

Entre deudas y afectos

Economías cotidianas de los conductores de aplicaciones y sus autos en Porto Alegre, Brasil

Guillermo Stefano Rosa Gómez y Ruben George Oliven

■ Doi: 10.54871/ct26ps16

En este capítulo discutimos las tramas entre personas, automóviles y dinero, a partir de una etnografía con conductores de aplicaciones de 2018 a 2022 en la ciudad de Porto Alegre. Interpretar las experiencias laborales de las personas que se ganan la vida conduciendo para aplicaciones como Uber, bien como establecer sus relaciones con la ciudad y con la economía cotidiana fue el propósito de esta investigación. Con este objetivo, participamos en diálogos durante los viajes en automóvil, realizamos entrevistas en profundidad, seguimos rutinas de trabajo y manifestaciones, además de interactuar con grupos y asociaciones de conductores.

La ciudad en la que realizamos esta pesquisa, Porto Alegre, es la capital del estado más meridional de Brasil y tiene una población metropolitana de aproximadamente 3 millones de habitantes. El

estado de Rio Grande do Sul es el tercer estado con mayor ingreso familiar mensual nominal per cápita (IBGE, 2022). En 2021, el Índice de Desarrollo Humano (IDH) fue de 0,771, ocupando el quinto lugar entre los 27 estados brasileños (IBGE, 2021). El número total de vehículos fue de 7.869.630 en 2022, lo que lo ubicó en la cuarta posición entre las 27 entidades federativas. De estos casi 8 millones de vehículos, alrededor de 850 mil¹ están en Porto Alegre, una ciudad donde hay un coche por cada dos personas (Marchi, 2016) y, a pesar de las alternativas de transporte público en autobús o tren, el parque de coches aumentó catorce veces más que la población en un periodo de diez años (Kervalt, 2018).

En el marco de este escenario de transporte urbano, estudios estiman que en 2022 habría en Brasil un total de 1,2 millones de personas empleadas como conductores de automóviles en la principal actividad del transporte de pasajeros por carretera. De ellos, el 60,5% trabajaba a través de aplicaciones de transporte (incluidos los taxis), mientras que el 39,5% no utilizaba estas aplicaciones (IBGE, 2022). Carina Trindade, presidenta del Sindicato de Conductores de Transporte Individual vía Aplicaciones de Rio Grande do Sul (SIMTRAPLI-RS), estimaba que en 2023 habría 80 mil personas conduciendo vía aplicaciones en la región metropolitana de Porto Alegre, de un total de 120 mil conductores en el Estado de Rio Grande do Sul.

En nuestras interacciones con estas personas, fue evidente que los conductores, al contar sus historias, presentaban las “biografías” (Kopytoff, 2021) de sus coches. Al hablar de sus vidas, mencionaron, simultáneamente y con gran detalle, la vida del coche que conducían. Los autos chocados o robados representaron una narrativa de la crisis o un recuerdo doloroso. Lograr un automóvil nuevo indica cuidado y orgullo. Cambiar de coche simboliza un proyecto. Este hallazgo de campo permitió que estableciésemos dimensiones para la

¹ Según un informe del Departamento de Tráfico del Estado (DETRAN, 2020), Porto Alegre pasó de 686.142 vehículos en 2010 a 847.932 en 2020, un crecimiento del 23,58%.

descripción de una red (Latour, 2005) compuesta por autos, dinero y personas.

En la trama de estas historias sobre coches y personas, estuvimos participamos en conversaciones que abarcaron desde aspectos más técnicos (como el motor, el par y el embrague), hasta el color, la calidad de los asientos y el equipo de sonido. Durante la etnografía observamos personalizaciones y decoraciones en automóviles, siendo la singularización de este bien cultural un fenómeno visual. En estas biografías de personas y automóviles, el dinero adquirió un papel protagónico en la trama: las narrativas que involucraban a los automóviles mencionaban formas de comprar, vender, alquilar, contratar seguros, tasas de interés, costos de mantenimiento, el valor de la gasolina o el gas natural para los vehículos (GNV), además de discusiones sobre el porcentaje de sus ingresos que “quedó” con las aplicaciones que intermedian el servicio entre conductores y pasajeros. Las aplicaciones también eran diversas y cada una tenía su propia especificidad. Uber, 99Pop y Cabify fueron algunos de los estudiados.

Nos interesan, como comunidad interpretativa (Rocha y Eckert, 2013) proveniente de relaciones de mentoría (Peirano, 2006), las formas en que las personas hablan y se relacionan con el dinero (Oliven, 2004). Por eso, en este texto proponemos pensar desde el punto de vista de la Antropología las interacciones entre automóviles, dinero y personas, a partir de las narrativas de los conductores de aplicaciones con los que hablamos en Porto Alegre.

El urbanismo crítico (Gehl, 2010) ve el automóvil como un “mal”, evidente en la “erosión de las ciudades por los automóviles” (Jacobs, 2000, p. 389). Con la ironía del juego de palabras, aquí intentaremos entender el automóvil como un “bien” (Appadurai, 2021; Miller, 2001), al que se le atribuye un significado cultural y que cobra dimensiones específicas cuando se trata de personas que trabajan conduciendo en la ciudad (Thrift, 2004).

Kopytoff (2021) sugiere el concepto de biografía para comprender los procesos de valoración de objetos, movimiento conceptual que se

suma a los estudios de cultura material en antropología. Según él, la biografía ofrece el paso del tiempo como forma de valor y permite comprender la historia que van adquiriendo las cosas a medida que van cobrando importancia. Está en juego un valor que trasciende el valor mercantil o monetario y se dirige hacia lo intangible, la singularidad, aquello que no puede recibir precio. Siguiendo esta línea, discutimos tres dimensiones del entrelazamiento entre dinero, automóviles y significados culturales: I) Primero, en la sección *Comprando y haciendo “mi” auto*, presentamos las narrativas de compra y personalización de automóviles: cómo las personas hacen de un automóvil una cosa *suya*, ya que, en el contexto del trabajo según las aplicaciones, es una mezcla de propiedad personal, un bien de consumo querido y un instrumento de trabajo. II) A continuación, en la sección *Un auto es una cosa costosa*, demostramos las narrativas de cómo pagar el auto. Se trata de un acto continuo y de larga duración, ya que los pagos no se realizan “al contado”, sino mediante financiación o alquiler. El gasto con el carro influye en los sentidos en relación con él y con el trabajo mismo. III) Finalmente, en *Cuerpos y autos desgastados* reflexionamos sobre el desgaste de los carros y de las personas, que se entrelazan. A lo largo de estas tres secciones presentamos a los interlocutores —cinco mujeres de 30 a 40 años y cuatro hombres de 30 a 50 años— y las entrevistas que les hicimos. Resaltamos cómo el automóvil presenta costos que comienzan con la preocupación por el mantenimiento, pero también incluyen los accidentes, el cansancio físico de quienes conducen y el estrés del tráfico.

Con esta etnografía queremos mostrar cómo el análisis antropológico centrado en el vehículo y en la cultura del automóvil puede promover un punto de vista interesante para comprender el trabajo de los conductores de aplicaciones, un sector de la economía que está en crecimiento.

1. Comprando y haciendo “mi” auto

En varias conversaciones con conductores de aplicaciones, los automóviles ocuparon un lugar destacado en las narrativas. Estas personas estaban interesadas en contar cómo habían adquirido su vehículo, qué modelo era, si era económico, qué reparaciones se realizaron, los talleres utilizados, los accidentes sufridos y los cuidados recibidos. Uno de los ejemplos es el de Sandra, una empleada doméstica de treinta y seis años, madre de tres hijos y que los fines de semana trabajaba conduciendo para aplicaciones. Vive en *Viamão*, ciudad del área metropolitana de Porto Alegre, y su rutina del turno de la mañana consistía en realizar trabajos de limpieza en casa ajena mientras sus hijos pequeños se quedaban en casa. Isaac, de trece años, tiene autismo y recibe cuidados de su hermana, mientras que Rebeca, de diez años, prepara el almuerzo para ella y su hermano, además de ayudarlo a ducharse. Durante la pausa del almuerzo, Sandra, que recoge a su hija en casa para llevarla al colegio, comenta: “Paso al mediodía por casa, recogiénola para llevarla al colegio, él se ha duchado, ya ha almorzado”.²

Para Sandra, comprar un auto nuevo les dio a sus hijos más seguridad al viajar y le permitió estar disponible en caso de una emergencia. Pero, financiar un vehículo más moderno, diferente a su viejo auto, que era de 1996 y le daba la idea de inseguridad, fue algo que surgió de las necesidades de la familia con la que trabajaba.³ Con el coche, podría llevar a las hijas de su jefa a la escuela y a patinar y cobrar aparte una cantidad mensual además de la limpieza. Esto es lo que ella informó:

Dije: “¡Dios, necesito tanto un auto!” Necesito un auto, sobre todo porque necesito llevar a Isaac al médico. Él... ahora está un poco parado,

² Los nombres de los entrevistados han sido cambiados para proteger su identidad, especialmente por la traducción de sus palabras al español.

³ La antropóloga Luísa Dantas, en su investigación sobre el trabajo doméstico en Brasil (Dantas, 2013; 2016) muestra que la trabajadora, generalmente una mujer de la periferia, tiene su vida estrechamente entrelazada con la familia de sus jefes.

pero hace fisioterapia, hace logopedia, hace psicología, ¿sabes? Hago de todo para que pueda estar así, bueno. Entonces, digo así, necesito mucho de un carrito. Vi un Palio en Facebook, me puse en contacto y el vendedor dijo: “Oh, mi Palio es del 2004, pero bueno, creo que tengo otro carro que te puede ayudar mejor. Que te parece una Fox del año 2010.” ¿Cuanto? “Ah, 21 mil 900 (R\$ 21,000).” Yo digo: tengo 3 [mil] de anticipo. Él dijo: Ah, si me consigues un pago inicial de 3 y medio, lo podemos financiar. Entonces yo: Está bien, entonces te puedo conseguir los 3 y medio. El vendedor habló con un chico de Sapucaia⁴ que tiene un concesionario de automóviles. Entonces el tipo dijo: ¿Fox? Espera, lo haré, envía sus datos de [Robson] aquí, ya está. Puede venir a buscar su Fox hoy. Entonces le envié un mensaje a mi novio: está bien, puedo recoger mi Fox hoy. Envié fotos del auto y todo. Luego dijo: “esto es un fraude”. Yo dije: no es una estafa, no creo que lo sea. Llegué donde mi jefe y le dije: “Oye Sonia, necesito que me des 500 reales, que me los puedes descontar y así poder conseguir el auto”. Y ella: “vale, mañana te doy el dinero”. A la mañana siguiente programé que después de las cinco recogería el auto. Como yo salía del trabajo a las cinco, entonces digo: “ah Sonia... mira, tengo que ir a buscar el auto”. Ella dijo: “No, tú vas a las tres en punto a buscar tu auto. ¿Pero estás segura? Tengo miedo...” Dije: No voy a decir que tengo el dinero y voy con Robson. Ella dijo: “Ah Sandra, mantenme en contacto, estoy muerta de miedo. Va a ser un asalto y te matarán”. 3.500 reales en la bolsa, ¿sabes? Salí de casa con R\$ 3.000 en la cartera, tomé el autobús frente a aquí para ir a trabajar con R\$ 3.000 en la cartera. Entonces Robson: espera, pasaré a recogerte, no vas a coger el autobús con tres mil quinientos en el bolso. Dije: “¡Ah, lo haré, si tengo que hacerlo lo haré!” Pero me recogió del trabajo: “Vamos a buscar tu Fox”. Y yo estaba temblando. Cuando nosotros llegamos a Sapucaia vimos que era una concesionaria de autos, muy grande, una concesionaria enorme. Entramos: ¿quién es Cassiano? “Soy yo, soy el dueño del concesionario, encantado de conocerte, ¿cómo

⁴ *Sapucaia do Sul* es una ciudad em la región metropolitana de Porto Alegre.

estás?” Encantado de conocerte, soy Sandra. “¡Ah, la chica del teléfono! ¿Del Fox? Sí, vine a buscarlo. “Ahí está tu Fox”. Ya ves si os caéis bien. Bueno, me subí al auto, ¡una nave espacial! (Sandra – mayo de 2019).

La adquisición del auto de Sandra, narrada casi como una aventura, marca el logro de la consolidación de un proyecto de vida a través de un conjunto de relaciones de trabajo, parentesco⁵, dinero y el propio vehículo y su mercado. Moverse por la ciudad con los “tres mil en la bolsa” recuerda a la narrativa de la novela *Os Ratos* [Las Ratas], del escritor brasileño Dyonelio Machado (2004), que describe el viaje de un pequeño empleado municipal en un intento de excavar dinero para saldar una deuda con el lechero. Sin embargo, el final de la narrativa de Sandra es diferente al del personaje de Machado: ella satisface sus expectativas, alejando el miedo a un posible asalto, mientras que Nazizeno, el personaje del libro, a pesar de poder pedir dinero prestado, sigue plagado de ratas en su hogar. La finalización de este proyecto es tan grandiosa para Sandra que ya no se la representa entrando en un automóvil, sino en una nave.

El auto nuevo más barato en Brasil en 2025 fue el Renault Kwid, que costó R\$ 72.640 (aproximadamente US\$ 12.000). El salario mínimo en 2024 era de R\$ 1.518 (US\$251).⁶ En una simulación de financiación realizada con una concesionaria de Porto Alegre, el valor sin pago inicial podría pagarse en hasta 60 cuotas de 1.998,24 (US\$ 331), totalizando, al final de 60 cuotas, R\$ 130.808,8 (US\$ 21.684,9).⁷ En este caso, el importe de la financiación con intereses equivale casi al doble del valor del coche en efectivo. Este ejemplo muestra la dificultad de la población brasileña para adquirir vehículos, lo que es una de las razones de su endeudamiento y una de las razones del intenso

⁵ El parentesco se entiende aquí como “mutualidad del ser” (Sahlins, 2013; Carsten, 2014). Personas que participan activamente en la vida de los demás y en los sistemas de relaciones que tienen expresión temporal.

⁶ Para sumas en dólares utilizamos el valor de conversión de enero de 2024, cuando un dólar equivalía a 6,03 reales brasileños.

⁷ Tasa de interés 2,7% por mes (promedio del mercado). Valor del activo financiado 73.640 reales.

movimiento en el mercado informal de autos usados. El auto comprado por Sandra en 2019, el Volkswagen Fox que ella financió en R\$ 21.900 (US\$ 5.100),⁸ si se comprara nuevo en ese momento costaría R\$ 60.000 (US\$ 9.900). Por lo tanto, gran parte del acceso del sector popular a los automóviles se debe a la combinación de estos dos factores: el mercado informal de autos usados y las políticas crediticias.

El proceso de compra de un automóvil, para las clases populares brasileñas, está involucrado en una red de relaciones que combinan trabajo, parentesco y economía cotidiana. En el caso de Sandra, el hecho de que el financiamiento sea en el nombre de su pareja y la acción de pedir un adelanto de dinero a su jefe caracterizan una mezcla de relaciones que incluyen el empleo, las relaciones personales y familiares, y el uso de “formas ordinarias de cálculo” (Weber, 2002), implicadas en la adquisición de un bien muy deseado, que rogaba a Dios conseguir. Por tanto, es necesario tener en cuenta que las “redes de ayuda mutua” (Fonseca, 2005) están muy movilizadas para circular y obtener el dinero necesario para adquirir un coche. Esta red colectiva es la que casualmente le permite hacer que el coche sea *suyo*.

Durante la etnografía, notamos diferentes procedimientos que trabajadores y trabajadoras utilizaron, después de la compra, para personalizar el vehículo, confirmando el aspecto de un *bien amado*. El automóvil cambió de estatus: de mercancía a coche de alguien. Esto le sucedió a Suzana, 41 años, residente en la ciudad de *Canoas*, “madre soltera”, como ella misma se presentó, con una hija de 12 años y viviendo en la parte trasera de la casa de su madre. Enfatizó: “Soy política, soy partidista, soy feminista, soy de izquierda, no me escondo. Y a muchos conductores no les gusta eso...”. En 2023 cumplió siete años de experiencia como conductora de aplicaciones, teniendo una importante trayectoria en asociaciones y colectivos de esta categoría. En una de las acciones de solidaridad durante las huelgas de los conductores de aplicaciones en Porto Alegre, protestando contra las bajas tarifas resultantes de las “promociones” que

⁸ Dólar a R\$ 4,1 en 2019.

las empresas de aplicaciones lanzaron durante la pandemia, Suzana agregó un consejo para localizar su automóvil: “¡No es un Uber como cualquier otro!”. Pegatinas decoradas, luces y varios peluches en el parabrisas son un distintivo que porta por las calles de la ciudad, acompañando sus viajes.

Los vínculos emocionales que establecemos con los coches son amplios y variados. Los automóviles forman parte del imaginario de la literatura, el cine y la música popular,⁹ como lo demuestran estudios antropológicos sobre el tema (Lutz y Fernández, 2010). Parte de los motivos por los que la gente refiere que eligen el coche está asociado a su individualidad frente al transporte público, que también es colectivo. Sin embargo, este espacio tan querido y personal en el coche adquiere otros significados cuando se inserta en una relación laboral para la que resulta indispensable. Una de las principales dificultades de Suzana al inicio de su trabajo como conductora de aplicaciones fue “empezar a meter en tu coche gente que nunca has visto en tu vida”. Por supuesto, la mayoría de los interlocutores con los que hablamos afirman tener miedo a la violencia urbana, en la que los asaltos y los robos de coches parecen secundarios a la amenaza a la vida. Sin embargo, hay un elemento clave que implica también la reordenación simbólica de los significados del automóvil personal. Estos extraños, los pasajeros que suben y bajan del coche en los más variados puntos de la ciudad y a lo largo de diferentes momentos del día, insertan un elemento de exterioridad en la experiencia de quienes conducen “su” coche.

Los coches de los conductores de aplicaciones oscilan entre los reinos de la suciedad y la limpieza (Douglas, 2014), ya que están poblados no sólo por su dueño y sus familiares —como se anuncia en los anuncios televisivos de venta de coches—, sino también por pasajeros, desconocidos, del universo simbólico de la calle, lleno de personajes peligrosos (Da Matta, 1997). Este elemento es fundamental

⁹ Musicas como “O Calhambeque”, de Roberto Carlos; “Drive my Car”, de The Beatles; “409”, de Beach Boys; “Mercedes-Benz”, de Janis Joplin. Libros como *On the Road* de Jack Kerouac; *Christine* de Stephen King, son algunos ejemplos.

para entender cómo funciona el transporte basado en aplicaciones. En este tipo de trabajos, la mayoría de las veces los interlocutores con los que hablamos utilizaban su propio coche como herramienta de trabajo. Este es un caso diferente al de los taxistas, que en la mayoría de los casos tenían un “jefe”, representado por el dueño del auto. Los permisos de taxi son concesiones de servicio público y los permisionarios y vehículos están registrados ante los ayuntamientos. El permisionario/arrendatario puede registrarse para la inclusión de otros conductores, siempre que también cuenten con la Identidad de Conductor de Transporte Público (ICTP).¹⁰ Esto hace posible que cualquiera que conduzca y trabaje en un taxi no necesariamente sea propietario de él, como fue el caso de algunos taxistas con los que hablamos en Porto Alegre. Para la mayoría de los taxistas, el coche era *el* trabajo, no necesariamente una *propiedad*. Cuando se trabaja con aplicaciones, el automóvil significa la propiedad de un activo material y simbólicamente valioso.

Para pensar en la relación entre propiedad y trabajo en nuestra investigación con conductores en Porto Alegre, consideramos importante referirnos a un estudio realizado por Penny Howard (2017) entre pescadores en Escocia. Volviendo a los principios propuestos por Henry Bernstein sobre lo que constituiría una etnografía sensible al capitalismo, Howard muestra cómo la realidad que ella estudió complicó el modelo que él presentó. Bernstein plantea cuatro preguntas: ¿quién posee qué?, ¿quién hace qué?, ¿quién obtiene qué?, ¿qué hacen con ello? Estas preguntas indican una preocupación por distinguir las relaciones y desigualdades entre quienes poseen propiedades y quienes no.

La etnografía de Howard muestra cómo los pescadores son propietarios de los barcos con los que trabajan. Sin embargo, indicar que son propietarios no es muy explicativo, ya que están a merced de los mercados globales, las empresas pesqueras y los marcos regula-

¹⁰ Según información disponible en el sitio web del Municipio de Porto Alegre y de la Secretaría Municipal de Movilidad Urbana - SMMU (EPTC), <https://prefeitura.poa.br/carta-de-servicos>.

torios de los países. Se puede establecer un paralelo con los controladores de aplicaciones que investigamos. Son dueños de los autos que conducen. A diferencia de los barcos, el coche es un bien de consumo masivo deseado por una parte de la población, un medio para pasear en familia, ir al supermercado en las grandes ciudades y acceder a alternativas de ocio. Pero, al igual que los pescadores, los conductores de aplicaciones están a merced del mercado del transporte, de los propietarios anónimos de las plataformas de aplicaciones y de los marcos regulatorios de sus ciudades y países.

El entrelazamiento simbólico de la materialidad de los automóviles es fundamental para quienes utilizan el automóvil como herramienta de trabajo. En el caso de los conductores de aplicaciones, esta cuestión genera mayor confusión: la mayoría posee los automóviles que utiliza para trabajar —al igual que los pescadores estudiados por Howard (2017) poseen sus embarcaciones— y esto no necesariamente los hace menos susceptibles a las condiciones precarias de empleo. Al mismo tiempo, la especificidad del automóvil como bien singular proporciona una serie de relaciones entre éste y el conductor, fundamental para comprender sus estrategias diarias.

El auto de Silvio fue importante como alternativa económica cuando pidió ser despedido de la empresa para la que trabajaba, en el sector de venta de camiones. A sus 57 años le resultó muy difícil reinsertarse al mercado laboral, luego de haberlo abandonado por un proceso de enfermedad mental. Trabajar como conductor de aplicaciones es algo que definitivamente no le gusta, “pero es lo que tiene”, lamentó. Su biografía se entrelaza con la de su coche, pues así inició la conversación con nosotros, describiéndonos un accidente de tráfico que sufrió. Además de la inmediata y necesaria reparación, los impactos y la sensación de que el coche “ya no era el mismo” le convirtieron en un cazador de ruidos.

Uber es una prestación de servicios, no estás vendiendo nada, sólo hay que hacer bien tu trabajo. Lo que intento hacer es dejar el coche, sobre todo el coche viejo... Trabajo con equipos viejos. El coche es del

2013. Lo tengo desde cero km. Entonces es un auto bien mantenido. Internamente, este coche es cero. Cuando me choqué, había desinfectado completamente el auto, el auto estaba así... ¡Lo había hecho espejo, hombre, una semana antes de tener el accidente! ¡El chico que me hizo el pulido se volvió loco! Es realmente mala suerte, ¿verdad, hombre? Mantenga el coche libre de ruidos. La suspensión debe estar al día, no chocar. De lo que se trata este coche, de lo que todavía tengo que deshacerme es del ruido. Utilizo un neumático remodelado, que es más barato, pero el ruido al utilizarlo, vas a 80 km por hora en una carretera como la BR 116 [carretera nacional que conecta Porto Alegre con otros municipios] de la vida, canta, como si fuera con algún rodamiento roto. Hace el mismo ruido que si tuviera el rodamiento roto. Tengo que deshacerme de este ruido. También hay dos rodamientos que están a medias, ya hay que cambiarlos y yo, estas llantas, quiero ver si puedo poner una llanta nueva, parar esto... Más caro, pero no sirve, hay que ponerlos... Peor es un ruidito molesto, ¿sabes? (Silvio -agosto de 2019).

Esta narrativa muestra cómo para los conductores de aplicaciones existe una relación directa entre la calidad del trabajo —“trabajo bien hecho”— y la calidad y el “cuidado” del automóvil. El accidente significa riesgo para la vida, pérdida económica y el “valor” cualitativo del trabajo mismo. La vigilancia y mantenimiento de los vehículos se realiza pensando en el público al que se presta el servicio.

Me molestaron, porque escuché los ruidos todo el día... Pero sigo pensando en la persona que está detrás. Los ruidos normalmente venían de la parte trasera, donde estaban instalados los cilindros, ¿sabes? Seguía chocando y el auto tenía un montón de cosas de plástico adentro, ¿sabes? Entonces comencé a buscar los ruidos. Para aislar con plástico, con espuma. Y ahora, el coche, teniendo en cuenta el año, el kilometraje, está muy silencioso... Tiene sus ruidos normales, el motor, la rueda y... ya está. ¡Pero es muy silencioso! (Silvio - agosto de 2019).

El coche de Silvio no es la “nave espacial” del sueño cumplido de Sandra, a pesar de que también tiene su biografía. Para Silvio, el automóvil es equipamiento, una combinación de preocupación por el coche, el coche como un bien amado, un barco, un sueño conquistado de otras posibilidades y un equipamiento que enloquece, que está poblado de “extraños” que están “allí”, cerca del asiento trasero. Una de las principales preocupaciones de los conductores de aplicaciones es la impresión que tendrán los pasajeros de “su” coche. Esto resulta en una gestión de la “economía doméstica” (Müller, 2009), que involucra al vehículo y su mantenimiento. Por eso, comprar un coche es sólo el primer paso, si se consideran los costes en la “punta del lápiz”. El dinero es un tema cotidiano para los conductores de aplicaciones y el coche tiene mucha influencia en ello.

2. Un auto es una cosa costosa

Calcular los costos del carro es un aspecto central del trabajo de los conductores de aplicaciones. Las empresas de plataformas exigen a los conductores que cumplan criterios que incluyen el año del coche (no se puede trabajar con vehículos muy antiguos) y la limpieza interna y externa. Como lo demuestran otros estudios sobre el universo del trabajo en plataformas (Grohmann & Qiu, 2020; Duarte & Guerra, 2020; Salazar Daza, 2021), las políticas de evaluación propuestas por las empresas de aplicaciones, como Uber, 99Pop y Didi, permiten a los pasajeros evaluar a los conductores en base a una serie de categorías preestablecidas. Estas valoraciones establecen la media de cada conductor y cada perfil tiene su propia puntuación. Las calificaciones muy bajas pueden provocar que los conductores sean eliminados de las plataformas. La preocupación por las personas que van en el asiento trasero representa la preocupación por la propia valoración, lo que implica el cuidado del coche.

En Brasil, pagar un automóvil es una acción que perdura en el tiempo, ya que casi siempre se realiza financiamiento o alquiler, o

incluso si pensamos en los gastos constantes con mantenimiento, impuesto a la propiedad de vehículos automotores (IPVA) y combustible. La compra en sí se prolonga en el tiempo, el dinero se prorroga, se paga a plazos. Gastar dinero no termina al finalizar la compra del vehículo, comienza ahí. Se trata de un acto continuo, ocupa un espacio destacado en el pensamiento de los conductores de aplicaciones. El dinero gastado en el coche es una preocupación constante, directamente relacionada con la preocupación por los pasajeros.

Hablar con Gabriel fue una forma de acercarse a esta información. Tiene 36 años, nació en Porto Alegre, se formó como profesional en el ramo de seguridad privada, en el que trabajó durante 10 años. Su inicio en el mercado laboral es anterior a esta formación, habiendo trabajado en farmacias, gasolineras y repartidor en motocicleta. Gabriel siempre quiso tener “su propio negocio” y, por eso, en paralelo al trabajo a través de aplicaciones, decidió crear una pequeña empresa. Dominando el proceso de serigrafía, creó una marca de camisetas. La inspiración para el sector de la moda y la confección viene de su madre, que es diseñadora de moda, “¡una persona que hace de todo, desde paños de cocina hasta vestidos de novia!” Es precisamente la división de costos e ingresos la que establece la división entre los dos sectores que operan simultáneamente:

Las ganancias que obtuve de las ventas de mis camisetas originales estaban destinadas a invertir en eso. Lo importante fue que me di cuenta de que con los ingresos de Uber podía hacer otras inversiones. Si no mezclase las cosas (Gabriel, marzo de 2021).

El trabajo en plataformas de transporte exige un conjunto complejo de gestión económica diaria por parte de las personas que lo realizan. El equilibrio entre los costos de mantenimiento del vehículo propio o pagos de alquiler semanales, más el combustible y las tarifas que cobran las plataformas, como explicó Gabriel:

Tengo un auto del 2015, es seminuevo. Ya tiene rodaje y me da costo de mantenimiento. Muchos conductores hoy en día entienden que

su coche no puede recibir mantenimiento. En mi opinión, un profesional que trabaja con el vehículo tiene que saber dividir las cosas. Ejemplo: mi padrastró tiene un auto del mismo año que el mío. Mi coche tiene 315 mil kilómetros, el suyo 21 mil. Como su automóvil es privado, lo compró hace 4 años. Como no tiene gastos de mantenimiento para este coche, va y lo cambia por uno nuevo. En mi caso, el coche es una herramienta de trabajo. Cito números: 38 mil reales, es del año 2015, un auto usado. Hoy este auto es mío, si siguiera esta línea 0 para el año 2021, el mismo auto cuesta 68 mil reales por adelantado. Si financio este mismo auto: 100 mil reales. Es una inversión de 100 mil reales entonces te puedo decir que voy a estar 3 años sin tener ningún tipo de mantenimiento, pero te puedo decir claro que no me da un costo anual de 13 mil reales si divide eso entre 12... Lo mismo ocurre con la gente que alquila un coche, el alquiler hoy es de 2.000 reales. La gente dice esto: alquilo un coche porque no quiero mantenimiento. El auto no te da 2 mil reales de mantenimiento al mes. La persona no se da cuenta de que, en realidad, lo que hace es pagar 24 mil reales al año por tener un auto alquilado (Gabriel – marzo de 2021).

Los costes considerados no son sólo de adquisición, sino especialmente de mantenimiento del coche, como “herramienta de trabajo”. Nuevamente, la diferenciación conceptual entre “automóvil particular” y el automóvil de un “profesional que trabaja con el vehículo” es necesaria para comprender qué tipo de elecciones económicas se tomaron y qué significados simbólicos se atribuyeron a ese vehículo. Durante la pandemia de COVID-19, que tuvo un profundo impacto en los trabajadores brasileños en el período 2020-2022, especialmente en aquellos sectores de la economía que “nunca se detuvieron” (Soares, 2021), Gabriel advirtió a sus colegas sobre la necesidad de ser cautelosos con las adquisiciones de vehículos:

Para nosotros, los conductores de aplicaciones de hoy, un automóvil popular de 68.000, la línea de crédito para un vehículo como ese hoy es absurda, ¿sabes? Si el tipo tiene un poco de razonamiento así, ac-

túa con más cautela, con más frialdad. Les digo a mis compañeros, jueguen con el carrito más viejo, empújenlo despacio y esperen, no es el momento (Gabriel – marzo de 2021).

Hay otro elemento importante en la narrativa de Gabriel: las valoraciones que hacen los conductores entre comprar o alquilar un coche. Este es un tema recurrente, objeto de discusiones, opiniones y consejos de las personas más diversas. Aunque la mayoría de las personas con las que hablamos trabajan con coche propio, el alquiler es otro de los negocios recurrentes que involucran vehículos y lo realizan los conductores. Mostramos, en otro texto (Gómez, 2022), cómo en Estados Unidos —donde el acceso a los automóviles está generalizado entre la población— las *categorías* de automóviles importan mucho. Allí encontramos personas que, a pesar de tener un coche personal, tenían como práctica habitual alquilar un SUV¹¹ para trabajar en las categorías de transporte de lujo, las más rentables. En Brasil, la relación con el alquiler aparece en dos situaciones: cuando es para uso personal, siempre se intenta pagar el alquiler; cuando es para otros, demuestra un estatus social adquirido. La posibilidad de tener un coche propio -con el que se trabaja- y también un segundo vehículo, utilizado para alquilarlo a otro conductor y recibir “ingresos”, denota un logro importante y es una señal de avance social. Observamos dos casos:

Adriana, 36 años, residente en Alvorada, empezó a trabajar con aplicaciones en un alquiler compartido con su cuñado. Trabajar con las aplicaciones fue “una medida de emergencia”, tras la separación y la necesidad de mantener a sus cuatro hijos menores. Después de estar casada durante 15 años con un hombre que “no la dejaba hacer nada”, al separarse se dio cuenta “de que no tenía experiencia de nada” en el mercado laboral. Las aplicaciones (y el alquiler de coches) fueron seleccionadas por su baja barrera de entrada y por ser una alternativa “para aquellos que necesitan ganar dinero rápido”.

¹¹ Un vehículo SUV es un vehículo deportivo utilitario (Sport Utility Vehicle) que combina características de un automóvil y de una camioneta.

Un amigo mío terminó presentándome las aplicaciones. Empecé a alquilar un coche con mi cuñado. Él y yo alquilamos, compartimos coche y, después, logré comprarme uno. Pero luego terminé chocando el auto, terminé perdiéndolo. Después seguí con un coche alquilado. De ahí en adelante sólo trabajé con autos de alquiler, he trabajado con varios autos, varios, varios autos (Adriana - mayo 2021).

El caso de Adriana muestra cómo el alquiler de un vehículo era compartido entre ella y su cuñado. Esta es una práctica común que notamos a lo largo de la investigación: el alquiler o el financiamiento se administran como un proyecto colectivo, que moviliza redes familiares o vecinales. Incluso las personas que alquilaban su coche “a otros” intentaban hacerlo dentro de la red de relaciones más estrecha.

Otra situación de alquiler es la de Eunice, quien se presentó como “exitosa” (Dios, 2020), pues tenía dos autos y pudo alquilar el segundo para trabajar como Uber. El desafío era establecer criterios de selección para esta persona. Además de “conducir bien y pagar bien”, buscó una relación específica con el trabajo, directamente ligada a las formas de conocer y moverse por los territorios urbanos.

Preferiblemente trabajar en lugares que no sean tan propensos a la violencia o que tengan tantos huecos, verdad, porque... Hay que saber dónde, más o menos, a la persona le gusta trabajar. Porque hay lugares aquí que ¡Dios mío en el cielo! Alvorada, no por la violencia, sino por el tema de las calles, a nadie le gusta trabajar en Alvorada (Eunice – octubre de 2019).

Comprar un segundo coche era, por tanto, una inversión y alquilarlo a otras personas era también un símbolo de realización de un proyecto de vida. Entre las clases bajas, especialmente los brasileños, tener un automóvil es un logro deseado, pensado con mucho cuidado y por el que se paga caro. Por lo tanto, alquilar un coche a alguien es renunciar momentáneamente a una propiedad preciada, un símbolo de ascenso. Las historias de la gente se suman a las historias de los

automóviles y las preocupaciones sobre la autoprotección se extienden al mantenimiento de los automóviles.

Tener un automóvil es fundamental para las narrativas de los conductores, pero ¿qué pasa con trabajar con él? Cuando se empieza a conducir por la ciudad durante largas horas, el vehículo empieza a interactuar con las personas de una forma diferente, provocando un agotamiento físico y cognitivo.

3. Cuerpos y autos desgastados

El volante cobra factura fue una expresión entre algunos de los conductores con los que hablamos. Se refiere al cansancio que provoca conducir durante varias horas como exigencia de este tipo de trabajo. La metáfora de la carga hace pensar. Integra las formas de calcular y articular el pago y mantenimiento del automóvil desde otra dimensión de costos que implica trabajar mientras se conduce. La exigencia se da de diferentes maneras, ya sea en la relación familiar, como el trabajador que dijo que por trabajar de noche ya no veía a su familia, o por cansancio por las intensas jornadas de trabajo. Parte de la intensa rutina de Clarissa, de 33 años, quien tiene su trabajo formal durante el día y labora con las aplicaciones durante la noche, acercó su vida al auto:

¡Es increíble! Antes de la pandemia, los fines de semana dormía en el coche, tenía todas mis cosas en el coche: tenía una almohada, un edredón... ¡Es verdad! Almohada, pasta de dientes... (Clarissa –abril de 2021).

Esta experiencia, en cierta manera, hace referencia a la obra *Nomadland* (Bruder, 2017), libro que fue la base de la película del mismo nombre, ganadora del Oscar a la mejor película en 2021, que narra la vida de personas que recurrieron a vivir en un vehículo, debido a la crisis económica en Estados Unidos. Con el efecto “enloquecedor del tráfico”, muchos conductores optan por conducir de noche. Si

por un lado se facilita el tráfico, se altera la rutina familiar. Este es el caso de Jonas y Eunice, cuyos respectivos cónyuges comenzaron a expresar que “nunca están en casa”. Eunice gestiona estos horarios:

Hay horas pico: por la mañana, desde las once y media hasta las dos y media como máximo. A veces más corto. Y al final de la tarde. Por la noche, hasta que cierra la universidad, está muy bien. La noche es muy buena. Aquí en Porto Alegre, debido a la violencia, Uber es muy bueno. Hay dos razones, por la noche no habrá tráfico, cierto, habrá tráfico reducido. Y el que está en la calle no se atreve a quedarse en la parada esperando un autobús, llama a un Uber para desplazarse. Entonces, a la persona que tenga el coraje de tomar un Uber de noche le irá bien. Realmente me gusta. Ya no trabajo así porque estoy casada y entonces quien trabaja en Uber suele tener un problema con la otra persona que vive en su casa, ¿no? Sí, mi marido me exige mucho: él llega a casa y yo nunca estoy. Para mí es difícil, él sale del trabajo a las cinco horas de la tarde y se va a casa. ¡Bah, cinco horas es imposible! Entonces, había veces que salía a las cinco de la mañana, trabajaba hasta las nueve, venía aquí, tomaba un café, quedaba con alguien aquí, me relajaba así y, si conseguía que me llevaran a casa, yo iba para casa. Me quedé en casa un rato y me fui más tarde, trabajando hasta medianoche (Eunice – octubre de 2019).

Trabajar de noche (Pozos, 2018) es un arma de doble filo: por un lado, expone a los conductores a riesgos y, por otro, activa los bonos de una “economía nocturna” (Yeo y Heng, 2014), capitalizando el miedo. Este estudio de los ritmos urbanos se conecta con el intento o estimación que hacen los trabajadores del volumen de carreras que deben realizar en un día.

El ritmo intenso de trabajo, de “hacer una carrera tras otra”, agota el cuerpo y desencadena una temporalidad específica. En comparación con trabajos anteriores, en la administración municipal o en la gestión de ambulancias, Jonas ve la rutina de Uber como una repetición agotadora:

Esto aquí, dentro de lo que había estado haciendo, es algo mecánico. Entonces, el análisis es muy..., se vuelve casi simplista, algo extremadamente mecánico, ¿verdad? (Jonas - noviembre de 2019).

La imagen de la rutina laboral, según narra Silvio, está en las suelas de sus zapatos. La presión constante del pie sobre el embrague del coche, la repetición de gestos que se suma al dolor en las piernas, provoca un agujero en la suela del zapato (figura 1).

Júlio informó cómo su rutina de conducción se volvió más difícil durante la pandemia:

Actualmente estamos viviendo un momento muy difícil. Ya sea por las bajas tarifas, el alto precio de la gasolina o la dificultad incluso para almorzar. Para que tengas una base, hoy estamos en Porto Alegre en la bandera negra. Y ya lo sabes: no tenemos restaurante para almorzar. Los restaurantes que nos han atendido son algunos restaurantes clandestinos que hay por ahí, de algunos puntos de la ciudad que el conductor conoce bien. La parte de comer se vuelve difícil, hay que ir a una panadería o entrar a un mercado, comprar una galleta, un refresco, no es saludable, ¡tu cuerpo paga! ¡El cuerpo eventualmente pagará! Pero aun así tenemos que estar ahí conectados a la aplicación entre doce y catorce horas. Hago un promedio de catorce horas todos los días, de domingo a domingo. Intento darme el lujo de parar al menos una tarde a la semana, el fin de semana, para prestar más atención a mis hijos, a mi rutina, ya sabes. Son hijos de diferentes matrimonios, esta rutina, esta matemática, esta igualdad es muy complicada, pero lo podemos lograr, gracias a Dios, mucha salud, con entendimiento de las partes también, ¿no? Podemos manejarlo (Julio – marzo de 2021).

Figura 1. Pie de embrague y pie de acelerador



Fotografía: Guillermo Gómez, 2019.

Cuando inicia la aplicación —99Pop, Uber, Cabify, etc.— el conductor queda disponible para llamadas desde una región cercana. Cuando llaman, recibe una advertencia sonora que informa a qué distancia está del pasajero y cuál es su calificación, el tiempo estimado de viaje y, más recientemente, la ubicación. El objetivo de un día de trabajo ideal es el mismo que desgasta a los conductores: aceptar sin parar un viajeras otro.

¿De quién es el coche? Algunas palabras finales

En este capítulo mostramos que comprar, mantener y trabajar con un automóvil son actividades impregnadas de narrativas y significados culturales. Las biografías de los conductores de aplicación eran narradas por ellos y tenían una profunda relación con las biografías de los coches. El automóvil es un bien de estima, prestigio y estatus en la cultura brasileña. En cambio, para los conductores de aplicaciones es una herramienta de trabajo. Las narrativas que involucran automóviles, dinero y su mantenimiento están entrelazadas en la vida de las personas. La personalización de los coches indica esta estrecha conexión: lo notamos en pegatinas, camisetas de organización, luces, aromas. Por otro lado, la presencia constante de “personas extrañas” en “mi” coche requiere el desarrollo de una tolerancia ante esta extrañeza, lo que cambia la interpretación simbólica del coche. En estos sentidos cambiantes oscilan la limpieza y la suciedad. El automóvil cambia de estatus: de coche particular a coche profesional.

Nuestra etnografía demuestra cómo los cálculos constantes sobre los automóviles y los cálculos específicos del trabajo dan forma a las economías cotidianas de estas clases trabajadoras. La financiación como forma de crédito tiene un aspecto relevante, mientras que el alquiler es otra forma de pensar la propiedad, alquilar para uso de sí mismo o de otros. Sugerimos que una herramienta importante para comprender el transporte basado en aplicaciones es pensarlo desde la perspectiva de la antropología de mercado. En la compra de un vehículo para las clases trabajadoras participan compañías de seguros, ventas informales de autos usados, concesionarios y empresas de alquiler de vehículos. El alquiler a terceros, cuando un conductor de una aplicación posee un segundo coche y lo alquila a sus “compañeros”, es minoritario, pero es una señal de prestigio social y de consolidación del proyecto.

También evaluamos los daños causados por el automóvil a la salud física y mental de los conductores, los ruidos repetitivos, las preocupaciones por accidentes y daños al automóvil y los impactos de la experiencia de estar en el automóvil que sienten “aquellos que están en el asiento trasero”, los clientes. Los pasajeros adquieren múltiples estatus: por un lado, clientes; por el otro, “gente rara” que está en “mi” coche.

La mayoría de las historias relacionadas con automóviles se referían a métodos de pago. Los ahorros para cambiar de modelo, la proeza de encontrar un buen auto “usado” y la increíble financiación. “Sigue el dinero”, mostró las posibilidades de compras, alquileres, financiamiento, mantenimiento, pintura, accidentes, cambios de autos, evaluaciones y ayuda a pensar en el trabajo a través de aplicaciones. El proceso de compra de un automóvil, para las clases populares brasileñas, está involucrado en una red de relaciones que combinan trabajo, parentesco y economía cotidiana. Es fundamental estudiar las relaciones de parentesco que se establecen entre las personas para comprender los procesos de compra, financiación o alquiler de vehículos. En particular, queremos demostrar que un estudio de un universo de investigación comúnmente asociado con las “nuevas tecnologías” o el “capitalismo de plataforma” —conductores de aplicaciones— puede ser estudiado desde una perspectiva etnográfica atenta a otras dimensiones, como las relaciones de parentesco y vecindad, los proyectos de vida. De esta manera, queremos señalar que están en juego múltiples concepciones del valor en las transacciones económicas y esperamos que esta investigación pueda contribuir en este sentido. Eso permitiría destacar la descripción, y no exclusivamente la explicación, como manera de conocer las formas de trabajo en el mundo contemporáneo.

Bibliografia

Bernstein, Henry (2010). *Class Dynamics of Agrarian Change*. Winipeg: Fernwood Publishing.

Bruder, Jessica (2017). *Nomadland: Surviving America in the twenty-first century*. New York: W.W. Norton Company.

Carsten, Janet (2014). A Matéria do Parentesco. *Revista de Antropologia da UFSCar* 6 (2), pp. 103–118. <https://doi.org/10.52426/rau.v6i2.125>

DaMatta, Roberto (1997). *Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro*. Rio de Janeiro: Rocco.

Dantas, Luísa Maria Silva (2016). *As domésticas vão acabar? narrativas biográficas e o trabalho como duração e intersecção por meio de uma etnografia multi-situada - Belém/PA, Porto Alegre/RS e Salvador/BA*. [Tese Doutorado] Curso de Antropologia Social, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. <http://hdl.handle.net/10183/156334>.

Dantas, Luísa Maria Silva (2013). Destino ou escolha? Narrativas e memórias acerca do trabalho a partir das experiências intergeracionais de domésticas em Porto Alegre/RS. *Iluminuras* 14 (33). <https://doi.org/10.22456/1984-1191.42363>

Dios, Maria Luisa Escalona de (2020). Personal: Mapeando uma Nova Profissão no Mercado de Serviços Pessoais. *Iluminuras* 21 (52). <https://doi.org/10.22456/1984-1191.98599>

Douglas, Mary (2014). *Pureza e perigo*. São Paulo: Perspectiva.

Duarte, Fernanda y Guerra, Ana (2020). Plataformização e trabalho algorítmico: contribuições dos Estudos de Plataforma para o fenômeno da uberização. *Eptic* 22 (2).

Fonseca, Claudia (2005). Concepções de família e práticas de intervenção: uma contribuição antropológica. *Saúde e Sociedade* 14 (2), pp. 50–59. <https://doi.org/10.1590/S0104-12902005000200006>

Gehl, Jan (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press.

Gómez, Guillermo Stefano Rosa (2022). Etnografia dos valores do trabalho e do dinheiro entre motoristas de aplicativo em Porto Alegre (Brasil) e Atlanta (EUA) [Tese Doutorado] Curso de Antropologia Social IFCH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. <http://hdl.handle.net/10183/255685>

Grohmann, Rafael y Qiu, Jack (2020). Contextualizando o Trabalho em Plataformas. *Contracampo* 39 (1).

Howard, Penny McCall (2017). *Environment, labor and capitalism at sea: "Working the ground" in Scotland*. Manchester: Manchester University Press.

Jacobs, Jane (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.

Kopytoff, Igor (2021). A biografia cultural das coisas: a mercantilização como processo. En: Appadurai, Arjun (Org.). *A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural*. Niterói: Eduff.

Latour, Bruno (2005). *Reassembling the social: An introduction to actor-network-theory*. Oxford University Press.

Lutz, Catherine y Fernandez, Anne (2010). *Carjacked: the culture of the automobile and its effect on our lives*. New York: Palgrave Macmillan.

Machado, Dyonelio (2004) [1935]. *Os Ratos*. São Paulo: Planeta

Miller, Daniel (2001). *Driven Societies*. En: Daniel Miller (Ed.). *Car Cultures*. Oxford: Berg.

Müller, Lucia Helena Alves (2009). “Então, eu fui à luta!”: repensando as representações e práticas econômicas de grupos populares a partir de uma trajetória de ascensão social. *Política e Sociedade* 8 (15). <https://doi.org/10.5007/2175-7984.2009v8n15p145>

Oliven, Ruben George (2004). *Detrás del dinero en los Estados Unidos*. En: Grimson, Alejandro; Ribeiro, Gustavo Lins y Semán, Pablo (Org.). *La antropología brasileña contemporánea. Contribuciones para un diálogo latinoamericano*. Buenos Aires: Prometeo.

Peirano, Mariz (2006). *A Teoria Viva e outros ensaios de antropologia*. Rio de Janeiro: Zahar Editores.

Rocha, Ana Luiza y Eckert, Cornelia (2005). O antropólogo na figura do narrador. En: *O tempo e a cidade*. Porto Alegre: UFRGS.

Sahlins, Marshall (2013). *What kinship is -and is not*. Chicago: University of Chicago Press

Salazar Daza, Carolina (2021). Con Uber yo puedo sobrevivir, pero progresar no: el trabajo en plataformas digitales de transporte en Quito (Ecuador) dentro de un mercado laboral pauperizado. *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo* 5 (10). <https://ojs.ceilconicet.gov.ar/index.php/lat/article/view/815>

Soares, Marcelo (5 de abril 2021). Mortes entre caixas, frentistas e motoristas de ônibus aumentaram 60 % no Brasil no auge da pandemia. *Diário El País*. <https://brasil.elpais.com/brasil/2021-04-05/caixas-frentistas-e-motoristas-de-onibus-registram-60-a-mais-de-mortes-no-brasil-em-meio-ao-auge-da-pandemia.html#4>

Thrift, Nigel (2004). Driving in the city. *Theory, Culture & Society* 21 (4-5), pp. 41-59.

Weber, Florence (2002). Práticas econômicas e formas ordinárias de cálculo. *Mana* 8 (2). <https://doi.org/10.1590/S0104-93132002000200006>