

MOTORISTAS DE APLICATIVOS EM TEMPOS DE COVID-19: TENDÊNCIAS DE INFORMAÇÃO E PREVENÇÃO NO CONTEXTO BRASILEIRO

Application drivers in Covid-19 times: information and prevention trends in the Brazilian context

Rafaela Carolina da SILVA

Mestra em Ciência da Informação
Universidade Estadual Paulista, Programa de Pós-graduação em
Ciência da Informação, Marília, Brasil.
rafaela.c.silva@unesp.br
<http://orcid.org/0000-0001-9684-0327> 

Jean Fernandes BRITO

Mestre em Ciência da Informação
Universidade Estadual Paulista, Programa de Pós-graduação em
Ciência da Informação, Marília, Brasil
j.brito@unesp.br
<https://orcid.org/0000-0002-9258-8205> 

Beatriz Rosa Pinheiro dos SANTOS

Mestra em Ciência da Informação
Universidade Estadual Paulista, Programa de Pós-graduação em
Ciência da Informação, Marília, Brasil.
pinheiro.santos@unesp.br
<https://orcid.org/0000-0001-8620-2612> 

Mariana Rodrigues Gomes de MELLO

Mestra em Ciência da Informação
Universidade Estadual Paulista, Programa de Pós-graduação em
Ciência da Informação, Marília, Brasil.
professoramariannamello@gmail.com
<http://orcid.org/0000-0002-5925-8554> 

Ieda Pelógia Martins DAMIAN

Doutora em Administração de Organizações pela Universidade
de São Paulo
Docente na Universidade de São Paulo no curso de Ciência da
Informação e Biblioteconomia
Universidade Estadual Paulista, Professora permanente no
Programa de Pós-graduação em Ciência da Informação, Marília,
Brasil
iedapm@usp.br
<http://orcid.org/0000-0001-5364-3243> 

A lista completa com informações dos autores está no final do artigo 

RESUMO

Objetivo: O objetivo do estudo é verificar, com base nas diretrizes do Ministério da Saúde brasileiro, qual a propensão dos motoristas de aplicativos em utilizar as informações do órgão governamental para a prevenção do Covid-19 durante sua rotina de trabalho e, assim, contribuir para a internalização dessas informações por esse grupo de trabalhadores, por meio da disseminação das informações deste estudo.

Método: Trata-se de uma pesquisa aplicada, de caráter quali-quantitativo, que se utiliza do Método da Netnografia para a coleta e análise de dados imersos em grupos de aplicativos de comunicação, especialmente o *WhatsApp*.

Resultado: Os resultados mostraram que os motoristas de aplicativos brasileiros tendem a cumprir as medidas de prevenção e combate à pandemia Covid-19, previstas pela Organização Mundial da Saúde e pelo Ministério da Saúde frente o autocuidado revelado nas respostas do questionário.

Conclusões: Conclui-se que, em um ecossistema tão complexo como esse, que envolve a saúde pública, tal complexidade deve ser enfrentada com discussões, pesquisas e ciência de qualidade.

PALAVRAS-CHAVE: Informação e Saúde. Covid-19. Disseminação da informação. Uso da informação. Motoristas de aplicativos.

ABSTRACT

Objective: The study aims to verify, based on the guidelines of the Brazilian Ministry of Health for the prevention of Covid-19, how the application drivers use this information during their work routine.

Methods: This is an applied research, with qualitative and quantitative character, which uses the Netnography Method for the collection and analysis of data immersed in groups of communication applications, especially the *WhatsApp*.

Results: The results showed a tendency for Brazilian application drivers to comply with the World Health Organization and the Brazilian Ministry of Health guidelines for the prevention of Covid-19, in view of the self-care revealed in the questionnaire responses.

Conclusions: It is concluded that, in the complex ecosystem of this research, which involves public health, discussions must be faced with academic research, and science of quality.

KEYWORDS: Information and Health. Covid-19. Dissemination of information. Use of information. Application drivers.

1 INTRODUÇÃO

O novo coronavírus, ou Covid-19, causado pelo agente transmissor SARS-CoV-2 surgiu em 31 de dezembro de 2019, na China. Em 30 de janeiro de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) declarou o surto da doença em âmbito internacional, sendo que, em 11 de março de 2020, a Covid-19 foi caracterizada como pandemia, contabilizando 125.048 casos e 4.613 mortes, além de estar presente em 117 países do mundo (BARRETO; ROCHA, 2020). Por ser uma doença nova, ainda não se tem muita clareza quanto aos seus aspectos epidemiológicos, mas, sabe-se que é altamente contagiosa e pode levar à síndrome respiratória aguda, hospitalização e morte.

No Brasil, os números da doença sobem a cada dia, bem como suas estatísticas de morte, levando o país a ser um dos primeiros em números de Covid-19 no contexto mundial. As medidas de proteção contra o novo coronavírus designadas pelo Ministério da Saúde brasileiro (2020) são: lavar as mãos com água e sabão até a altura dos punhos, ou utilizar álcool em gel 70%; ao tossir e espirrar, cobrir o nariz e a boca com um lenço ou com o braço, e não com as mãos; evitar tocar nos olhos, nariz e boca com as mãos não lavadas; manter uma distância mínima de cerca de dois metros de outras pessoas; evitar abraços, beijos e apertos de mãos; frequentemente higienizar celulares e outros objetos; não compartilhar objetos de uso pessoal; manter os ambientes limpos e bem ventilados; evitar sair de casa sem necessidade; se estiver doente, evitar contato físico com outras pessoas, principalmente idosos e doentes crônicos; dormir bem e ter uma alimentação saudável; e utilizar máscaras caseiras ou artesanais feitas de tecidos em situações de saída da residência.

Nesse cenário, onde o isolamento social tem se mostrado a melhor alternativa, existem pessoas que não podem se isolar totalmente, devido às suas necessidades trabalhistas ou de saúde. Dentre elas, encontram-se os motoristas de aplicativos, ou motoristas que utilizam aplicativos de celular como meio de chamadas particulares dos clientes aos seus serviços. Essa classe trabalhadora está em constante contato com outras pessoas, até mesmo, levando pacientes com sintomas do Covid-19 aos hospitais. Logo, precisa ter um cuidado especial com sua higiene pessoal, de modo a não contrair ou contaminar os passageiros com a doença. Do mesmo modo, os passageiros devem ter em mente a necessidade de auto prevenção e de cuidado com o próximo.

Dessa maneira, e tendo em vista os seguintes questionamentos “Quais são as formas de cuidado e autocuidado em saúde no contexto brasileiro acerca do Covid-19?”;

“Como os motoristas de aplicativos internalizam a informação de prevenção em saúde no cenário dessa pandemia?”; e “Como os motoristas de aplicativos podem lidar com a complexidade dos passageiros que não acreditam na grave situação dessa doença?”, tem-se a seguinte problematização de pesquisa: “Considerando as diretrizes do Ministério da Saúde brasileiro para prevenção do Covid-19, qual a tendência de atuação dos motoristas de aplicativos na sua prevenção e na prevenção de passageiros durante os transportes que realizam?”. O objetivo do estudo é verificar, com base nas diretrizes do Ministério da Saúde brasileiro, qual a propensão dos motoristas de aplicativos em utilizar as informações do órgão governamental para a prevenção do Covid-19 durante sua rotina de trabalho e, assim, contribuir para a internalização dessas informações por esse grupo de trabalhadores, por meio da disseminação das informações deste estudo. Mais especificamente, mapear a tendências de hábitos preventivos dos motoristas de aplicativos, membros dos grupos “Motoras App Brasil” e “Guerreiros do Asfalto”, perante a análise de um questionário enviado a eles via *WhatsApp*. Ressalta-se que tais grupos possuem como membros motoristas de aplicativos de todo o Brasil e, portanto, permitem uma visão geral de como as medidas de prevenção estão sendo adotadas por esses sujeitos no país.

Entende-se que a desinformação, ou a não aplicabilidade das diretrizes do Ministério da Saúde frente ao Covid-19 pelos motoristas de aplicativos, pode tornar seu trabalho propiciador da disseminação da doença. Logo, este estudo possui caráter inovador e contribui para a área da Ciência da Informação ao trabalhar a temática da Informação em Saúde e trazer bases teóricas sobre o tema “motoristas de aplicativos em tempos de Covid-19”. Para a sociedade, sua relevância está na possibilidade de diminuição do contágio do Covid-19 em transportes de motoristas de aplicativo, ao mostrar a importância de se utilizar as diretrizes do Ministério da Saúde na prevenção da doença. Trata-se de uma pesquisa aplicada, de caráter qualitativo, que se utiliza do Método da Netnografia para a coleta e análise de dados. Quanto aos objetivos, este estudo se caracteriza como descritivo e exploratório.

2 INFORMAÇÃO EM SAÚDE

O campo científico relacionado à área da saúde é estudado pela perspectiva da Ciência da Informação. O maior evento nacional de pesquisa científica nesta última área, intitulado “Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação” (ENANCIB), é

dividido em onze grupos de trabalhos (GTs), e um deles é destinado a congregar pesquisas que envolvem estudos relativos à inter-relação entre a área da saúde e da Ciência da Informação, o GT-11 - Informação & Saúde. Aliás, a Ciência da Informação também é objeto de estudo da área da saúde. Logo, existe uma relação dual entre essas áreas. A Ciência da Informação, de acordo com Borko (1968), se preocupa e cuida dos processos envolvidos com a geração de informação e conhecimento, tais quais os processos de origem, coleção, organização, armazenamento, recuperação, interpretação, transmissão, transformação e utilização da informação. Como na área da saúde as informações são recursos utilizados para todos os processos decisórios, do mais simples ao mais complexo, considera-se necessário se apropriar dos métodos e ferramentas que visam organizar e gerenciar a informação e o conhecimento que são gerados. Além do uso de informações para tomada de decisão no ambiente interno, para utilização dos médicos, enfermeiros, auxiliares de enfermagem, entre outros profissionais envolvidos com a área, as informações em saúde perpassam pelo ambiente externo das unidades básicas e organizações hospitalares, uma vez que a prática de prevenção em saúde encontra-se no relacionamento entre esses profissionais e a população que recebe todos os cuidados necessários. Portanto, a Ciência da Informação contribui para a efetividade do processo de comunicação entre os profissionais da área da saúde e os cidadãos que são usuários e consumidores das práticas desses profissionais, seja de modo direto, se referindo aos pacientes ou, indiretamente, àqueles que não são pacientes, mas, que podem vir a ser, caso não sigam as premissas básicas de autocuidado e prevenção em saúde.

Diante dessas contextualizações, quando a informação em saúde é abordada, é imprescindível falar de vigilância em saúde. Para a Fiocruz (2020?), a vigilância em saúde se divide em eixos, tais quais: vigilância epidemiológica, vigilância ambiental, vigilância sanitária e vigilância em saúde do trabalhador. Cabe salientar que a maioria dos municípios brasileiros possuem setores representantes desses eixos de vigilância, com o intuito de atuar juntamente com a secretaria/diretoria municipal de saúde. Logo, tem-se a atuação da vigilância em saúde nas esferas municipal, estadual e federal. Segundo a Lei nº 8080 (1990), a vigilância epidemiológica pode ser entendida como um conjunto de ações que propicia o conhecimento, a detecção e a prevenção de fatores determinantes para o agravo da saúde individual e coletiva, e busca recomendar e adotar as medidas de prevenção e controle das doenças. Ademais, de acordo com a Fiocruz (2020?), a vigilância epidemiológica reconhece as principais doenças de notificação compulsória e

investiga epidemias que ocorrem em territórios específicos, portanto, age no controle e na erradicação dessas doenças. A vigilância sanitária é definida como um conjunto de ações que busca eliminar, diminuir e prevenir riscos à saúde, decorrentes de problemas sanitários do meio ambiente. Para isso, essa vigilância se encarrega de controlar bens de consumo e prestação de serviços que estejam relacionados com a saúde da população, podendo afetá-la direta ou indiretamente (LEI Nº 8080, 1990). As ações desse eixo de vigilância visam controlar as interferências de produtos e serviços que possam oferecer riscos à saúde, como alimentos, produtos de limpeza, cosméticos e medicamentos (FIOCRUZ, 2020?). A vigilância ambiental se dedica às interferências e agravos que possam estar presentes nos ambientes físico, psicológico e social da população. Nesse caso, as ações referentes à vigilância ambiental visam o controle da água de consumo humano, o controle de resíduos e de vetores de transmissão de doenças, especialmente de insetos e roedores (FIOCRUZ, 2020?). Como último eixo, mas, não menos importante, tem-se a vigilância em saúde do trabalhador, área destinada a desenvolver estudos e ações de prevenção e assistência aos agravos que acontecem aos trabalhadores em seus locais de trabalho (FIOCRUZ, 2020?). Esse eixo se relaciona com a segurança do trabalho e se alia às normas regulamentadoras de saúde e medicina no trabalho.

A partir das definições dos eixos de vigilância em saúde, torna-se relevante abordar o Sistema Único de Saúde (SUS), que, por sua vez, deu voz e prática à regulamentação da vigilância em saúde pública brasileira, e é o maior responsável por promover a comunicação existente entre a população brasileira e os serviços de saúde que são prestados, tanto em âmbito de tratamento e cura de agravos, como em âmbito de prevenção em saúde, que fica a cargo das Unidades de Saúde da Família, a partir do Programa de Saúde da Família (PSF), instituído e moderado pela Atenção Básica em Saúde (ABS). O SUS é considerado o maior movimento de inclusão social do Brasil, representa a dedicação do Estado Brasileiro com os direitos mais básicos da população para manutenção da dignidade em viver (BRASIL, 2007). É constituído por um conjunto de ações e serviços de saúde, oferecidos por organizações públicas nos contextos municipais, estaduais e federais, mantidas pelo capital público, adquirido pelo Estado Brasileiro através do recolhimento de impostos, oficialmente instituído pela Constituição de 1998 (BRASIL, 2000). Para Alves (2005), o Sistema Único de Saúde se representa por três principais princípios norteadores dos serviços prestados à população: (i) princípio da integralidade, que visa um alcance geral da população brasileira, com relação aos serviços prestados; (ii) princípio da universalidade, que delega o acesso à saúde e à

qualidade de vida como um direito de todos os brasileiros e que é dever do poder público a conservação e cumprimento desse princípio; e o (iii) princípio da equidade, que aborda a importância de prestação de serviços personalizados a depender das especificidades das regiões do Brasil, bem como aos diferentes grupos que pertencem a essas regiões.

A ABS faz parte do SUS, e é definida como um conjunto de ações que engloba a promoção e proteção da saúde, como também a prevenção de doenças, diagnóstico, tratamento, reabilitação e manutenção da saúde de cada indivíduo da população (BRASIL, 2011). De acordo com Lavras (2011, p.868), entende-se por Atenção Básica em Saúde “[...] uma atenção ambulatorial não especializada ofertada através de unidades de saúde de um sistema, que se caracteriza pelo desenvolvimento de um conjunto bastante diversificado de atividades clínicas de baixa densidade tecnológica”. Atualmente, mediante a crise de saúde pública, causada pela pandemia do COVID-19, nota-se um trabalho sincronizado e que expressa essa interdependência, uma vez que Ministério de Saúde produz, organiza, processa e compartilha informações, e os órgãos regulamentadores das esferas públicas são responsáveis por difundir essas informações à população assistida em todas as regiões do Brasil, por isso, a competência em informação e as práticas de gestão da informação são requeridas tanto pelo emissor dessas informações, quanto para os receptores, que necessitam assimilá-las. Com isso, segundo Brasil (2012), a ABS possui como diretrizes norteadoras dos seus serviços: (i) Planejar o desenvolvimento de ações setoriais e intersetoriais sobre as coletividades que constituem determinado território, tendo como base o princípio da equidade; (ii) Possibilitar o acesso universal aos serviços de saúde de qualidade, mediante o acolhimento dos usuários, sempre respeitando suas necessidades de saúde. A função da atenção básica, nesse caso, é solucionar e/ou minimizar os problemas de saúde apresentados pela população; (iii) Estabelecer vínculos concretos entre os profissionais das unidades de saúde e a população, a fim de desenvolver confiança entre ambos os lados, o que impacta na qualidade dos serviços que são oferecidos aos usuários, uma vez que uma parte é dependente da outra; (iv) Buscar a integração de uma equipe multidisciplinar, que trabalhe em conjunto com os principais aspectos de uma unidade de saúde, como redução de demanda reprimida, melhores ações de promoção à saúde, prevenção de agravos, vigilância em saúde, adaptação às novas tecnologias etc. Logo, a junção de profissionais da saúde, advindos e formados por diversas áreas, torna-se essencial para o enriquecimento das competências técnicas e comportamentais da atenção básica; (v) Estimular a participação da população na construção do cuidado com

a própria saúde, por meio do exercício de práticas voltadas a prevenção que, aliás, é resultado do trabalho dos agentes comunitários de saúde, que não são apenas funcionários da atenção básica, mas também representantes dos usuários do SUS.

A partir disso, define-se informação em saúde como um eixo de pesquisa que visa gerenciar os processos de produção, organização, compartilhamento, recuperação, armazenamento, recuperação e difusão das informações que são produzidas no âmbito da saúde e nas esferas municipal, estadual e federal, atuando juntamente com os eixos da vigilância em saúde e da atenção básica, com o intuito de mediar a comunicação existente entre os profissionais da área da saúde e a população, direta ou indiretamente, assistida.

3 O CENÁRIO DO Covid-19 NO BRASIL

Antes de tratar do cenário do Covid-19 no Brasil, se faz oportuno ressaltar as diferenças entre epidemia, surto, endemia e pandemia. Ademais, é preciso destacar alguns aspectos do vírus, sua reprodução e mutação, a fim de compreender como ele rapidamente se alastra, adoecendo a população. A epidemia instala-se quando muitas localidades apresentam casos de determinada doença, como é, por exemplo, o caso da Dengue no Oeste Paulista. No que tange a endemia, ela se instala em dada região por condições específicas, tais como clima, vegetação, relevo, problemas de saneamento, entre outras. Um exemplo incide na Febre Amarela na região Norte do Brasil. O surto ocorre em determinada região quando se verifica um aumento súbito de casos de uma dada doença. Já a pandemia implica no mais crítico cenário de uma doença, à medida que atinge escala mundial, espalhando-se por diversas áreas do planeta (SOARES, 1993). No decurso de 2009, a Organização Mundial de Saúde (OMS) decretou que a Influenza A, conhecida como Gripe Suína, passou de epidemia à pandemia, pois, registrou casos nos seis continentes do mundo. O mesmo ocorreu em 11 de março de 2020, com o Covid-19.

O Covid-19 é um vírus. Segundo Soares (1993), o termo vírus é procedente do latim e significa fluído venenoso ou toxina. O vírus é um ser microscópico formado por uma cápsula proteica, o capsídeo, que envolve o seu material genético. Pode ser constituído por Ácido Desoxirribonucleico (DNA), Ácido Ribonucleico (RNA) ou, excepcionalmente, por ambos. Porém, esses não constituem seu núcleo, já que o vírus não é uma célula completa, pois não possui a membrana nuclear. Eis o motivo de o vírus

ser um parasita obrigatório, invadindo as bactérias para sua reprodução (SOARES, 1993). Normalmente, o grupo celular infectado por um vírus é muito restrito e são as moléculas de proteínas virais que estabelecem o tipo de célula que o vírus infectará. Há tipos de vírus, chamados de bacteriófagos, que infectam somente bactérias; outros, tais como os micófitos, que infectam apenas fungos (SOARES, 1993). Existem também os denominados vírus de plantas e vírus de animais que, respectivamente infectam as plantas e os animais (UZUNIAN; BIRNER, 2016).

Outro aspecto importante a ser discutido, incide no fato de que a mutação é inerente à rotina de um vírus, constituído por cadeias de RNA que carregam as informações genéticas do vírus, como é o caso do coronavírus. O vírus possui, no seu genoma, um RNA propenso a erros, conforme vai se reproduzindo e fazendo cópias de si mesmo (GRUBAUGH, 2020). Na acepção de Santana (2020), “O vírus da Covid-19 tem material genético muito simples e altamente suscetível a alterações ou mutações em um curto período de tempo. Por isso, estudá-las permite identificar sua origem, sua “árvore genealógica” e identificar possíveis alterações perigosas” (SANTANA, 2020).

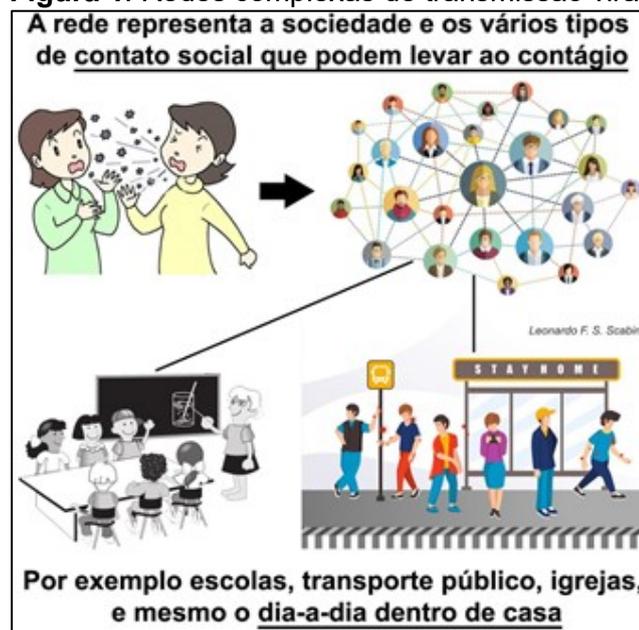
No que tange a reprodução, o ciclo de um vírus possui duração média de 30 minutos, marcados desde o instante da adesão e introdução do RNA ou DNA viral, até o momento em que se rompe a parede da membrana bacteriana, gerando um novo vírus. Esse rápido ciclo de reprodução dos vírus, aliado à grande densidade demográfica nos grandes centros brasileiros, bem como o descumprimento das medidas de isolamento, fez com que o Brasil rapidamente fosse considerado um dos países mais atingidos pelo coronavírus (SOARES, 1993). No final de maio de 2020, os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Ceará, Pernambuco e Pará, respectivamente, concentraram mais da metade de óbitos decorrentes da doença. Entre as cidades, São Paulo foi a capital mais afetada do Brasil (FOLHA DE SÃO PAULO, 2020).

Para Ryan (2020), a América Latina passou a ser o novo epicentro da pandemia de coronavírus e o Brasil se mostra o país que gera mais preocupação. Segundo estudos, a doença avança no país e a taxa de contágio (R_t), que estabelece para quantas pessoas em média o infectado transmite a doença, está em 1,3; o normal é até 1,0. Portanto, a transmissão está incontrolada (FOLHA DE SÃO PAULO, 2020). Ademais, o Brasil tem sido acusado, em âmbito internacional, de esconder as estatísticas reais da contaminação e avanço da doença no país.

Nesse sentido, um grupo de quase cinquenta pesquisadores, de diversas universidades brasileiras, liderado pela Universidade de São Paulo (USP), organizou o

website COVID-19 BRASIL (SCABINI; NEIVA, 2020) e, por meio dele, divulgam informações acerca do coronavírus. Fundamentados no artigo científico *Social Interaction Layers in Complex Networks for the Dynamical Epidemic Modeling COVID 19 in Brazil* (SCABINI *et al.*,2020), definiram redes complexas de interação de informações, a fim de explicar que o aumento dos casos da doença é fruto de um processo que se dá por meio de relações de pessoas que se conectam entre si. Entende-se por redes complexas os modelos multidisciplinares que representam um sistema no qual elementos estão conectados.

Figura 1: Redes complexas de transmissão viral.



Fonte: Scabini e Neiva (2020).

A Figura 1, acima, remete às várias espécies de aglomerações que fazem parte da rotina de inúmeras pessoas e que as expõe ao risco de contágio do Covid-19, dentre elas, a do transporte coletivo, é um grande problema das megalópoles que não tiveram um planejamento estrutural que contemplasse eficazmente essa espécie de transporte, tal como ocorre na maioria das capitais brasileiras. Frente a isso, remetendo à questão do transporte por aplicativos, é possível pensar que o risco de contágio nos transportes coletivos, em face da aglomeração de pessoas, tais como ônibus e metrô, é ainda maior do que nos transportes realizados por meio de aplicativos. Contudo, apesar de teoricamente o risco de contágio parecer menor no transporte por aplicativo, ele existe e pode se tornar uma rede perigosa de transmissão viral, caso as precauções não sejam tomadas.

4 MOTORISTAS POR APLICATIVOS E ASSOCIAÇÕES DE MOTORISTAS PARTICULARES

A empresa Uber, fundada em 2009 na Califórnia, Estados Unidos, deu abertura à formação de uma nova classe de trabalhadores, os motoristas por aplicativos. “Trata-se de nome atribuído ao sistema cibernético interligado de veículos automotores, que nada mais é que um aplicativo que disponibiliza ao consumidor um sistema de transporte de passageiros em carros particulares” (KERR, 2015, p. 1). Pode-se dizer que o modelo dessa modalidade de trabalho é formado por três polos: o motorista, os passageiros e o aplicativo (uma plataforma digital fornecida por uma empresa, que conecta os motoristas aos passageiros). O modelo organizacional proposto pelas empresas de aplicativos de motoristas particulares atua de modo que o valor da corrida é “[...] calculado e pago pelo passageiro diretamente à empresa por meio do aplicativo, sendo, após esse processo, repassado aos motoristas conforme sua categoria de atuação” (MARTINS; ALMEIDA, 2017, p. 57). No Brasil, as principais empresas atuantes nesse cenário são: *Uber*, *Cabify*, *99POP*, *inDriver*, *Yet Go* e *Lady Driver* (GAVCLUB, 2020). A principal vantagem da empresa *Uber* é que ela é bem conhecida e, portanto, há uma grande massa de pessoas que utiliza seu aplicativo, sendo a demanda por corridas alta, principalmente em horários de pico. Além disso, o aplicativo oferece algumas facilidades para o motorista, como aceitar a solicitação de uma nova viagem enquanto se finaliza outra, disponibiliza *Global Positioning System* (GPS) próprio e suporte 24 horas (UBER, 2020).

A *Cabify* se destaca por pagar até 85% do valor da corrida para o motorista, o que a difere dos outros aplicativos. A demanda de passageiros utilizadores da *Cabify* geralmente é alta, pois, devido ao processo rigoroso para o seu uso (como a exigência de carros em perfeitas condições mecânicas e estéticas, assim como o detrimento de algumas cores de veículos), o aplicativo geralmente está ligado à ideia de segurança, havendo menos carros rodando na cidade em relação aos outros aplicativos (CABIFY, 2020).

O aplicativo da *99POP*, conhecido popularmente como “99”, costuma ser utilizado em conjunto com o aplicativo *Uber*, já que, comumente, o motorista que trabalha com a empresa *Uber* também se associa à *99POP*. Para os motoristas, uma das vantagens desse aplicativo é que, com o Cartão 99, o pagamento de suas corridas pode ser recebido no mesmo dia (99POP, 2020). Para os passageiros, o preço das corridas é geralmente mais baixo, mantendo as qualidades dos serviços oferecidos pelo aplicativo *Uber*.

O diferencial do aplicativo *inDriver* está na possibilidade de passageiros e motoristas negociarem o valor da corrida, enquanto que nos outros aplicativos o valor é dado automaticamente. Além disso, o passageiro pode escolher o motorista que deseja que realize a sua corrida, ao passo que o motorista pode rejeitar uma viagem sem que perca credibilidade no aplicativo (INDRIVER, 2020).

A empresa *Yet Go* permite não apenas que motoristas particulares e com veículos da modalidade carro se associem à empresa, como também abre espaço para a atuação de táxis, motos e veículos expressos, voltados à entrega de produtos e serviços. Por não permitir o valor dinâmico em corridas, suas tarifas são fixas (YETGO, 2020).

O *Lady Driver* é um aplicativo voltado para o público feminino, sendo seu funcionamento semelhante aos demais aplicativos. O que o diferencia é a segurança oferecida às passageiras e motoristas em relação ao assédio masculino que pode ocorrer durante as corridas (LADYDRIVER, 2020).

A regulamentação dos serviços de transporte individual por aplicativos, na cidade de São Paulo, ocorreu em maio de 2016. Em 2017, visando a segurança dos motoristas dessa modalidade, foi criada a Associação dos Motoristas de Aplicativo de São Paulo (AMASP), associação que representa a classe trabalhadora junto ao poder público e aos aplicativos. Os motoristas de aplicativos podem se associar à AMASP gratuitamente e usufruir de benefícios jurídicos e administrativos (assessoria jurídica com valor diferenciado nas áreas que envolvem os trabalhos dos motoristas, como trânsito, responsabilidade civil em acidentes de veículos, furtos e roubos de veículos, bem como problemas com seguradoras); ter acesso a serviços e produtos de alinhamento, balanceamento, cambagem, conserto e reforma de rodas, freio, suspensão, molas, amortecedores e troca de óleo, todos oferecidos com menor preço, por empresas parceiras; e ter o *Chip* AMASP, que assegura uma internet rápida e de qualidade (AMASP, 2020).

Dessa maneira, cabe destacar que os aplicativos de motoristas são uma opção de transporte para localidades onde a demanda por corridas particulares são grandes, formando uma alternativa aos transportes públicos, táxis e veículos individuais. Devido ao crescimento da sua demanda, a relação “passageiro - motoristas de aplicativos” ocorre em uma curva crescente, contribuindo para o direito de ir e de vir do cidadão.

5 ASPECTOS METODOLÓGICOS

Quanto aos procedimentos metodológicos, esta pesquisa apresenta natureza qualitativa (MARSHALL; ROSSMAN, 1989), do tipo descritivo (TRIVIÑOS, 1987) e aplicado (GIL, 2012), tendo como escopo o método da Netnografia, utilizado como processo de coleta e análise dos dados. Como instrumento de pesquisa foi desenvolvido um questionário, enviado de modo *online* aos entrevistados.

A Netnografia, também conhecida por alguns pesquisadores como Etnografia Virtual (AMARAL, 2010; SEGATA, 2008), vai além da diversidade de métodos aplicáveis, como a Análise de Conteúdo e o Grupo Focal, e pode ser empregada para a investigação de um número de objetos comunicacionais na internet. São características de destaque a vivência em campo, a possibilidade de utilização de múltiplas técnicas de pesquisa e a narrativa personalizada (DANTAS; PEREIRA NETO, 2015). Nesse ínterim, a Netnografia por meio das tecnologias e ferramentas utilizadas possibilita o pesquisador um contato direto com um grupo ou a mídia social que esteja analisando, tomando aquele ambiente informacional uma pesquisa de campo. “A netnografia impõe ao pesquisador alguns desafios de cunho ético que devem ser pensados, problematizados e discutidos, a fim de garantir a transparência do processo.” (CORREA; ROZADOS, 2017, p.5). Sendo assim, os pesquisadores envolvidos nesta pesquisa ficaram imersos em grupos sociais específicos para motoristas de aplicativos durante o processo de coleta de dados, mediante aprovação da administração dos grupos em questão. A imagem dos motoristas foi preservada, logo, em nenhum momento eles foram obrigados a participar do estudo. Desse modo, a discussão netnográfica aqui apresentada advém da articulação de vivências do cotidiano desses motoristas em aplicativos de comunicação, mais especificamente, na mídia social *WhatsApp*.

Diante disso, o universo de pesquisa deste estudo são os grupos do *WhatsApp* denominados “Motoristas de App Brasil” e “Guerreiros do Asfalto”. Como o objetivo não era delinear números, mas sim realizar uma análise qualitativa do fenômeno estudado, não houve a preocupação em se delimitar a quantidade de participantes de cada grupo. Portanto, o instrumento de pesquisa enviado aos participantes da pesquisa abordou aspectos gerais referentes aos objetivos propostos, não determinando classificações por cidades ou estados brasileiros. Os pesquisadores emergiram nessas plataformas durante o período de 29 de maio a 15 de junho de 2020, de maneira a enviar, via *Google Forms*,

um questionário aos seus membros. Cabe ressaltar que o instrumento não continha espaço para identificação pessoal ou delimitação de pertencimento a um dos dois grupos.

O questionário, composto de seis perguntas fechadas, foi aplicado no período de 03 a 16 de junho de 2020 e abarcou os cuidados com o Covid-19 dos motoristas de aplicativos no decorrer de suas corridas, isto é, seus conhecimentos acerca das diretrizes do Ministério da Saúde para a contenção da pandemia, o oferecimento e o uso de álcool em gel, formas de cumprimentos do motorista para com o passageiro, utilização de máscaras por ambas as partes e as formas de higienização do carro, pelo dos motoristas, entre uma corrida e outra. Além disso, a relação netnográfica aqui exposta infere-se na articulação desses motoristas nas mídias sociais, a exemplo, o *WhatsApp*. As perguntas foram desenvolvidas de acordo com as diretrizes do Ministério da Saúde brasileiro para a prevenção da pandemia no país.

6 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Foram obtidas 21 respostas, no total, referentes ao questionário enviado. Destaca-se que a ideia inicial era trazer resultados que remetessem ao cenário brasileiro como um todo, contudo, devido ao fato de a amostra alcançada ter sido pequena, traçou-se, aqui, uma tendência, que potencialmente pode representar a articulação dos motoristas nos grupos analisados. Como não foram delimitadas, na formulação das perguntas, informações referentes à caracterização do sujeito, ou seja, a região onde ele atuava e grupo do *WhatsApp* ao qual pertencia, os resultados apresentados se referiram ao direcionamento de prevenção adotados por esses motoristas frente às diretrizes do Ministério da Saúde para o enfrentamento do Covid-19. A escolha pela não caracterização pessoal dos sujeitos participantes do universo de pesquisa ocorreu para que eles não se sentissem pressionados e se dispusessem a responder o questionário enviado, já que tentativas anteriores de coleta de dados não foram bem-sucedidas. Mesmo assim, percebeu-se a baixa devolutiva desses trabalhadores ante a pesquisa, pois, por se tratar de grupos do *WhatsApp* com motoristas de aplicativos do Brasil todo, esperava-se mais respostas.

Referente à pergunta 1, sobre o conhecimento, por parte dos sujeitos pesquisados, das diretrizes do Ministério da Saúde brasileiro para a prevenção do coronavírus, 71,4% (15 respostas) dos motoristas responderam que as conheciam e 28,6% (seis respostas) que não. Entende-se, assim, que uma boa parcela populacional dos motoristas de

aplicativos abarcados nesta pesquisa está preocupada em se informar acerca do assunto e que a disseminação de informações por parte do governo e das mídias está ocorrendo para o grupo pesquisado. Contudo, há de se levar em conta a parcela dos indivíduos que disseram não praticar as medidas de prevenção ao Covid-19 por não conhecerem tais diretrizes, o que pode contribuir para a proliferação da pandemia, seja por falta de oportunidade de acesso à informação, seja por desinteresse, ou até mesmo por um viés político, de maneira a não acreditar na seriedade da pandemia instalada no território brasileiro. No que tange ao objetivo de pesquisa proposto neste estudo, a análise da questão 1 revela que há uma propensão dos motoristas em utilizar as diretrizes do Ministério da Saúde brasileiro para a prevenção do vírus, mas que, ainda, há alguns indivíduos que não internalizaram tais informações. Tendo em vista esse cenário, é importante que os órgãos de saúde ampliem a divulgação de suas diretrizes, bem como dos números oficiais da evolução da doença, para que a população tome maior consciência de seus atos. Em específico, há de se focar nas práticas de motoristas de aplicativos e de passageiros de aplicativos, de modo que esses possam contribuir com a prevenção da propagação do vírus. No que concerne à questão 2, acerca do oferecimento de álcool em gel, por parte dos motoristas de aplicativos aos passageiros, quando estes adentram seu carro, 71,4% (15 respostas) deles responderam que ofereciam e 28,6% (seis respostas) que não. Percebe-se que a porcentagem de sim e não é semelhante à questão 1, portanto, pode-se inferir que a parcela de motoristas que conhecia as diretrizes do Ministério da Saúde para a prevenção do coronavírus é a que estava adotando a prática do uso do álcool em gel no seu dia a dia. Também há de se levar em conta o aumento abusivo do preço dessa mercadoria, bem como a sua falta no mercado brasileiro, o que dificulta a sua compra. Além disso, há indivíduos que já tinham o hábito de utilizar álcool gel antes mesmo da pandemia e das diretrizes destinadas a ela e que, sem conhecer as diretrizes do Ministério da Saúde, contribuem para a prevenção da doença. Em relação ao objetivo de pesquisa proposto neste estudo, a análise da questão 2 enfatiza a tendência desses motoristas em colocar em prática a diretriz do Ministério da Saúde de utilizar o álcool em gel para a limpeza das mãos. No entanto, ainda há uma significativa parcela de motoristas que demonstraram não ter internalizado a importância desse uso para a prevenção do vírus. Na questão 3, relativa aos meios de cumprimento utilizados com mais frequência pelos motoristas de aplicativos, 95,2% (20 respostas) desses responderam que cumprimentam os passageiros com um aceno; e 4,8% (uma resposta), com um “oi, olá, boa tarde etc.”. Esses dados demonstraram que os motoristas

de aplicativos do universo pesquisado estão seguindo o distanciamento social, diretriz sugerida pela OMS e pelo Ministério de Saúde brasileiro para o combate à pandemia. Foram descartados, por exemplo, cumprimentos do tipo aperto de mão. Referente ao objetivo proposto neste estudo, pode-se dizer que a análise da questão três demonstrou que os motoristas participantes da pesquisa internalizaram a diretriz de distanciamento social e, nesse quesito, estão contribuindo para a prevenção da doença.

De acordo com os dados coletados, 90,5% (19 respostas) dos motoristas de aplicativos disseram utilizar máscara durante o trajeto com o passageiro (pergunta 4), mas, 9,5% (duas respostas) deles, não. Isto posto, a maioria dos sujeitos analisados tende a estar de acordo com a diretriz do Ministério da Saúde brasileiro de utilizar máscaras caseiras ou artesanais feitas de tecidos em situações de saída da residência. Sabe-se que o uso de máscara é um dos mecanismos mais eficazes no combate à disseminação do Covid-19, mas, percebeu-se que alguns poucos motoristas ainda não internalizaram tal informação. Relativo ao objetivo proposto no estudo, a análise da questão 4 mostrou que a resistência ao uso da máscara ou a sua utilização de maneira incorreta é uma inconsistência ao seguimento das diretrizes do Ministério da Saúde por parte dessa classe de trabalhadores. Portanto, informações acerca da importância e das maneiras de se usar uma máscara devem ter ampla divulgação nas mídias do mundo todo.

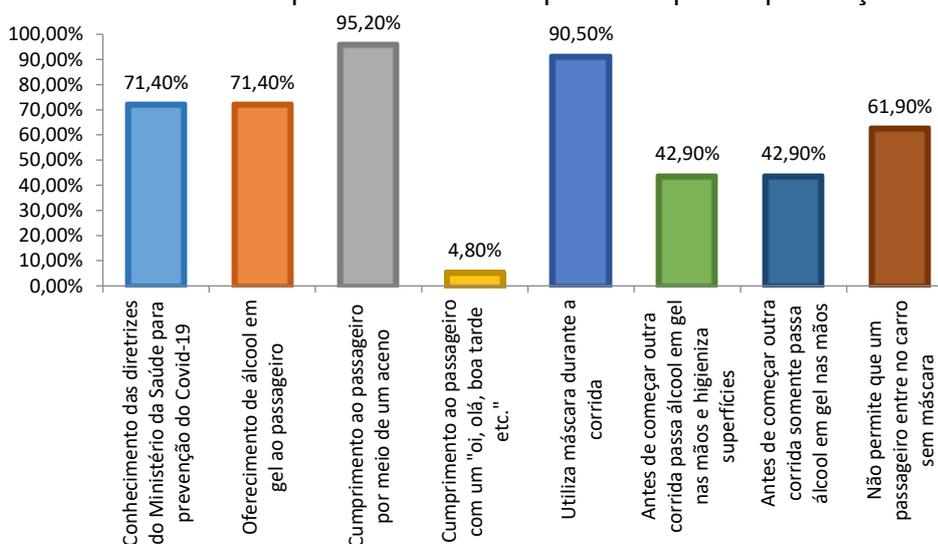
A questão 5 se referiu às práticas dos motoristas de aplicativos na troca de passageiros, isto é, como esses indivíduos agem ao terminar uma corrida e começar outra. Verificou-se que 42,9% (nove respostas) deles passam álcool em gel nas mãos e higienizam os locais onde o passageiro tocou (exemplo: maçaneta, banco, etc.); 42,9% (nove respostas) passam álcool em gel nas mãos, mas, não higienizam os locais onde o passageiro tocou; e 14,3% (três respostas) não fazem nada, apenas permitem que outro passageiro entre no carro. Tais dados demonstram a tendência ao baixo índice de cuidados completos (42,9%) por esses sujeitos em relação às diretrizes do Ministério da Saúde. Sabe-se que o vírus pode ficar alojado em superfícies, portanto, a prática de apenas passar álcool em gel nas mãos não protege por completo os motoristas e os passageiros de aplicativos, uma vez que é necessário higienizar os locais onde esses sujeitos tocam. Além disso, o índice relativamente alto (14,3%) de motoristas que apenas permitem que outro passageiro entre no carro sem higienizar suas mãos ou superfícies, pode contribuir para com a proliferação da doença. No que diz respeito ao objetivo proposto nesta pesquisa, a análise da questão 5, em consonância com a questão 2,

realça a tendência dos motoristas de aplicativos em aplicar a diretriz do Ministério da Saúde de utilizar o álcool em gel para a desinfecção das mãos, contudo, não para a limpeza de superfícies, o que não previne, de maneira completa, a disseminação da doença. Logo, o estudo indica que essa não é uma informação totalmente internalizada por parte dessa classe de trabalhadores.

Verificou-se que 61,9% (13 respostas) dos motoristas de aplicativos não permitiam que um passageiro entrasse no seu carro sem máscara (questão 6), contudo, 38,1% (oito respostas) deles, permitiam. Novamente, devido à importância do uso da máscara para a prevenção da doença, torna-se necessário que as pessoas tomem consciência da necessidade dessa prática. Cabe destacar que, como mencionado por alguns motoristas dos grupos de *WhatsApp* analisados, a frequência de passageiros durante a quarentena se demonstrava pequena, e eles dependiam desse dinheiro para manterem suas necessidades básicas. Essa é, então, a justificativa pela não rejeição de corridas de passageiros sem máscara. Em relação ao objetivo deste estudo, por meio da análise da questão 6 foi possível perceber que, como dito na questão 4, a necessidade de uso da máscara é uma informação, em sua maioria, internalizada pelos motoristas de aplicativos brasileiros, todavia, fatores econômicos, em tempos de crise, foram levados em conta na decisão desses trabalhadores para o aceite ou não de corridas a passageiros sem máscara. Dito isso, ressalta-se a necessidade de o governo brasileiro dar subsídios para que as pessoas possam cumprir com as suas determinações de prevenção.

A compilação dessas respostas pode ser vista, de maneira gráfica, no Gráfico 1, a seguir.

Gráfico 1 – Práticas tomadas por motoristas de aplicativos para a prevenção do Covid-19.



Fonte: Elaborado pelos autores (2020).

Nessa perspectiva, pode-se dizer, a partir da análise do universo desta pesquisa, que há, no Brasil, uma tendência, por parte dessa classe de trabalhadores, em se cumprir com as medidas de prevenção e combate à pandemia Covid-19 previstas pela OMS e pelo Ministério da Saúde. Todavia, dado ao alto índice de contágio do vírus, o não cumprimento de tais diretrizes por uma parcela desses motoristas contribui, significativamente, para a proliferação da doença, pondo em risco as suas vidas, de seus contatos mais próximos, além das vidas de seus passageiros, e conseqüentemente, do povo brasileiro, podendo interferir na disseminação do vírus em escala mundial, já que o Brasil tem sido considerado o epicentro do coronavírus na América Latina.

Os resultados demonstraram, em consonância com os objetivos do estudo, que as instituições de saúde pública, no Brasil, estão caminhando rumo a se fazerem presentes e a ganharem autoridade frente à população brasileira, pois, pôde-se obter respostas positivas quanto ao autocuidado e o cuidado com o outro no dia a dia de trabalho. Portanto, há uma tendência de internalização das informações para a prevenção do coronavírus por parte dos motoristas de aplicativos brasileiros, embora nem todas as diretrizes sejam devidamente postas em prática. Assim, ainda existe muito a ser feito, como a própria propagação de estudos que demonstrem se importar com os indivíduos trabalhadores economicamente e, conseqüentemente, com o empresariado brasileiro, que emprega, gera renda e complementa a dignidade humana.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os objetivos propostos neste estudo foram alcançados, uma vez que foi possível verificar, com base nas diretrizes do Ministério da Saúde brasileiro e da análise dos questionários, a propensão dos motoristas de aplicativos em utilizar as informações do órgão governamental para a prevenção do Covid-19 durante sua rotina de trabalho. Pôde-se perceber a tendência dos motoristas de aplicativos brasileiros em acessar essas informações via mídias digitais, que, em sua maioria, são colocadas em prática. Diga-se *tendência*, pois, sabe-se que a parcela de motoristas de aplicativos que participaram deste estudo é pequena em relação ao total de membros dessa classe trabalhadora no país, além de se levar em conta a possibilidade de não veracidade dos participantes no preenchimento de suas respostas no questionário.

Em contrapartida, foi possível visualizar que uma pequena parcela do universo de pesquisa ainda não está preocupada com o acesso e a internalização das diretrizes do

Ministério da Saúde para a prevenção do Covid-19 no Brasil e, conseqüentemente, não as colocam em prática. Nessa perspectiva, sugere-se que esta pesquisa seja utilizada como pauta para possíveis ações mais efetivas da vigilância epidemiológica e da vigilância da saúde do trabalhador junto à classe de trabalhadores de motoristas de aplicativos no país, de modo que, para mais de internalizarem informações de prevenção, eles possam ter condições para pô-las em prática. O objetivo é que os números negativos com relação ao seguimento das diretrizes do Ministério de Saúde ressaltados neste estudo sejam, efetivamente, reduzidos.

Logo, em um ecossistema tão complexo como esse, que envolve a saúde pública e indivíduos que não internalizam ou respeitam informações científicas fidedignas, é preciso desenvolver discussões, pesquisas e ciência de qualidade, voltadas à população, à classe trabalhadora e à classe de empregadores, uma vez que todos esses fazem parte e regem o sistema de saúde, o sistema de emprego, o sistema econômico e, principalmente, o sistema humano. Ressaltam-se essas inferências, porque se sabe das dificuldades dos motoristas de aplicativos em lidar com passageiros que, por diversas razões, não respeitam as diretrizes propostas pelo Ministério da Saúde. E por que não respeitam? É importante finalizar estudos com perguntas, uma vez que são elas que dão abertura para a continuidade de diálogos e para a concretização de ações efetivamente práticas, neste caso, articuladas pelos órgãos do SUS e pelos governantes brasileiros. Visto que nada se configura em um produto pronto e acabado, sem perspectivas de mudanças, essa última questão, deixada como um dos resultados desta pesquisa, é a representação de uma limitação do estudo e, dessa maneira, uma sugestão para constantes melhorias, em defesa do acesso à informação, à saúde de qualidade e à democracia.

REFERÊNCIAS

AMARAL, A. Etnografia e pesquisa em cibercultura: limites e insuficiências metodológicas. **Revista USP**, São Paulo, n.86, p. 122-135, jun./ago. 2010.

ALVES, V. S. Um modelo de educação em saúde para o Programa Saúde da Família: pela integralidade da atenção e reorientação do modelo assistencial. **Interface**, Botucatu, v. 9, n.16, p.39-52, 2005. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1414-32832005000100004&script=sci_abstract&lng=pt. Acesso em: 02 jun. 2020.

ASSOCIAÇÃO DE MOTORISTAS DE APLICATIVOS DE SÃO PAULO. **Benefícios**. 2020. Disponível em: <https://amasp.org/beneficios/>. Acesso em: 20 maio 2020.

BARRETO, A. C. F.; ROCHA, D. S. Covid 19 e educação: resistências, desafios e (im) possibilidades. **Revista Encantar**, Bom Jesus da Lapa, v. 2, p. 01-11, jan./dez. 2020.



Disponível em: <http://www.revistas.uneb.br/index.php/encantar/article/view/8480/0>.
Acesso em: 19 maio 2020.

BORKO, H. Information Science: What is it? **American Documentation**, v.19, n.1, p.3-5, jan. 1968.

BRASIL. Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990. Dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde, da organização e funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências (Lei Orgânica da Saúde). **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 1990.

BRASIL. Secretaria Executiva. **Sistema Único de Saúde (SUS)**: princípios e conquistas. Brasília: Ministério da Saúde, 2000.

BRASIL. Conselho Nacional de Secretários de Saúde. **Sistema Único de Saúde**. Brasília: 2007.

BRASIL. Conselho Nacional de Secretários de Saúde. **Atenção primária e promoção da saúde**. Brasília: CONASS, 2011.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Secretaria de Atenção à Saúde**. Departamento de Atenção Básica. Política Nacional de Atenção Básica. Brasília: Ministério da Saúde, 2012.

CLABIFY. **Motoristas**. 2020. Disponível em: <https://cabify.com/br/motoristas>. Acesso em: 20 maio 2020.

CORRÊA, M. V.; ROZADOS, H. B. F. A netnografia como método de pesquisa em Ciência da Informação. **Encontros Bibli**, v. 22, n. 49, p. 1-18, 2017.

DANTAS, M.L.G.; PEREIRA NETO, A. F. O discurso homofóbico nas redes sociais da internet: uma análise no Facebook "Rio sem Homofobia - Grupo Público." **Cadernos do Tempo Presente**, n. 19, mar./abr. 2015, p. 27-41. Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/tempo/article/view/3896/3555>. Acesso em: 23 set. 2020.

FIOCRUZ. **Pense SUS: Vigilância em saúde**. 2020?. Disponível em: <https://pensesus.fiocruz.br/vigilancia-em-saude>. Acesso em 02 jun. 2020.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Brasil registra 1.001 novas mortes por coronavírus e se torna o segundo com mais casos no mundo**. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/equilibrioesaude/2020/05/brasil-registra-1001-novas-mortes-por-coronavirus-e-se-torna-o-segundo-com-mais-casos-no-mundo.shtml>. Acesso em: 23 maio 2020.

GAVCLUB. **5 aplicativos de transporte para ganhar dinheiro como motorista**. 2020. Disponível em: <https://blog.gavclub.com.br/5-aplicativos-ganhar-dinheiro-como-motorista/>. Acesso em: 22 jun. 2020.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

INDRIVER. **Quem somos**. 2020. Disponível em: https://indriver.com/pt/about_us/. Acesso em: 20 maio 2020.



KERR, V. Uber X táxi: a nova velha economia. **Centro de Estudos Sociedade e Tecnologia da Universidade de São Paulo**, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 1-4, out. 2015. Disponível em: <http://www.cest.poli.usp.br/wp-content/uploads/2018/08/V1N1-Uber-X-T%C3%A1xi-A-nova-velha-economia.pdf>. Acesso em: 20 maio 2020.

LADY DRIVER. **Sobre**. 2020. Disponível em: <https://www.ladydriver.com.br/>. Acesso em: 20 maio 2020.

LAVRAS, C. Atenção primária à saúde e a organização de redes regionais de atenção à saúde no Brasil. **Saúde e Sociedade**, São Paulo, v.20, n.4, p.867-874, 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-12902011000400005. Acesso em: 02 jun. 2020.

MARTINS, M.; ALMEIDA, V. H. de. Análise juslaboral da relação de trabalho entre motoristas por aplicativo e a empresa Uber: aspectos e consequências sociojurídicos. **Revista de Direito do Trabalho e Meio Ambiente do Trabalho**, Brasília, v. 3, n. 1, p. 55-75, jan./jun. 2017. Disponível em: <https://www.indexlaw.org/index.php/revistadtmat/article/view/1812>. Acesso em: 20 maio 2020.

MARSHALL, C.; ROSSMAN, G. B. **Designingqualitativeresearch**. Nova Iorque: SAGE Publications, 1989.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Coronavírus: sobre a doença**. Brasil: Governo Federal, 2020. Disponível em: <https://coronavirus.saude.gov.br/sobre-a-doenca#como-se-proteger>. Acesso em: 19 maio 2020.

SANTANA, R. Estudo de mapeamento do genoma aponta que coronavírus sofreu alterações após chegar no Brasil. [Entrevista cedida a] **Jornal GaúchaZH**. **GaúchaZH**, Porto Alegre, mar. 2020. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/saude/noticia/2020/03/estudo-de-mapeamento-do-genoma-aponta-que-coronavirus-sofreu-alteracoes-apos-chegar-no-brasil-ck88vm883083i01pqjufayrj7.html>. Acesso em: 25 maio 2020.

SCABINI, L. F. S.; NEIVA, M. **Camadas de interação social em redes complexas para a modelagem de COVID-19 no Brasil**. 2020. Disponível em: <https://ciis.fmrp.usp.br/covid19/interacoes-sociais-para-simulacao-dinamica-da-epidemia-por-meio-de-redes-complexas/>. Acesso em: 25 maio 2020.

SCABINI, L. F. S.; RIBAS, L. C.; NEIVA, M. B.; B. JÚNIOR, A. G.; FARFÁN, A. J. F.; BRUNO, O. M. **Social interaction layers in complex networks for the dynamical epidemic modeling of COVID-19 in Brazil**. 2020. Disponível em: <https://arxiv.org/pdf/2005.08125.pdf>. Acesso em: 23 set. 2020.

SEGATA, J. Entre sujeitos: o ciberespaço e a ANT. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE PESQUISADORES EM CIBERCULTURA, 2., 2008, São Paulo. **Anais...** São Paulo: PUC, 2008.

SOARES, J. L. **Dicionário etimológico e circunstanciado de Biologia**: Scipione. São Paulo, 1993.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em Ciências Sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

UBER. **Dirija**. 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/>. Acesso em: 20 maio 2020.

UZUNIAN, A.; BIRNER, E. **Biologia**: Harba. São Paulo, 2016.

YETGO. **Para motoristas**. 2020. Disponível em: <https://www.yetgo.com.br/index.html>. Acesso em: 20 maio 2020.

99POP. **Motorista**. 2020. Disponível em: <https://99app.com/motorista/99-pop/>. Acesso em: 20 maio 2020.

Notas

AGRADECIMENTOS

Agradecemos aos motoristas que participaram da pesquisa respondendo o questionário.

CONTRIBUIÇÃO DE AUTORIA

Concepção e elaboração do manuscrito: R.C. Silva; J. F Brito; B.R.P, Santos; M. R, Mello

Coleta de dados: R.C. Silva; J. F Brito

Análise de dados: R.C. Silva; J. F Brito; B.R.P, Santos; M. R, Mello; I.P.M, Damian

Discussão dos resultados: R.C. Silva; J. F Brito; B.R.P, Santos; M. R, Mello; I.P.M, Damian

Revisão e aprovação: R.C. Silva; J. F Brito; I.P.M, Damian

CONJUNTO DE DADOS DE PESQUISA

Todo o conjunto de dados que dá suporte aos resultados deste estudo foi publicado no artigo e na seção “Materiais suplementares”.

FINANCIAMENTO

Não se aplica.

CONSENTIMENTO DE USO DE IMAGEM

Não se aplica

APROVAÇÃO DE COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

Não se aplica

CONFLITO DE INTERESSES

Não se aplica

LICENÇA DE USO

Os autores cedem à **Encontros Bibli** os direitos exclusivos de primeira publicação, com o trabalho simultaneamente licenciado sob a [Licença Creative Commons Attribution](#) (CC BY) 4.0 International. Esta licença permite que **terceiros** remixem, adaptem e criem a partir do trabalho publicado, atribuindo o devido crédito de autoria e publicação inicial neste periódico. Os **autores** têm autorização para assumir contratos adicionais separadamente, para distribuição não exclusiva da versão do trabalho publicada neste periódico (ex.: publicar em repositório institucional, em site pessoal, publicar uma tradução, ou como capítulo de livro), com reconhecimento de autoria e publicação inicial neste periódico.

PUBLISHER

Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-graduação em Ciência da Informação. Publicação no [Portal de Periódicos UFSC](#). As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

EDITORES

Enrique Muriel-Torrado, Edgar Bisset Alvarez, Camila Barros.

HISTÓRICO

Recebido em: 22/08/2020 – Aprovado em: 13/11/2020 -- Publicado em: 04/01/2021

