

## **CONDUÇÃO ALGORÍTMICA DE CONDUTAS: UM ENSAIO SOBRE AS TECNOLOGIAS PRIVADAS DE GOVERNO<sup>1</sup>**

Renan Giménez Azevedo (PPGAS/UFRGS)

Neste ensaio, proponho pensar as modalidades de tecnologia de governo em plataformas de prestação de serviços, a partir da experiência do entregador da Uber Eats<sup>2</sup>. De maneira geral, a maioria dos textos desta literatura estão voltados para as dinâmicas estatais e públicas (FERGUSON; GUPTA, 2002; GUPTA, 1995, 2012). Ao recuperar esta literatura que propõe pensar no Estado como o resultado de uma série de relações, quero refletir quais os processos que permitem o funcionamento e a existência de empresas cujo principal ativo é uma mescla de coleta de dados e logística. Proponho, assim, pensar nestas empresas como detentoras de formas privadas de condução das condutas.

Em minha dissertação (AZEVEDO, 2020), tratei de como um modelo de cultura empresarial era manifestado e praticado por funcionários e associados de uma organização da classe patronal caxiense, a Câmara de Indústria, Comércio e Serviços de Caxias do Sul (CIC). O argumento apresentado era que as práticas de gestão da CIC, que passava por um discurso de êxito do empresariado local, são articuladas por artefatos, como os livros comemorativos e o mapa estratégico, cuja feitura e o conteúdo analiso. Deste modo, partindo do argumento mercadológico de Callon (2013, 2016), sugeri que estes artefatos são as materialidades em que as performances discursivas ocorrem. Se trazer este raciocínio para o presente texto, teria de apontar quais seriam as materialidades por onde estas empresas se manifestam. Sugiro que as infraestruturas que fundamentam a logística destas empresas podem ser identificadas em dois pontos de articulação: os aplicativos e os entregadores. Tal articulação deve fundamentar no entendimento que tais tecnologias compõem um aspecto na constituição de um tipo de sujeito, no caso, os ciclo-entregadores de aplicativos. A condução que os algoritmos conduzem sobre os corpos daqueles que trabalham em plataformas de entregas de alimentos leva a um emaranhamento de códigos e linhas diversas (DELEUZE; GUATTARI, 2017; DELEUZE; PARNET, 1998), onde significados e concretudes se imiscuem sobre estes corpos que, por sua vez, materializam relações políticas e econômicas.

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado na 33ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 28 de agosto a 03 de setembro de 2022.

<sup>2</sup> Este texto parte dos resultados da pesquisa de pós-doutorado realizada no âmbito da Rede Covid-19 Humanidades com financiamento do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações.

Devo apontar que estas plataformas se fazem mais ou menos presentes no cotidiano, conforme seus serviços, sempre ofertados por meio de seus aplicativos; são, então, demandados. Por serem empresas, as tomadas de decisão dos usuários e dos algoritmos seguem uma lógica que busca a maximização dos lucros. Desde as recompensas dos entregadores e as distâncias das corridas, até os cupons de descontos para os clientes e as bonificações para os restaurantes, tudo passa neste registro discursivo monetário. Por consequência, é seguro imaginar que a maior presença destes aplicativos possa ser pensada como uma naturalização e generalização das lógicas empresariais (como oferta-e-demanda e maximização de ganhos e minimização dos prejuízos) no tecido social, de modo que a sociedade seja pensada o mais próximo possível no registro empresarial (FOUCAULT, 2008). Em uma lógica que opera valores de mercado noutros campos sociais, há pelo menos duas consequências a serem ponderadas: a primeira é pensar a sociedade em termos estritamente econômicos e monetários, mesmo em esferas que não são exatamente desta seara, ou seja, axiomas para a alteração de termos qualitativos em quantitativos (DELEUZE; GUATTARI, 2011); e a segunda é a possibilidade de ser possível testar e validar as atividades do poder público a partir *desta lógica de mercado*: “trata-se de ancorar e justificar uma crítica política permanente da ação política e da ação governamental” (FOUCAULT, 2008, p. 338). Assim, se constituiria uma crítica às políticas de governo que não seja apenas política ou jurídica, mas que teria um lastro mercantil, um cálculo utilitarista, em seu repertório.

Na possibilidade de inclusão desta racionalidade pautada na economia de mercado sobre as ações sociais, Foucault (2008) propõe o surgimento de novas formas de governamentalidade (FOUCAULT, 2015) para dar conta dos sujeitos que podem ser produzidos nestes contextos. Para tanto, o *homo oeconomicus* seria uma interface que possibilita a governança sobre sujeitos interpelados pelas diversas economias governamentais, não necessariamente monetárias ou financeiras, que o interpelam. Friso que, apesar de usar a palavra “economia”, as negociações não são obrigatoriamente de caráter monetário, mas elas apenas tomam o raciocínio das transações financeiras empresariais como forma de pensamento, e o *homo oeconomicus* neoliberal é uma figura que sintetiza tais relações (DARDOT; LAVAL, 2016; FOUCAULT, 2008).

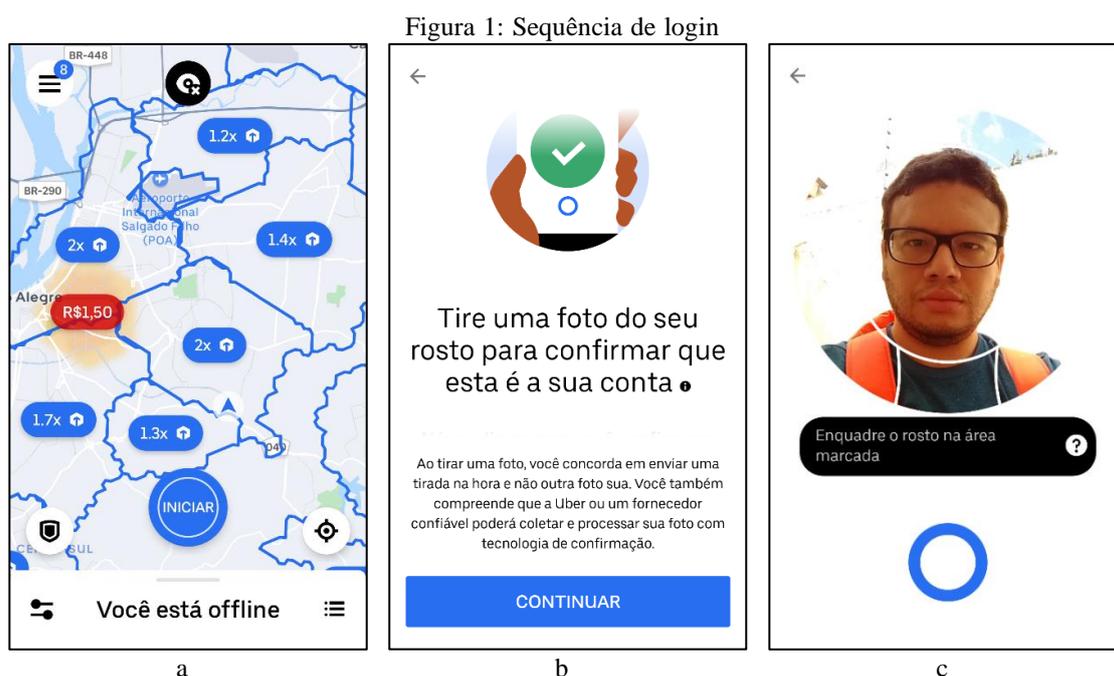
De modo a ilustrar este argumento, compartilho minha experiência nas entregas pelo aplicativo Uber Eats nas páginas seguintes<sup>3</sup>. A minha pesquisa com ciclo-

---

<sup>3</sup> É importante dizer que esta etapa do campo ocorreu entre 2020 e 2021, ou seja, antes das mudanças na Uber Eats em concentrar as entregas a partir de pontos específicos, os *cornershops* (ver UBER, 2022).

entregadores possui uma série de características que devem ser levadas em consideração. Em linhas gerais, percorro minhas rotas de entrega com fins intelectuais e não financeiros, ou seja, eu não trabalho fazendo entregas em bicicleta como modo de subsistência. Desta forma, meu cotidiano de entregas é bem menos intenso que a de outros entregadores que chegam a cumprir jornadas de trabalho que passam de dez horas por dia (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020). Entretanto, trago dados que podem ser úteis para compreender a relação entre entregadores e aplicativos.

No início de cada jornada de trabalho é necessário que eu me conecte à plataforma da Uber Driver, indicando que eu estou disponível para fazer as entregas pela Uber Eats. Este procedimento de se conectar a uma rede informática é chamada, em inglês, de *to log in* e, em português, de *logar*. Ela faz referência aos registros (*log*) que são feitos durante o período que alguém está conectado. Para que alguém se logue ao sistema, é necessário abrir o aplicativo e tocar em um botão virtual que aparece junto ao mapa da tela principal, escrito “Iniciar”.



Fonte: Acervo do autor.

Este procedimento é necessário para que os pedidos de entrega do dia sejam aceitos. Conforme a Figura 1, o entregador deverá fazer um autorretrato com a câmera frontal no momento que desejar se logar ao sistema da Uber Eats. A confirmação é

---

Contudo, tais mudanças não afetam nas relações com a interface e com as leituras de dados por cicloentregadores, que é o objeto deste texto.

instantânea: se a fotografia enviada for condizente com a foto de perfil registrada da base de dados da Uber, o aplicativo libera para as entregas. Pela velocidade do procedimento, é seguro supor que alguma tecnologia de inteligência artificial execute as confirmações em lugar de um funcionário humano. Enquanto estiver logado, não são feitas outras confirmações de identidade, a menos que algum cliente acuse que o entregador não se pareça com aquele da imagem. Ao logar, o ciclo-entregador se inscreve em uma longa cadeia onde códigos inscrever-se-ão sobre estes corpos (DELEUZE; GUATTARI, 2011, 2019). Estas codificações ocorrem quando há um registro simbólico sobre um território, sendo que corpos humanos também seriam territórios. Assim, “esses movimentos são movimentos de desterritorialização. São eles que ‘dão’ ao corpo um organismo, animal ou humano” (DELEUZE; GUATTARI, 2019, p. 42 [211]).<sup>4</sup> A inscrição em um aplicativo para começar a fazer entregas é uma forma de codificação destes corpos no fluxo das entregas, do trânsito e do trabalho.

Há diferenças entre o que estou chamando de “Uber Driver” e de “Uber Eats”. Dentro da empresa Uber, existem pelo menos três sistemas diferentes: para clientes (Uber e Uber Eats), para entregadores e motoristas (Uber Driver) e para restaurantes (Uber Restaurant Dashboard). Desta forma, diferentes códigos e informações são acessadas por cada tipo de usuário para que o ecossistema tecnológico da Uber possa funcionar de forma mais fluida. Por exemplo, enquanto clientes devem fornecer endereços de entrega e dados do cartão de crédito para efetuar os pagamentos, os entregadores devem enviar documentos que comprovem suas identidades para a plataforma. Ao mesmo tempo, enquanto clientes conseguem visualizar a localização do pedido, entregadores sabem se aquele cliente passou por algum problema anterior com aquele restaurante (como comida fria ou pedidos errados). Outras empresas e plataformas possuem outras estruturas de dados com tipos diferentes de usuários, que variam de acordo com as necessidades do software.

---

<sup>4</sup> Ao longo de *O Anti-Édipo*, Deleuze e Guattari demonstram como os diversos modelos sociais se transformam e estratificam pelos movimentos de (sobre/de/re)codificação e (des/re)territorialização. Esta problemática é discutida diversas vezes via semiótica: “A escrita, primeiro fluxo desterritorializado, e bebível: ela escorre do significante despótico. Pois o que é o significante em primeira instância? O que ele é em relação aos signos territoriais não significantes, quando ele salta para fora das suas cadeias e impõe, sobrepõe, um plano de subordinação ao seu plano de conotação imanente? O significante é o signo que deveio signo do signo, é o signo despótico que substituiu o signo territorial, que atravessou o limiar de desterritorialização; o significante é tão somente o próprio signo desterritorializado. O signo que deveio letra. O desejo já não ousa desejar, deveio desejo do desejo, desejo do desejo do déspota. A boca já não fala, ela bebe a letra. O olho já não vê, ele lê. O corpo não mais se deixa gravar como a terra, mas se prosterna diante das gravuras do déspota, o além-terra, o novo corpo pleno” (DELEUZE; GUATTARI, 2011, p. 273, ênfases no original).

A partir do momento em que o entregador está logado, as entregas seguem um protocolo padrão. Na tela do *smartphone*, mensagens da Uber Driver surgem a cada pedido, informando o valor da viagem e o local de retirada. Para aceitar o pedido, o entregador deve tocar em qualquer parte da tela em que aparece a mensagem e pode negar tocando em um X indicado no topo. Por conta do curto período que estas imagens ficam na tela e das dinâmicas do trânsito, nunca consegui registrar uma captura de tela destas mensagens, mas deve-se dizer que elas são difíceis de ler: o leiaute da Uber Eats usa as cores preto, verde e branco; a mensagem tem um fundo preto com o valor na cor verde. Sob a luz do sol, é muito difícil de saber para onde se vai lendo estas mensagens, então é normal que corridas sejam aceitas sem saber o destino.

A retirada do pedido nos restaurantes igualmente segue um protocolo que é mediado pelos dispositivos informáticos. Em geral, os entregadores devem se dirigir a um guichê específico para encomendas feitas pelos aplicativos e acusar o nome do cliente ou o número do pedido para retirá-lo. Idealmente, o restaurante deveria informar se a comida já está pronta pela própria interface de *status*, em que o entregador pode verificar a situação, mas isto não é uma regra seguida por muitos estabelecimentos. Além disso, o entregador já deve iniciar a corrida assim que retirar a encomenda, arrastando um botão virtual na tela do *smartphone*. Algumas redes de *fast-food* exigem que o entregador inicie a corrida antes de entregar o lanche, como forma de evitar extravios.

Um outro aspecto que devo trazer é a respeito da limitação do *software*. Um dos dados que eu forneço para a plataforma pelo *smartphone* é minha posição em coordenadas GPS. Assim, o sistema da Uber Driver encontra pedidos em restaurantes próximos a mim (dentro de um raio de 5 km) e informa o pedido em uma mensagem para que eu o aceite ou não<sup>5</sup>. Entretanto, a navegação ao destino depende de outra plataforma, como o Google Maps, que é o programa de geolocalização e navegação nativo em sistemas Android.

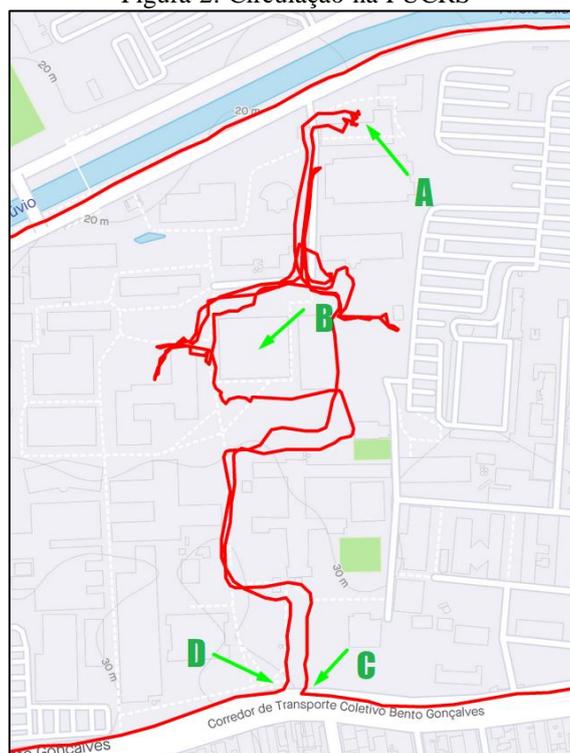
A principal limitação dos sistemas da Uber, do Google ou de qualquer outra indústria que utilize informações para orientar seus usuários é justamente a justaposição com a realidade. A experiência no asfalto não é devidamente transposta pelos dados coletados e utilizados para a tomada de decisão. Caso o entregador não saiba improvisar para solucionar esta questão, o sistema travará. Trago um exemplo do meu campo: em

---

<sup>5</sup> Este cálculo logístico muda conforme a modalidade de entregas. Há duas categorias, OL (vinculado a um restaurante) ou Nuvem (sem este vínculo). Além disso, também é possível que a bicicleta seja alugada ou não. Desta forma, o algoritmo poderá considerar os pontos de aluguel de bicicleta e a distância do restaurante do OL para os cálculos das rotas. No meu caso, atuo como Nuvem e com bicicleta própria em minhas incursões a campo.

um dia de entregas, meu celular apitou logo em seguida que eu tomei a avenida Ipiranga. Eu sei que um pop-up da Uber Drive surgiu na tela do meu celular informando o local de retirada do pedido, o preço e um botão para aceitar o pedido. Digo que *eu sei*, pois não consegui ler na tela. Pedalar numa avenida com o aparelho equilibrado sobre o guidão não permite longas leituras na tela, então apenas cliquei confirmando meu aceite, e a navegação do Google Maps tomou conta da tela. Segui as instruções que a voz feminina e robótica do GPS orientava (“Em 200 metros, curva suave à direita”), e cheguei na PUCRS pela avenida Bento Gonçalves. No *campus*, fiquei circulando para encontrar o local que o GPS informava. O problema, no entanto, é que o endereço indicado *não era* o mesmo endereço real, como mostro na Figura 2, um detalhe do mapa produzido pelo Strava (um aplicativo para registro de atividades físicas que inclui informações como o itinerário, tempo, distância e altura) onde a linha laranja indica a minha movimentação.

Figura 2: Circulação na PUCRS



Fonte: Acervo do autor.

A localização informada no Uber Eats/Google Maps indicava que o restaurante estava no ponto B (Figura 2), sendo que o endereço real é no ponto A. Além disso, seria mais fácil acessar a universidade pela avenida Ipiranga (identificada pelo Arroio Dilúvio) do que pela avenida Bento Gonçalves, pois a Ipiranga é uma avenida com ciclovia. As orientações que o GPS indicava, portanto, eram para um automóvel. Entretanto, pela minha posição quando aceitei o pedido (à leste da PUCRS), um carro só poderia acessar

aquele endereço pela Bento. Com estas informações, é nítido que os aplicativos de entrega e de geolocalização calculam suas rotas a partir de deslocamento de carros (ou ônibus). As possibilidades de deslocamento de bicicletas, que se misturam entre pedestres e veículos, vão muito além do esperado atualmente pelos *softwares*. Noutros termos, há limites e fronteiras no sistema, que demandam algum nível de improviso pelos entregadores.

As tecnologias embebidas nestes ecossistemas digitais são de números variados, mas convergem nas práticas de consumo incentivadas para os usuários. No limite, este modelo tecnológico aponta para um aprofundamento de políticas neoliberais (MOROZOV, 2018). Por conta do uso denso e coleta de grandes volumes de dados (*big data*), a capilaridade e a extensão do controle potencial destas plataformas se apresentam em formatos inéditos, inclusive com contradições não antes previstas. Em direção a um encerramento, aponto para algumas linhas de como pensar as tecnologias de governo de uma empresa que se coloca como uma solução logística na sociedade em que está inserida.

Em primeiro lugar, me parece necessário pensar nestes entregadores como sujeitos de uma malha de infraestruturas. Operando em continuidade com *smartphones* e aplicativos, tais sujeitos assentam as fundações que possibilitam as dinâmicas e comunicações entre clientes e restaurantes. Ao estabilizar estas relações, a presença de entregadores naturalizaria os processos técnicos e econômicos existentes nestas malhas. Akrich (2014), em sua etnografia sobre a instalação de kits de iluminação na Costa do Marfim, aponta que um dos papéis dos objetos técnicos é de “estabelece[r] os sistemas de causalidade que se apoiam sobre os mecanismos de rarefação de sentidos” (AKRICH, 2014, p. 179). Além disso, a existência de certos objetos infraestruturais enfatizam certas rotinas pelos usuários, delineando cenários de uso idealizados (AKRICH, 2014). Nestes termos, estou sugerindo que uma empresa como a Uber só pode operacionalizar seus serviços na medida em que longas redes e circuitos de coação existem sob seu domínio, capilarizando uma série de elementos que possibilitam sua infraestrutura e distribuição do poder imamente, e que tal constituição só ocorre, porque há entregadores aptos a performar tais redes. No limite, Uber e outras empresas acabam sublimando essas performances no panorama destas relações, ao se naturalizarem as dinâmicas empreendidas pelos sujeitos envolvidos.

A respeito de como estas tecnologias se projetam na cidade, podemos observar como o mapa na Figura 1 é pensada. Naquela cartografia, Porto Alegre está dividida em diversas regiões e com sinalizações de multiplicadores (1.3x, 1.4x, 1.9x...). Estes marcadores indicam que, em uma certa região e em um período, está acontecendo uma



Como se pode ver na Figura 3, os hexágonos cortam a cidade ignorando ruas e bairros. Isto não é exatamente um problema para o aplicativo, uma vez que os endereços são convertidos em latitude e longitude. Desta forma, o que diferencia um endereço de uma região para outra são as coordenadas espaciais de GPS. A partir destes mapeamentos que as plataformas de entrega podem oferecer serviços de inteligência mercadológica aos restaurantes. Ao estriar a cidade, os algoritmos metrificam e controlam o terreno para produzir dados nas plataformas (DELEUZE; GUATTARI, 2020). Assim, estes novos códigos servem às axiomatizações destas empresas, fornecendo informações parciais ora aos entregadores, ora aos restaurantes, produzindo uma forma de panóptico nestas plataformas (WOODCOCK, 2020).

Trago estes dados para fundamentar meu segundo ponto: estas empresas se fazem presentes em uma lógica econômica que é aceita pelas pessoas que aceitam os termos impostos por elas, de clientes a restaurantes, passando pelos entregadores. Desta forma, é possível efetivar uma gestão das ofertas de trabalho e de remunerações, delegada aos algoritmos codificados nos aplicativos. Novas entregas são liberadas aos entregadores conforme outras atividades são feitas ou estão em vias de conclusão, e as remunerações também podem flutuar pelo maior ou menor volume de pedidos que os clientes solicitam aos restaurantes. Ao delegar as correções das taxas de entregas aos algoritmos embebidos no aplicativo, estas empresas conseguem articular uma forma de “keynesianismo privado” (MOROZOV; BRIA, 2020), ou seja, tal qual no modelo econômico de Keynes (1996), haveria uma centralização das políticas econômicas na administração estatal. Neste modelo de urbanidade, as decisões seriam automatizadas pelo gigantesco volume de dados fornecidos pelos cidadãos para agentes privados capazes de coletar e tratar estas informações (MOROZOV, 2018).

A análise de dados produz uma realidade informacional que os usuários acreditam ter autonomia, como, por exemplo, fornecer a localização exata do pedido para que o cliente acompanhe a entrega. Entretanto, há uma assimetria no fluxo de informações, seja pelo conhecimento físico do trânsito, exclusivo para quem faz entrega, seja pela produção nas cozinhas dos restaurantes. Do leque de dados coletados possíveis, as informações a respeito das remunerações são profundamente desconhecidas (FACILITY; WOODCOCK, 2017; WOODCOCK, 2020), o que reitera a lógica de que quanto mais entregas são feitas, maior a remuneração. Isso, porém, sem avaliar os cálculos que determinam os lucros. Em outros termos, tais cálculos são infraestruturantes destas relações sociais e, da mesma forma que outros objetos técnicos, eles “produzem os modos de organização

social, eles os naturalizam, os despolitizam, dá-lhes um conteúdo diferente” (AKRICH, 2014, p. 181).

Outra ocultação que também ocorre é a das próprias empresas em si. Assim, quando uma frase como “Vamos pedir um Uber Eats?” surge nas conversas de amigos que usam *smartphones*, surge um aplicativo aberto, há um debate sobre cardápio, definem-se os pagamentos e, confirmado o pedido, uma notificação surgirá no próprio aparelho, informando que o entregador chegou com a compra. Entretanto, pouco se discute a respeito dos emaranhados que estas empresas precisam estabelecer para que funcionem. A metonímia presente na sugestão “Vamos pedir um (*insira o nome do aplicativo de pedido de comidas aqui*)?” também sugere que toda a tecnologia logística destas empresas está implícita nas relações entre clientes, restaurantes e demais trabalhadores. Esta naturalização das infraestruturas é um dos reflexos destas empresas que se apresentam como uma solução tecnológica, mas sem assumir as regulações que praticam por meio de algoritmos programados por eles próprios (ABÍLIO, 2020; FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020).

As reflexões que apresentei neste ensaio se propõem a apontar caminhos e tensionar algumas questões que tenho vislumbrado em meu trabalho de campo. De modo geral, esta é uma área de pesquisa relativamente recente e ganhou muito fôlego por conta da pandemia de COVID-19. É curioso, e um pouco estranho, observar a força que estas plataformas e aplicativos possuem nas relações sociais, reorientando as estratégias de mercado de empresas e serviços bem estruturados, bem como colocando em xeque certos modelos de relações de trabalho. Por fim, o que chama minha atenção e traz motivações para minha pesquisa é que existem componentes humanos nestes emaranhados tecnológicos e, mesmo na mais sofisticada das tecnologias, as pessoas ainda se fazem presentes.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C. Plataformas digitais e uberização: a globalização de um Sul administrado?. **Revista Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 13–26, 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38579>. Acesso em: 4 dez. 2020.

AKRICH, M. Como descrever os objetos técnicos?. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 4, p. 161–182, 2014. Disponível em: <http://agbcampinas.com.br/bcg/index.php/boletim-campineiro/article/view/147>.

AZEVEDO, R. G. “**Cultura**” empresarial: abordagem antropológica a partir de uma instituição da classe empresária em Caxias do Sul, RS. 2020. 110 f. - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de

Pós-Graduação em Antropologia Social, Porto Alegre, 2020. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/211443>.

CALLON, M. Qu'est-ce qu'un agencement marchand? *Em*: CALLON, M. *et al.* (org.). **Sociologie des agencements marchands**. Paris: Presses des Mines via OpenEdition, 2013. p. 325–440.

CALLON, M. Revisiting marketization: from interface-markets to market-agencements. **Consumption Markets & Culture**, New York, v. 19, n. 1, p. 17–37, 2016. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10253866.2015.1067002>.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2016. p. 416

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs**. Tradução: Ana Lúcia de Oliveira; Aurélio Guerra Neto; Célia Pinto Costa. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2017. (Capitalismo e esquizofrenia, v. 2). v. 1

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs**. Tradução: Aurélio Guerra Neto *et al.* 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2019. (Capitalismo e esquizofrenia, v. 2). v. 3

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs**. Tradução: Peter Pál Pelbart; Janice Caiafa. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2020. (Capitalismo e esquizofrenia, v. 2). v. 5

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **O Anti-Édipo**. Tradução: Luiz B. L. Orlandi. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2011. (Capitalismo e esquizofrenia, v. 1). p. 560

DELEUZE, G.; PARNET, C. **Diálogos**. São Paulo: Escuta, 1998.

FACILITY, W.; WOODCOCK, J. Far From Seamless: a Workers' Inquiry at Deliveroo. **Viewpoint Magazine**, [s. l.], v. 20, p. 1–20, 2017. Disponível em: <https://www.viewpointmag.com/2017/09/20/far-seamless-workers-inquiry-deliveroo/>. Acesso em: 15 dez. 2020.

FERGUSON, J.; GUPTA, A. Spatializing States: Toward an Ethnography of Neoliberal Governmentality. **American Ethnologist**, [s. l.], v. 29, n. 4, p. 981–1002, 2002. Disponível em: <http://doi.wiley.com/10.1525/ae.2002.29.4.981>.

FILGUEIRAS, V.; ANTUNES, R. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. *Em*: ANTUNES, R. (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. (Mundo do Trabalho). p. 59–78.

FOUCAULT, M. A governamentalidade. *Em*: FOUCAULT, M.; MACHADO, R. (org.). **Microfísica do Poder**. 2. ed. Rio de Janeiro/São Paulo: Paz e Terra, 2015. p. 407–431.

FOUCAULT, M. **Nascimento da biopolítica: curso dado no Collège de France (1978-1979)**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

GUPTA, A. Blurred boundaries: the discourse of corruption, the culture of politics, and the imagined state. **American Ethnologist**, [s. l.], v. 22, n. 2, p. 375–402, 1995. Disponível em: <http://doi.wiley.com/10.1525/ae.1995.22.2.02a00090>.

GUPTA, A. **Red tape: Bureaucracy, structural violence, and poverty in India**. Durham: Duke University Press, 2012.

KEYNES, J. M. **A Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda**. São Paulo: Nova Cultural, 1996. p. 328

MOROZOV, E. **Big Tech: a ascensão dos dados e a morte da política**. São Paulo: Ubu Editora, 2018. (Exit). p. 192

MOROZOV, E.; BRIA, F. **A cidade inteligente: Tecnologias urbanas e democracia**. São Paulo: Ubu Editora, 2020. p. 192

UBER. **Uber Eats e Cornershop by Uber Fazendo ainda mais parte do seu dia a dia**. [S. l.], 2022. Disponível em: <https://messages.uber.com/public/messages/fd5f5d68-e349-4bef-9317-933d7e2b13fe>. Acesso em: 7 mar. 2022.

WOODCOCK, J. O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. *Em*: ANTUNES, R. (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. (Mundo do Trabalho). p. 23–45.