para mitigar a probabilidade ou o impacto; (iv) transferir ou compartilhar do risco, ou uma parte sua, buscando reduzir a probabilidade ou o impacto; (v) evitar, alterando as práticas (plano, projeto, processo) ou cessando a atividade de origem do risco. Contudo, é impossível eliminar os riscos, restando o risco residual (o risco remanescente considerando a eficácia dos controles adotados), uma decisão de custo-benefício que pode ser sintetizado pela pergunta: Vale a pena o risco?

#### **2.4.2 Riscos percebidos no contexto da COVID-19**

De forma geral, já adotava algumas medidas para mitigar riscos cotidianos na atividade de motorista, como não aceitar viagens de usuários com menos de 5 viagens (o próprio aplicativo identifica na tela de solicitação quando o usuário tem menos de cinco viagens), cancelar viagens longas ou que dependam de circulação em vias rápidas solicitadas por usuários com crianças sem a cadeira de segurança, bem como evito dias de chuvas fortes ou persistentes por dias (condições que potencializam chances de alagamentos, que escondem as más condições da via – como buracos, valas e bueiros abertos – e com alta demanda/solicitações em áreas de difícil acesso). Ainda assim, momentos de caos são inevitáveis (seja por força da natureza ou por ação direta do homem), podendo sair da esfera individual e atingir a coletividade em proporções maiores, de forma internacional ou mesmo intercontinental, como foi o caso da COVID-19, doença que virou ESPIL, com status de pandemia, mudando a circulação de pessoas, bens e serviços, afetando o cotidiano e vínculos sociais, bem com a economia global.

Longe de aceitar o risco de contágio pelo SARS-CoV-2, diante das incertezas de agravamento dos sintomas da COVID-19 e do completo colapso do sistema de saúde (com falta de equipamentos e vagas), além dos impactos financeiros por ficar “em isolamento” por cerca de 15 dias, sem poder trabalhar por pelo menos meio mês, e sem possibilidade de transferir (ou mesmo compartilhar) e evitar referido risco, a minha estratégia foi de buscar prevenir e precaver da probabilidade de ser infectado – reconhecendo, contudo, a falta de alternativa quanto ao impacto até início da vacinação. Entre os principais eventos de risco, à época: não usar proteção facial (máscara); não respeitar o distanciamento; não manter a ventilação do interior do veículo; não usar álcool gel. Considerei esses principais eventos como de risco sanitário. Quanto ao nível de risco, avaliando a probabilidade e o impacto,

atribuí como: (i) riscos aceitáveis: a recusa no uso de álcool gel e o fechamento total de no máximo duas janelas; (ii) riscos indesejáveis: usuário sem proteção facial (máscara), mais de três usuários por viagem, ocupação do banco dianteiro, fechamento total das janelas (já que o carro dispunha de calhas de chuva, possibilitando abertura parcial de cerca de 5cm, ainda que em dias de chuva). Não considerei nenhum evento de risco como de nível gerenciável.

Como protocolo, mantinha uma mochila sobre o banco dianteiro (que ficava regulado o mais para frente possível e o encosto com inclinação reta) para inviabilizar sua ocupação. Quando o embarque ou desembarque era hotel ou ponto turístico, enviava uma mensagem informando que estava a caminho e que trabalhava com limitação de três usuários por viagem (buscando evitar deslocamento e perda de tempo para todos). Só destravava a porta do veículo para embarque de usuário que já estivesse usando máscara, alertando quanto à necessidade da proteção facial (no caso de ainda não estar usando) para liberar o embarque (considerei a medida mais eficiente e com menor chance de desentendimento com usuários). Deixava para ofertar o álcool gel 70°, de forma ativa, depois do usuário afivelar o cinto de segurança (uma forma de verificar o uso do cinto, exigência legal com imputação de responsabilidades em caso de acidente), solicitando, contudo, o seu uso aos usuários mais “desatentos”, ofertando o álcool em gel na sequência. Após cada viagem, além da higienização do veículo (em especial do cinto de segurança, da alça de acionamento do vidro e maçaneta da porta), abria as janelas traseiras eventualmente fechadas durante a viagem pelo usuário. Medidas, antes de tudo, para minha proteção e de muita importância para profilaxia em período de pandemia, que exige resiliência de todos na adaptação às regras sanitárias.

Mas, como sabemos, é impossível eliminar todos os riscos, sendo que alguns riscos se desdobram em outros, além daqueles que não percebemos. Isto ficou bem claro em uma viagem realizada na área continental de Florianópolis, um usuário, acompanhado de sua mãe, em luto pelo falecimento do seu pai: o usuário contou que ele e sua mãe não se sentiram confortáveis em receber a visita dos familiares do pai diante dos riscos de contágio da COVID-19, já que vinham cumprindo todas as medidas sanitárias impostas à época. A alternativa encontrada pelo pai do usuário foi deslocar-se para Porto Alegre. Em outra ocasião, numa segunda-feira, ouvi de um passageiro mais um relato de acidente, este de menor gravidade (sem vítimas, apenas danos materiais), ocorrido na madrugada de sábado para Domingo, quando o usuário foi levar sua namorada para a casa dela depois de terem bebido uma garrafa de vinho na casa dele. O passageiro relatou que pensou em pedir um Uber para a namorada mas confiou na sua capacidade de dirigir mesmo depois de ter bebido vinho,

já que a quantidade havia sido pouca (na percepção dele) e que a distância era pequena, embora tivesse que passar pela rodovia BR-101 (trecho entre a cidade de Palhoça e São José), relatando por mais de uma vez seu arrependido pela decisão daquela madrugada.

Após aceitar uma viagem com embarque em um hotel no centro da cidade enviei mensagem informando da limitação de passageiros e, ao chegar no local indicado, três usuários aguardavam, sendo que um pediu para embarcar no banco dianteiro, o que foi, cordialmente, negado por mim. Após embarcarem no banco traseiro e iniciado o trajeto, solicitaram ar-condicionado, quando informei que as janelas deveriam ser mantidas abertas, o que inviabiliza o uso do ar-condicionado, sempre tentando manter um tom de cordialidade. Começamos a conversar, disseram que estavam na cidade a negócios e que trabalhavam em uma concessionária de veículos no interior do estado, quando um deles me perguntou como conseguia cumprir as regras apontadas no aplicativo. Respondi que o cumprimento das regras sanitárias já tinha virado hábito e que era uma questão de defesa pessoal frente aos riscos de contágio e de ficar parado por cerca de 15 dias (meio mês), com consequência direta em minha renda, inclusive. Foi quando os três passageiros perceberam a diferença entre ser um profissional autônomo (meu caso) e ser um funcionário com os direitos protegidos pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), como eles, passando a demonstrar mais empatia com as limitações impostas naquele deslocamento.

Mesmo informando da limitação de três passageiros por mensagem no aplicativo alguns usuários insistiam para que eu aceitasse levar quatro passageiros, sendo que na maioria das vezes a tentativa de persuasão era financeira: propunham cancelar a solicitação (para que eu recebesse a taxa de cancelamento – valor baixo, que raramente passava de R\$ 3,00) e pagar o valor integral da viagem (ou mesmo um valor superior) em dinheiro diretamente pra mim (situação que evita o desconto da taxa da Uber). Sem muita conversa, eu rejeitava a proposta e já providenciava o cancelamento da solicitação, marcando a opção disponível no aplicativo referente ao não cumprimento da medida sanitária. Levando em consideração o local de embarque ou desembarque destas solicitações de viagem, é possível deduzir que a maioria destas tentativas vinha de turistas.

Apesar da necessidade do uso de proteção facial durante a viagem, era frequente observar máscaras sem o devido ajuste ao rosto (máscaras grandes ou pequenas para o rosto) ou usadas de forma incorreta (sem cobrir o nariz e boca, ou mesmo “ajustadas” no queixo). Alguns passageiros relataram o desconforto na respiração em virtude da máscara, dificuldade no uso de óculos, especialmente os de grau (já que ficavam “embaçados”), ou mesmo

incômodo térmico nos dias mais quentes, provocando suor e, conseqüentemente, molhando a máscara. Sem fazer juízo quanto ao tipo e eficácia das proteções faciais e reconhecendo a inviabilidade de ser um “fiscal” das proteções usadas pelos usuários eu focava nos cuidados e atenção quanto à eficácia e uso das minhas máscaras.

Optei por disponibilizar (de forma ativa) aos usuários um álcool gel de qualidade, ofertando da marca Giovanna Baby, com fragrância e hidratante, com grande adesão por parte dos usuários. Muitos comentavam sobre a qualidade e o diferencial do produto, com diversos relatos. Um usuário chegou a chorar porque o cheiro o fez lembrar de sua filha (era da mesma linha de produto usado nos cuidados com a criança de tenra idade), que não a via há alguns meses, já que trabalhava na área da saúde e a sua filha estava sob os cuidados da mãe em outra casa (ele morando na Lagoa da Conceição e elas nos Ingleses), tendo contato apenas por vídeo chamadas. Em alguns casos os usuários diziam não ser necessário o uso do álcool gel voltando atrás na decisão após ver o frasco e comentando que daquela marca aceitaria sim. Considerei importante manter a qualidade do álcool em gel ofertado para estimular maior aceitação dos usuários, considerando um investimento válido, até mesmo para meu próprio uso. Ainda assim, por vezes ouvia recusa de usuários que tinham acabado de tomar banho, que já tinham passado antes de entrar no carro ou mesmo que tal medida era desnecessária. Fora o caso que inspirou este trabalho (caso de alcoolismo na família), três outros usuários alegaram não poder usar o álcool em gel em virtude de alergia, sendo que um deles explicou que o produto “poia” suas digitais.

Apesar de nem todo passageiro conversar durante a viagem, outros aproveitam para relatar vivências, trocar experiências e compartilhar informações durante o trajeto, depoimentos dos mais diferentes tipos. No período da COVID-19 cheguei a ouvir alguns relatos de “pesquisas” sobre a origem e formas de prevenir do vírus, sobre eventuais interesses por trás da pandemia, sobre “proteções” religiosas, formas de aumentar a imunidade ou resistência do corpo. Alguns usuários sustentavam suas falas de forma assertiva e, nestes casos, eu buscava não confrontar por entender que estavam pouco abertos a pensamentos divergentes. De igual forma, buscava me esquivar dos raros discursos mais politizados de usuários sobre a COVID-19. Quando a conversa era amistosa (o que ocorria na maioria das vezes) compartilhava meu conhecimento com o intuito de auxiliar as pessoas na proteção contra o vírus, especialmente quanto à vacinação. Curiosamente, alguns relataram vontade de continuar usando máscara quando a medida fosse suspensa e sempre busquei encorajá-las na decisão, já que é uma proteção individual e que o uso de máscara seria

considerado mais “normal” por nossa sociedade após a vivência com a COVID-19 (eu mesmo continuei usando máscara depois que as medidas sanitárias deixaram de ser obrigatórias, em agosto de 2022).

Mesmo que a pessoa faça sinal quando aproximo do local definido para embarque (já que os usuários sabem o veículo, a cor, a placa e veem a foto do motorista) costumo confirmar o nome e, sendo o passageiro, na sequência, confirmar o destino (medida que adoto para evitar equívocos). Realizando este procedimento, ainda no período de restrições, pude observar uma frequência grande de viagens solicitadas por empregadores para seus funcionários (na grande maioria das vezes domésticas ou diaristas). Algumas vezes recebia mensagem do usuário no aplicativo informando que o passageiro era um funcionário e em outras vezes o próprio passageiro informava que a solicitação fora feita por empregador. Conversando com estes passageiros, chamaram atenção os relatos semelhantes: não consigo solicitar viagens no aplicativo porque não tenho cartão (uma das medidas adotadas pela Uber foi a suspensão do pagamento das viagens em dinheiro). Todos reclamaram da redução na oferta (horários) de ônibus e da supressão de linhas. Alguns reclamaram que como tinham que aguardar o empregador acordar para solicitar a viagem, estava chegando tarde no trabalho e, conseqüentemente, saindo mais tarde.

### **2.4.3 A COVID-19 como Risco Social**

Para Beck (2010, p. 26) “os riscos do desenvolvimento industrial são certamente tão antigos quanto ele mesmo” e, “no que diz respeito à comoção que produzem, eles já não estão vinculados ao lugar em que foram gerados – a fábrica”, ameaçando “a vida no planeta, sob todas as suas formas”. Embora os riscos tenham origem no processo de produção social da riqueza – da industrialização – e seu crescimento seja resultado do nosso modelo de produção, eles não necessariamente viram acidente, contudo a possibilidade sempre é presente e deve ser levada em conta o tempo todo. Produzindo de forma não natural, hoje somos uma sociedade permanentemente submetida a diversos riscos, que não são mais localizados ou pessoais, mas sim riscos globais, como contaminação química, mudanças climáticas, financeiros, contaminação de alimentos, violência, entre outros. O autor argumenta, em cinco teses, a importância da arquitetura social e da dinâmica política nos potenciais de autoameaça civilizatória.

Na primeira tese, Beck (2010) aponta que, em um primeiro momento, embora existam, os riscos (muitos irreversíveis) não são percebidos claramente, por vezes invisíveis, sendo necessário acreditar neles a partir de um conhecimento. Neste sentido:

Riscos, da maneira como são produzidos nos estágios mais avançados do desenvolvimento das forças produtivas (...), diferenciam-se claramente das riquezas. Eles desencadeiam danos sistematicamente definidos, por vezes *irreversíveis*, permanecem no mais das vezes fundamentalmente *invisíveis*, baseiam-se em *interpretações causais*, apresentam-se portanto tão somente no *conhecimento* (científico ou anticientífico) que se tenha deles, podem ser alterados, diminuídos ou aumentados, dramatizados ou minimizados no âmbito do conhecimento e estão, assim, em certa medida, abertos a processos sociais de definição (BECK, 2010, p. 27).

Chamada de efeito bumerangue, a segunda tese de Beck aponta que, embora os mais ricos tendem a se proteger mais dos riscos, a longo prazo estes tendem a alcançá-los também. A distribuição e o incremento dos riscos acarretam situações de ameaça que ignoram classes sociais e distribuição de riquezas, podendo atingir os responsáveis pela sua produção e como auferiram lucro, sejam ameaças à saúde, à legitimidade, à propriedade e ao lucro – não só de classe mas também entre países, levando a novos desníveis internacionais:

Com a distribuição e o incremento dos riscos, surgem *situações sociais de ameaça*. Estas acompanham, na verdade, em algumas dimensões, a desigualdade de posições de estrato e classe sociais, fazendo valer entretanto uma lógica distributiva substancialmente distinta: os riscos da modernização cedo ou tarde acabam alcançando aqueles que os produziram ou que lucram com eles. Eles contêm um *efeito bumerangue*, que implode o esquema de classes. Tampouco os ricos e poderosos estão seguros diante deles (BECK, 2010, p. 27).

Considerando que os riscos são “big business”, na terceira tese o autor argumenta que a existência do risco não significa que vamos automaticamente mudar o nosso modo de produção, prevalecendo a lógica capitalista de desenvolvimento amparada na ideia de economistas que consideram o crescimento econômico para a sociedade e necessidades humanas. Para Beck (2010, p. 28) “a expansão e a mercantilização dos riscos de modo algum rompe com a lógica capitalista de desenvolvimento, antes elevando-a a um novo estágio”, sendo que “a fome pode ser saciada, necessidades podem ser satisfeitas, mas os riscos civilizacionais são um *barril de necessidades sem fundo*, interminável, infinito, autoproduzível”. Como temos demanda por riqueza, nem sempre percebemos ou defendemos que os riscos devam ser evitados às custas da mudança do modo social de produzir riqueza.

Na quarta tese, Beck (2010, p. 28) argumenta que “riquezas podem ser *possuídas*; em relação aos riscos, porém, somos *afetados*; ao mesmo tempo, eles são *atribuídos* em termos civilizatórios” e que “o conhecimento adquire uma relevância política”. Ao passo que



produzimos as riquezas os riscos surgem e nos são atribuídos, não obstante a quantidade de riqueza acumulada, os riscos afetam toda a civilização e o grande desafio é ter conhecimento e consciência da existência de riscos que afetam nossas vidas. Para o autor, a consciência é determinada pela existência nas situações de classe ou camada social ao passo que a consciência determina a existência nas situações de ameaça. Se uma pequena minoria que explora os recursos naturais fica com o lucro (a riqueza) os problemas e riscos, porém, são de toda a civilização. A ciência representa benefícios (com avanços para a saúde, novas tecnologias, produção de bens) mas também traz riscos para toda a humanidade, assim como a globalização e a informação. O conhecimento científico está disponível pela internet e as informações vêm “mastigadas” (mais simples), contudo nos momentos de incerteza e insegurança não nos apoiamos mais na ciência e optamos pelas informações.

O potencial político das catástrofes, que emerge na sociedade de risco em pequenos e grandes saltos, é o argumento da quinta tese do autor, marcado por disputas em torno da definição dos riscos, seus efeitos colaterais sociais, econômicos e políticos:

Riscos socialmente reconhecidos, da maneira como emergem claramente, pela primeira vez, no exemplo das discussões em torno do desmatamento, contém um peculiar ingrediente politicamente explosivo: aquilo que até há pouco *era tido por apolítico torna-se político – o combate às ‘causas’ no próprio processo de industrialização* (BECK, 2010, p. 28).

A partir da literatura revisada e das percepções de risco observadas neste trabalho, parece plausível a aplicação das teses apresentadas por Beck com o vivenciado no período da pandemia de COVID-19. Inicialmente, mesmo sem saber ao certo qual a origem da COVID-19, podemos relacionar as três teorias mais aceitas como uma consequência da criação de riqueza, do modo de produção social de riqueza: (i) se o vírus foi desenvolvido em laboratório (se espalhado, primeiro, pela China e, depois, pelo mundo) o objetivo do desenvolvimento científico pode significar intenção de auferir vantagens econômicas; (ii) de igual forma, se ocorreu uma falha na segurança do laboratório que estudava o vírus, o objetivo no seu conhecimento também estaria vinculado a ganhos econômicos com o avanço científico; (iii) se foi em decorrência do consumo de carne de animais silvestres ou do avanço dos chineses, a parte de sua natureza é indicação de consequências sociais da modernização, como pobreza e crescimento populacional.

Como visto acima na primeira tese, apesar do risco ser uma decorrência do modo de produção social de riqueza os riscos se diferenciam das riquezas. Diferenciam-se porque apesar de poder causar danos irreversíveis – como o número de mortes pela COVID-19 no

Brasil e pelo mundo – os riscos podem permanecer invisíveis, não vistos ou não percebidos pelas pessoas – seja por negação, falta de conhecimento, visão de mundo, pela latência do vírus SARS-CoV-2 ou casos assintomáticos, os riscos da COVID-19 nem sempre eram admitidos ou percebidos por algumas pessoas, prejudicando a profilaxia da pandemia.

A segunda tese de Beck argumenta que os riscos levam a situações de ameaça e, no caso da COVID-19, toda pessoa corre risco de ser contaminada e precisar de acolhimento na saúde, sendo que as pessoas mais pobres foram as mais vulneráveis diante do colapso no sistema de saúde, diferente dos mais ricos que dispõem de recursos e acesso a serviços mais especializados e aparelhados em unidades particulares, embora isto por si só não garantisse uma vaga para tratamento dos casos agravados pelo vírus, com elevado risco de óbito a todos independentemente de condição econômico-social. As condições econômicas claramente diferenciam as formas de defender-se dos riscos, como cumprimento do distanciamento social, do isolamento, do trabalho remoto, do estudo online, de recursos financeiros, favorecendo, claramente, os mais ricos. Estas diferenças também eram percebidas entre nações: vacinas eram produzidas e/ou distribuídas prioritariamente em países mais desenvolvidos, bem como o impacto econômico da pandemia que afetou de forma mais severa os países mais pobres. Contudo, as diferenças eram equalizadas porque todos (pessoas e países) estavam sujeitos aos riscos da COVID-19 e suas consequências, cedo ou tarde: o “efeito bumerangue”.

Apesar da exponencial expansão dos riscos da COVID-19 (em especial o número de óbitos pelo mundo todo), a lógica capitalista não foi rompida (terceira tese): no caso da COVID-19, os riscos de “aglomeração” no trabalho, lotação dos meios de transporte público no trajeto casa/trabalho, condições dos ambientes de trabalho, entre outros, não foram suficientes para repensarmos nossas formas de produção. Mesmo diante do alto número de óbitos o argumento de que a economia não poderia parar ditava a lógica produtiva.

De acordo com a quarta tese de Beck, os riscos afetam toda a civilização (riquezas são possuídas, riscos são atribuídos e o conhecimento torna-se fundamental) sendo a distinção entre os que foram afetados e os que ainda não foram afetados. A princípio, pensamos que ninguém quer adoecer gravemente, que ninguém quer contrair COVID-19, contudo, mesmo tomando as precauções, podemos ser infectados pelo vírus SARS-CoV-2, inclusive por mais de uma vez (reinfecção). Como as vacinas não imunizam (embora mitiga consideravelmente os riscos de agravamento dos sintomas) e sem erradicação do vírus, o risco de contaminação perdura. Fomos confrontados com informações divergentes, descrença, notícias falsas,

desinformações, que nos levaram para um cenário de medo e pânico entre algumas pessoas, grupos contrários e descrentes com as vacinas desenvolvidas (registrando baixa cobertura vacinal), uso de medicamentos e práticas terapêuticas não comprovadas ou refutados cientificamente, noção de imunidade adquirida (sem qualquer comprovação no início do período pandêmico e que ficou descartada quando os casos de reinfecção foram confirmados) e imunidade do “corpo saudável”. A própria ciência apresenta suas divergências. Alguns governos não viam risco na doença, mas sim nas consequências econômicas provocadas pelas medidas sanitárias.

E o debate pertinente às áreas científicas da saúde vira debate político: o apolítico torna-se político – quinta tese de Beck apresentada na obra “*Sociedade de Risco: Rumo a uma nova modernidade*” (2010). A COVID-19 representa o maior risco ao direito à vida. Ainda assim, entra o político para discutir este direito. De um lado, os que defenderam a economia como forma de proteger a vida, alegando que ir ao trabalho é “garantir” o sustento da família, a manutenção dos padrões de produção de riqueza como forma de garantir a sobrevivência. Do outro lado, os que defenderam o cumprimento das medidas sanitárias como forma de proteger a saúde das pessoas, argumentando que a prevenção requer revisão dos padrões de produção de riqueza com a adoção de medidas, como constante higienização das mãos, isolamento, *lockdown*, distanciamento social, uso máscara, e cumprimento do esquema vacinal: o “novo normal”!

### 3 CONCLUSÃO

A história da civilização humana é marcada por constantes mudanças nas relações sociais e de trabalho, submetendo nossa sociedade a novas reconfigurações à medida que abandonamos “antigos” costumes e incorporamos novas formas de interações sociais. O modelo atual de produção (e distribuição) de riquezas, forjado pela Revolução Industrial, vem transformando o mundo e moldando nossas vidas e nossa sociedade, priorizando grandes centros produtivos, demandando mão de obra desqualificada e construindo, distribuindo e expondo seus riscos. Além dos “riscos naturais”, impostos pela vida, somos confrontados com os “riscos manufaturados”, resultado direto do incremento na escala de produção e consumo, do aumento na demanda por recursos naturais, do grande crescimento populacional (com aumento direto na demanda de alimentos), da concentração de riquezas e diferenças sociais, que são as principais matrizes de pressão do mundo moderno, ou pós-moderno, sobre o ambiente. Assim, é inegável que vivemos em uma sociedade de riscos, em que estes acabam sendo, em grande parte, uma espécie de retorno coletivo dos riscos derivados do modelo de produção, com alcance global ainda pouco conhecido.

A forma como “organizamos” e vivemos em nossas cidades também representam risco para nós e para o meio ambiente, o crescimento desordenado e horizontal de nossas cidades são os principais problemas, impactando diretamente na mobilidade. Morando cada vez mais longe do trabalho, do local de estudo ou de áreas de lazer, a falta de transporte público eficiente e seguro promove o uso de carros particulares, piorando ainda mais o trânsito e impactando no bem-estar das pessoas, além dos riscos ao ambiente com aumento na emissão de gases de efeito estufa e poluição do ar. O estudo dos riscos urbanos e de como lidar com os impactos demanda conhecimento multidisciplinar, como geografia, topografia, hidrografia, logística, economia, mobilidade, biologia, entre tantos outros, aumentando a importância das ciências sociais nos debates.

Além dos centros urbanos, precisamos cuidar da natureza, revendo nossos atuais padrões de consumo, impulsionados em grande parte pelo desenfreado crescimento populacional. Sem se importar com as relações de trabalho por trás da produção do bem, hoje compramos produtos sem nos preocuparmos com os recursos naturais demandados, especialmente da água (que além de insumo também é usada pelas fábricas na refrigeração de seus maquinários), e os impactos para a natureza. Os impactos da circulação e transporte de bens (e serviços) podem ser consideravelmente mitigados se priorizarmos o consumo de

produtos regionais (além de fortalecer a economia local), se reduzirmos o desperdício e passando a comprar apenas o que for necessário e se evitarmos produtos e serviços de grandes corporações e multinacionais, privilegiando empresas da região e as cooperativas.

Na esfera da incerteza calculada pela probabilidade e seus impactos, ainda estamos descobrindo as consequências e percebendo os riscos para nossa civilização. Por vezes invisíveis (e irreversíveis), cedo ou tarde os riscos atingem a todos (tanto pessoas quanto países) e, sem indícios de ruptura deste modelo de produção em curto prazo, vão surgindo e nos sendo atribuído à medida em que a ciência é invocada e o tema ganham um potencial político. Reconhecendo a impossibilidade de eliminação de todos os riscos, é urgente a necessidade de repensarmos a lógica da produção e mudanças nos nossos hábitos e comportamentos.

Apesar das medidas disponibilizadas no aplicativo da Uber, foi possível observar que o cumprimento das regras sanitárias no contexto da pandemia de COVID-19 dependeram de outras ações, como a iniciativa de instalar calhas de chuva para as janelas do veículo (para manter a ventilação do veículo em dias de chuva, que são constantes em Florianópolis, e a iniciativa de só destravar a porta do veículo quando o usuário estivesse usando a máscara, embora não mitigasse o risco de contágio por completo. Também foi possível observar que a oferta ativa do álcool gel ampliou a adesão dos passageiros quanto à medida.

Tendo que lidar com os riscos e incertezas e diante da necessidade financeira, o trabalho autônomo como motorista parceiro no contexto da pandemia de COVID-19 expôs os riscos econômicos decorrentes do baixo movimento no período (redução na circulação das pessoas, consequência do distanciamento social) bem como a falta de direitos trabalhistas e previdenciários, especialmente quanto ao afastamento em caso de doença sem prejuízo do “salário”.

A partir das observações, inseridas numa teia de relações, e da pesquisa bibliográfica foi possível vincular as cinco teses de Beck com os riscos no contexto da pandemia de COVID-19. O número de óbitos no Brasil e pelo mundo (danos irreversíveis) e os riscos não admitidos ou percebidos (riscos invisíveis), como negação, falta de conhecimento e diferentes visões de mundo relatadas, são abordados na primeira tese do autor. Os diferentes relatos de cumprimento das medidas individuais, como isolamento social, trabalho remoto e estudo online, e diferenças entre o desenvolvimento e distribuição de vacinas em países mais desenvolvidos e em desenvolvimento, além do impacto econômico, são condições do “efeito bumerangue”, segunda tese de Beck. Quanto a terceira tese, o argumento de que a economia

não poderia parar ditava a lógica produtiva no período da pandemia está associado a ideia desenvolvida pelo autor de que riscos são “big business”. A desinformação, descrença, dúvidas lançadas quanto à vacinação, uso de medicamentos e práticas terapêuticas não comprovados ou mesmo refutados e as noções de imunidade adquirida e de corpo saudável observados no contexto da pandemia estão associados a quarta tese. O debate sobre a pandemia de COVID-19, pertinente às áreas científicas da saúde, virou debate político: o apolítico torna-se político, quinta tese de Beck.

Longe de serem estáticas, as relações sociais são dinâmicas e geram riscos incalculáveis, daí a importância em conseguirmos perceber os riscos atrelados e de aprendermos, o quanto antes, a gerir de forma eficiente estes riscos, bem como lidar efetivamente com os protocolos estabelecidos. Estamos em constante mudança, abandonando antigos comportamentos e incorporando novos hábitos, reconfigurando nossas relações. O período da pandemia de COVID-19 nos forçou a aderirmos a um “novo normal” para nossa própria sobrevivência. Assim, estamos sempre rumo a uma nova modernidade, independente do nome que atribuímos a ela, e, até mudança nos paradigmas de nossa civilização, com a presença constante dos riscos atribuídos. Diante de tantos riscos é importante a elaboração e adoção de planos de gestão de riscos estipulados por todas as esferas públicas, objetivando a proteção da coletividade.

Além disso é urgente a necessidade da população mundial desenvolver uma corresponsabilidade ética dos seus atos individuais e coletivos, abandonando o egocentrismo e colocando a ação humana no centro do debate, para, então, adotarmos um novo modelo mental com visão biocêntrica, com ações sustentáveis para a natureza e, conseqüentemente, para nossa civilização. Está em nossas mãos o poder de construir uma outra modernidade pautada em princípios mais inclusivos, humanos, solidários e fraternos. A escolha de nossas prioridades determinam o rumo e o sucesso (ou não) de nossas sociedades.

## REFERÊNCIAS

- AYACH, Lucy Ribeiro. et al. *Saúde, saneamento e percepção de riscos ambientais urbanos*. Caderno de Geografia. 22(37) (2012), p. 47-64. Disponível em: <<https://periodicos.pucminas.br/index.php/geografia/article/view/3021/3865>>. Acesso em: 23 de maio de 2024.
- BECK, Ulrich. *Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade*. Tradução de Sebastião Nascimento. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2011.
- BECK, Ulrich; GIDDENS, Anthony; LASH, Scoot. *Modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna*. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1997.
- BRASIL. Fundação Oswaldo Cruz (FIOCRUZ). *Primeiro caso de reinfecção pela COVID-19 no país é confirmado*. Por Vinícius Ferreira. Disponível em: <<https://portal.fiocruz.br/noticia/primeiro-caso-de-reinfeccao-pela-covid-19-no-pais-e-confirmado>>. Acesso em: 25 de abril de 2024.
- BRASIL. Fundação Oswaldo Cruz (FIOCRUZ). *Vacinação contra a COVID-19 no Brasil completa um ano*. Disponível em: <<https://portal.fiocruz.br/noticia/vacinacao-contracovid-19-no-brasil-completa-um-ano>>. Acesso em: 02 de maio de 2024.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo 2022: De 2010 a 2022, população brasileira cresce 6,5% e chega a 203,1 milhões*. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/37237-de-2010-a-2022-populacao-brasileira-cresce-6-5-e-chega-a-203-1-milhoes>>. Acesso em: 04 de junho de 2024.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cidades: Panoramas*. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/florianopolis/panorama>>. Acesso em: 04 de junho de 2024.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Nota técnica: Estimativa da população dos municípios brasileiros com data de referência em 1º de julho de 2014*. Disponível em: <[https://www.ibge.gov.br/arquivo/noticias/pdf/analise\\_estimativas\\_2014.pdf](https://www.ibge.gov.br/arquivo/noticias/pdf/analise_estimativas_2014.pdf)>. Acesso em: 04 de junho de 2024.
- BRASIL. Ministério da Saúde. *Nota Técnica nº 52/2020-CGPNI/DEIDT/SVS/MS*. Disponível em <[https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/coronavirus/notas-tecnicas/2020/11-sei\\_nota-reinfeccao.pdf/view](https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/coronavirus/notas-tecnicas/2020/11-sei_nota-reinfeccao.pdf/view)>. Acesso em: 16 de março de 2024.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *Gestão de risco*. Ed. rev. e atual. em janeiro/2016. Brasília: STJ, 2016.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *STF considera inconstitucional proibição por lei municipal de transporte individual por aplicativos*. Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=410556>>. Acesso em: 27 de março de 2024.

BURSZTYN, Marcelo; EIRÓ, Flávio. *Mudanças climáticas e distribuição social da percepção de risco no Brasil*. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/se/a/dTKndwcc5BcLbmb7fqyYPqr/?lang=pt#>>. Acesso em: 30 de maio de 2024.

CASTIEL, Luis David; GUILAM, Maria Cristina Rodrigues; FERREIRA, Marcos Santos. *Correndo o risco: uma introdução aos riscos em saúde*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2010.

CASTRO, Cleber Marques de; PEIXOTO, Maria Naíse de Oliveira; PIRES DO RIO, Gisela Aquino. *Riscos ambientais e geografia: conceituação, abordagens e escalas*. Anuário do Instituto de Geociências. Rio de Janeiro: UFRJ. 28(2) (2005), p. 11-30.

ELIAS, Norbert; SCHROTER, Michael (Org.). *A sociedade dos indivíduos*. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.

GIL, Antônio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

GRISOTTI, Márcia. *Pandemia de COVID-19: agenda de pesquisa em contextos de incertezas e contribuições das ciências sociais*. Physis: Revista de Saúde Coletiva. Rio de Janeiro. 30(02) (2020).

*How Many Times Do You Touch Your Face? Here's What Scientists Have to Say.*

Disponível em: <<https://www.sciencetimes.com/articles/26685/20200730/many-times-touch-face-scientists-answer.htm>>. Acesso em: 17 de Agosto de 2022.

KWOK, Y. L.; GRALTON, J.; MCLAWS, M. L. **Face touching: a frequent habit that has implications for hand hygiene**. American journal of infection control, 43(2) (2015), p. 112–114. Disponível em: <<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/25637115/>>. Acesso em: 17 de agosto de 2022.

MARCOLIN, Luise. *Especismo e doenças zoonóticas emergentes: o caso COVID-19*. In: SOARES, Franco Nero Antunes, TREVISAN, Janine Bendorovicz (Org.). *Humanidade: reflexões e ações*. Bento Gonçalves: IFRS, 2021. cap. 9, p. 117-130.

MARCONI, Marina de Andrade, LAKATOS, Eva Maria. *Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados*. 7. ed. – 7. reimpr. São Paulo: Atlas, 2013.

MOTTA, Renata. *Risco e modernidade uma nova teoria social?*. Revista brasileira de Ciências Sociais. 29(66), outubro de 2014. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbcsoc/a/cQxFNZt5nWxwQ7mBtSztm7z/?lang=pt#>>. Acesso em 29 de maio de 2024.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Causas e efeitos das mudanças climáticas*. Disponível em: <<https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>>. Acesso em: 13 de dezembro de 2023.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Organização Mundial de Saúde. *Assintomáticos, pré-sintomáticos e sinais e sintomas ligeiros de COVID-19: Mensagem para comunicação dos riscos e envolvimento da comunidade*. Disponível em: <<https://www.afro.who.int/sites/default/files/Covid->



19/Technical%20documents/Assintom%C3%A1ticos%20Pr%C3%A9-sintom%C3%A1ticos%20e%20Sinais%20e%20Sintomas%20Ligeiros%20de%20COVID-19.pdf >. Acesso em: 16 de abril de 2024.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Organização Mundial da Saúde; OPAS.

**Histórico da pandemia de Covid-19**. Disponível em:

<<https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>>. Acesso em: 15 de dezembro de 2023.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Organização Mundial da Saúde; OPAS.

**Segurança no trânsito**. Disponível em: <<https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>>. Acesso em: 28 novembro 2023.

SARTORATTO, M. C. et al. **Dilemas sobre o uso da máscara facial no pós-pandemia: uma medida preventiva e controle de doenças respiratórias infectocontagiosas:**

10.15343/0104-7809.202246131141. O Mundo da Saúde. 46, (jun. 2022), 131-141.

UBER. **COVID-19: Ações desenvolvidas pela Uber para apoiar parceiros, comunidade e cidades durante a pandemia**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/coronavirus/>>. Acesso em 25 de abril de 2024.

UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-br/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 23 de abril de 2024.

UBER. **Dirija quando quiser e ganhe de acordo com suas necessidades**. Disponível em: <[https://www.uber.com/br/pt-br/drive/?utm\\_source=cartops](https://www.uber.com/br/pt-br/drive/?utm_source=cartops)>. Acesso em: 23 de abril de 2024.

WU, Di; WU, Tian an; LIU, Qun; YANG, Zhicong; et al. **The SARS-CoV-2 outbreak: what we know**. International Journal of Infectious Diseases. 2020. Tradução disponível em:

<<http://www.toledo.ufpr.br/portal/wp-content/uploads/2020/03/O-surto-da-SARS-CoV-2-o-que-nós-sabemos.pdf>>. Acesso em: 02 de Agosto de 2022.