

# A uberização como ruptura da dependência da trajetória: o caso das empresas de táxi

Newton da Silva Miranda Júnior, Denise Rossato Quatrin e Valmir Emil Hoffmann

## RESUMO

A competitividade trazida pelas empresas de aplicativos, tais como a Uber, para o mercado de transporte individual, é frequentemente enfatizada. No entanto, uma pergunta importante segue sem resposta: quais as estratégias implementadas pelas empresas de táxi, em termos de melhorias e inovações, para se manterem competitivas no mercado? O presente estudo buscou responder essa pergunta ao identificar como a uberização causa a ruptura na dependência de trajetória das empresas de táxis, segundo preceitos da Teoria da Dependência da Trajetória e de Estratégia Competitiva. Nesse sentido, a presente investigação é um estudo de caso que aborda o Distrito Federal, um dos pioneiros da uberização no Brasil. Para tanto, dados qualitativos secundários foram coletados via pesquisa documental em jornais locais de grande circulação. Aplicou-se a Análise de Conteúdo e a Análise Processual de Dados nas 178 reportagens coletadas, as quais englobaram o período de 2008 a 2017. Os resultados sugerem que, antes da entrada das empresas por aplicativos, as empresas de táxis implementavam inovações de sustentação voltadas para si mesmas. Após a uberização, os táxis passaram a adotar inovações disruptivas voltadas para os passageiros, rompendo a dependência de trajetória vigente até então.

Palavras-chave: uberização; dependência de trajetória; estratégia competitiva; empresas de táxis; mercado de transporte individual.

Recebido em: 13/05/2020

Revisado em: 30/03/2021

Aprovado em: 18/10/2021



*Uberization as a rupture of path dependence: the case of taxi companies*

## ABSTRACT

The competitiveness brought by application companies, such as Uber, to the individual transport market is often emphasized. However, an important question remains unanswered: what are the strategies implemented by taxi companies, in terms of improvements and innovations, to remain competitive in this market? This study sought to answer this question by identifying how uberization causes a break in the path dependence of taxi companies, according to the assumptions of the Path Dependence Theory and the Competitive Strategy. In this regard, this research is a case study from the Federal District state, one of the pioneers in uberization, from Brazil. For this purpose, secondary qualitative data were collected via documentary research in local newspapers of great circulation. In total, 178 reports were collected, covering the period from 2008 to 2017, which were analyzed through the Content Analysis and Procedural Data Analysis. The results suggest that, before the entrance of application companies, taxi companies implemented self-sustaining innovations. After uberization, taxis started to adopt disruptive innovations aimed at passengers, breaking the dependence of the current trajectory.

Keywords: *uberization; path dependence; competitive strategy; taxi companies; individual transport market.*

Newton da Silva  
Miranda Júnior 

Universidade de Brasília, Brasil  
Doutor em Administração,  
Universidade de Brasília, Brasil

[newtondasmjr@gmail.com](mailto:newtondasmjr@gmail.com)

Denise Rossato  
Quatrin 

Universidade de Durham, Reino Unido  
Doutoranda em Management, Durham  
University, Reino Unido

[dequatrin@gmail.com](mailto:dequatrin@gmail.com)

Valmir Emil  
Hoffmann 

Universidade Federal de Santa  
Catarina, Brasil  
Doutor em Administração,  
Universidade de Zaragoza, Espanha

[emil.hoffmann67@gmail.com](mailto:emil.hoffmann67@gmail.com)

## Introdução

O presente estudo aborda um tópico de crescente importância contemporânea, qual seja o surgimento e a expansão da economia colaborativa e seu impacto em empresas pioneiras em diversos setores. Um desdobramento desse fenômeno, denominado de uberização (BID, 2016), tem ocorrido no mercado de transporte individual. Em grandes cidades, a exemplo de Nova Iorque, é sabido que a quantidade de motoristas de Uber ultrapassa a quantidade de motoristas de táxis e que o custo para ter um táxi já se reduziu em cinco vezes (Goldstein, 2018). Diante desse cenário, o mercado de transporte individual revela-se uma fonte rica para a investigação do impacto da entrada de empresas do ramo de economia colaborativa nas empresas pioneiras do setor, da qual faz parte a uberização. Apesar disso, os estudos tendem a situar a investigação do fenômeno a partir da perspectiva das empresas entrantes, recorrendo-se à percepção dos motoristas de Uber – a exemplo de Capaverde, Medeiros e Antonello (2020) e Siqueira, Valdevino e Pellizzoni (2019) – e de seus usuários – como em Rayle, Dai, Chan, Cervero e Shaheen (2016), Ferreira, Alves, Aquino, Rodrigues e Duarte (2017) e Sharon, Clement Sudhahar e Varghese (2019).

A revisão de literatura de Skok e Baker (2018) sobre uberização realça que, embora seja sabido que esse fenômeno tenha modificado a estrutura competitiva do mercado de transporte individual em várias partes do mundo, resta saber, contudo, como as empresas de transporte individual por aplicativo modificaram o comportamento estratégico das tradicionais empresas de táxis. Diante dessa lacuna, o presente estudo recorreu aos preceitos da Teoria da Dependência da Trajetória (Sydow, Schreyögg & Koch, 2005, 2009) e da Estratégia Competitiva (Porter, 1998) no intuito de identificar como a uberização causou a ruptura na dependência de trajetória das empresas de táxis, em termos de melhorias e inovações.

De um lado, a teoria da Dependência da Trajetória provê um arcabouço para a compreensão do efeito de fatos e decisões passadas no comportamento organizacional – isto é, *'history matters'* (Sydow *et al.*, 2005, 2009). Por outro, o campo de pesquisa da Estratégia Competitiva, especialmente sob a perspectiva da estratégia competitiva baseada na organização industrial (Porter, 1998), lança luz sobre a estrutura de uma determinada indústria como determinante do comportamento de seus agentes econômicos. Assim, dado que a uberização tem sido disruptiva ao modo tradicional de operação do mercado de transporte individual (Muller, 2020), presume-se que tal mercado tenha uma nova estrutura e, conseqüentemente, seus agentes econômicos tenham assumido novo comportamento estratégico.

Articulando as premissas de ambos postulados teóricos, o presente estudo partiu da proposição de que, em última instância, esse novo comportamento estratégico das empresas pioneiras – isto é, as empresas de táxis – pode ser explicado tanto pelos eventos passados ocorridos no mercado de transporte individual quanto pela sua nova configuração decorrente da denominada uberização. Assim, o objetivo do presente estudo foi identificar as mudanças ocorridas no mercado de transporte individual do Distrito Federal (DF) após a uberização, em termos de ruptura da dependência

da trajetória das empresas de táxis marcada pelas melhorias e inovações implementadas por elas para fazer frente aos novos entrantes.

É importante destacar que, ao se investigar o impacto da entrada de novos concorrentes na prestação de serviços de transporte individual, a literatura existente deve ser considerada com cautela, uma vez que os mercados diferem em relação aos serviços prestados e às regulamentações de cada lugar (Skok & Baker, 2018). No caso do Brasil, os entes federativos possuem autonomia para legislar sobre o assunto (Rached & Farias, 2017), levando os estudos empíricos do fenômeno a se configurarem em estudos de casos, a exemplo da pesquisa de André, Da Silva e Nascimento (2019).

Nesse contexto, este estudo tem como foco a investigação do fenômeno no DF por ter sido esse um dos entes federativos pioneiros tanto na oferta quanto na regulamentação dos serviços por aplicativos (Behs, 2017). Em termos metodológicos, trata-se de um estudo de caso conduzido por uma pesquisa descritiva com abordagem qualitativa a partir de dados secundários coletados por meio de pesquisa documental em jornais de grande circulação no DF. Os dados foram analisados por meio de Análise de Conteúdo (Bardin, 2016) e Análise Processual de Dados (Langley & Truax, 1994). Como contribuição teórica, a tendência encontrada no contexto desse estudo foi de que as melhorias e inovações implementadas pelas empresas de táxis tornaram-se mais frequentes após a uberização e, qualitativamente, passaram de inovações de sustentação, voltadas a si mesmas, para inovações disruptivas, direcionadas aos passageiros.

Quanto à estrutura, primeiramente é apresentando o referencial teórico, o qual discute o mercado de transporte individual de passageiros sob os pressupostos da Teoria da Dependência de Trajetória e das premissas de Estratégia Competitiva, segundo Porter (1998). Na sequência, são expostos os procedimentos metodológicos adotados no estudo. Os resultados estão estruturados de modo a trazer o panorama geral das reportagens e, posteriormente, os resultados encontrados de acordo com três principais momentos: antes, durante e após a uberização no mercado de transporte individual do DF. Ao final, são apresentadas as conclusões, com as contribuições e limitações do estudo, bem como sugestões de pesquisas futuras.

## Referencial teórico

O referencial teórico está ancorado na articulação entre as premissas de estratégia competitiva baseada na organização industrial (Porter, 1998) com o modelo de Sydow *et al.* (2005, 2009) construído com base nos princípios da Teoria da Dependência de Trajetória (Arthur, 1989; David, 1985).

### Mercado de transporte individual: barreiras de entrada, novos entrantes e a dependência da trajetória

A competitividade em determinado mercado, em conformidade com os pressupostos do modelo Estrutura-Condução-Desempenho (E-C-D), é dada em função das estratégias adotadas pelas empresas frente à concorrência

vigente (Barney & Hesterly, 2007). Essa concorrência é constituída pela interação tanto das empresas já estabelecidas em dado local, quanto por aquelas potencialmente aptas ao ingresso nele (Porter, 1998). Em conformidade com o paradigma da estratégia competitiva baseada na organização industrial, o ingresso de novas empresas em determinado mercado pode sofrer retaliação, uma vez que acentua a concorrência vigente (Porter, 1998). As economias de escala, o nível de diferenciação, o acesso à tecnologia, bem como ao capital financeiro e aos canais de distribuição existentes, assim como a política governamental local – as quais se constituem em vantagens às empresas por já se encontrarem instaladas em dado ambiente competitivo – são tidas como barreiras a novos entrantes (Porter, 1998).

Quanto ao mercado de transporte individual, a economia de escala de táxis pode ser obtida pela dissolução de custos indiretos da prestação de serviço, a exemplo daqueles com marketing e publicidade, com os demais táxis à medida que a frota aumenta (Dempsey, 1996). Quanto ao nível de diferenciação do produto como barreira à entrada, parte-se do pressuposto de que as empresas já instituídas no mercado gozem de identificação da marca e reconhecimento no mercado (Fagundes & Pondé, 1998).

Nesse aspecto, a utilização da marca de reconhecimento mundial “táxi” confere vantagens às empresas de táxis e incide também como uma barreira a novos entrantes (Leal, 2016). Em estudo com consumidores sobre os fatores que os influenciam na escolha do meio de locomoção terrestre, Alves e Strambi (2011) constataram que o táxi foi o meio preferido, havendo como justificativa o simples fato de “ser táxi”. Corroborando, Ferreira *et al.* (2017) registraram, em pesquisa com consumidores, que passageiros tendem a não darem preferência a empresas de transporte por aplicativo. Esses casos vão ao encontro de estudos da área de marketing, sobretudo aqueles que argumentam que a reversão da preferência dos consumidores por dado produto ou serviço pode ser dispendiosa aos novos entrantes, os quais precisam investir dinheiro e tempo para tornar seu produto conhecido e preferível (Fagundes & Pondé, 1998).

Não obstante, as barreiras se enrijecem à proporção que as empresas já constituídas possuem maior acesso e controle aos canais de distribuição do mercado e à tecnologia necessária (Porter, 1998). Quanto aos canais de distribuição, cita-se o acesso aos pontos de táxis. Estes estão geralmente localizados em pontos estratégicos e constituem uma vantagem competitiva às empresas de táxi (Leal, 2016) e, por conseguinte, uma barreira a novos entrantes que não possam desfrutar deles. Em relação à tecnologia, embora costumeiramente associada às empresas de transporte por aplicativo (Olmos & Favera, 2015), Lee e Cheng (2008) abordaram a vantagem alcançada por empresas de táxis pela implementação de um sistema de tecnologia de navegação conectado ao telefone e que, à época – devido à disponibilidade restrita – constituiu-se como uma barreira a novos entrantes.

No que tange aos investimentos iniciais, a obtenção de capital junto a bancos, por exemplo, pode ser dificultada devido à falta de reputação de novos entrantes e, quando concedida, pode ser à base de juros maiores (Fagundes & Pondé, 1998). Não obstante, as empresas de táxis usufruem

de incentivos fiscais do governo e isenção de alguns impostos (Leal, 2016). Outra forma de barreira via política governamental diz respeito aos limites e controles de entrada por meio de licenças concedidas pelo Estado a novos táxis. Reduz-se a quantidade dessa licença como forma de solucionar as imperfeições associadas a esse mercado (Leal, 2016).

Tendo por base os pressupostos do modelo de Sydow *et al.* (2005, 2009), infere-se que as barreiras à entrada de concorrentes no mercado de transporte individual contribuem para a formação de uma dependência de trajetória por parte das empresas de táxi no mercado de transporte individual. Em diversas metrópoles do mundo foi por muito tempo composto unicamente pela atuação de empresas de táxis (Aarhaug & Skollerud, 2014). A ocorrência de um evento disruptivo, a exemplo de novos entrantes, pode provocar alteração no curso da trajetória tanto desse mercado quanto das empresas envolvidas (Sydow *et al.*, 2005, 2009).

A teoria da dependência da trajetória, originária de estudos econômicos (Arthur, 1989; David, 1985), é comumente utilizada em variados campos teóricos e em níveis de análise dada a sua natureza dinâmica (Gruber, 2010). Na literatura de gestão, pode ser utilizada para descrever o percurso de desenvolvimento trilhado por diferentes organizações (Sydow *et al.*, 2005, 2009), a exemplo daquelas atuantes no mercado de transporte urbano (Low & Astle, 2009). Em linhas gerais, os pressupostos dessa teoria – aplicados ao âmbito de organizações – argumentam a favor da existência de um padrão organizacional específico de ação originário de um processo regido por mecanismos auto reforçadores.

O modelo de Sydow *et al.* (2005, 2009) integra os pressupostos dessa teoria em três etapas cíclicas (Figura 1): i) criação da trajetória (desde os impulsos iniciais até a formação propriamente dita dela) por meio de um evento chamado de conjuntura crítica; ii) comportamento de dependência em relação a tal trajetória por meio de um evento bloqueador (*lock-in*); e, por fim, iii) o processo de ruptura da trajetória via um evento desbloqueador (*unlocking*). Em primeiro momento o campo de possibilidades e de atuação dos atores é amplo. A ocorrência de uma conjuntura crítica estreita o campo de possibilidades dando às decisões tomadas um aspecto de quasi-irreversibilidade (David, 1985).

A dinâmica autor reforçadora que se cria conduz à situação de *lock-in* caracterizado pela replicação de padrões estabelecidos em que as decisões não são tidas como contingenciais (Sydow *et al.*, 2005, 2009). O evento denominado de *unlocking* representa um desbloqueio impulsionado por processos organizacionais de reorganização e reorientação impulsionados por eventos disruptivos que, em última instância, conduzem à criação de novas trajetórias de desenvolvimento por ampliar as possibilidades de ação (Sydow *et al.*, 2005, 2009).

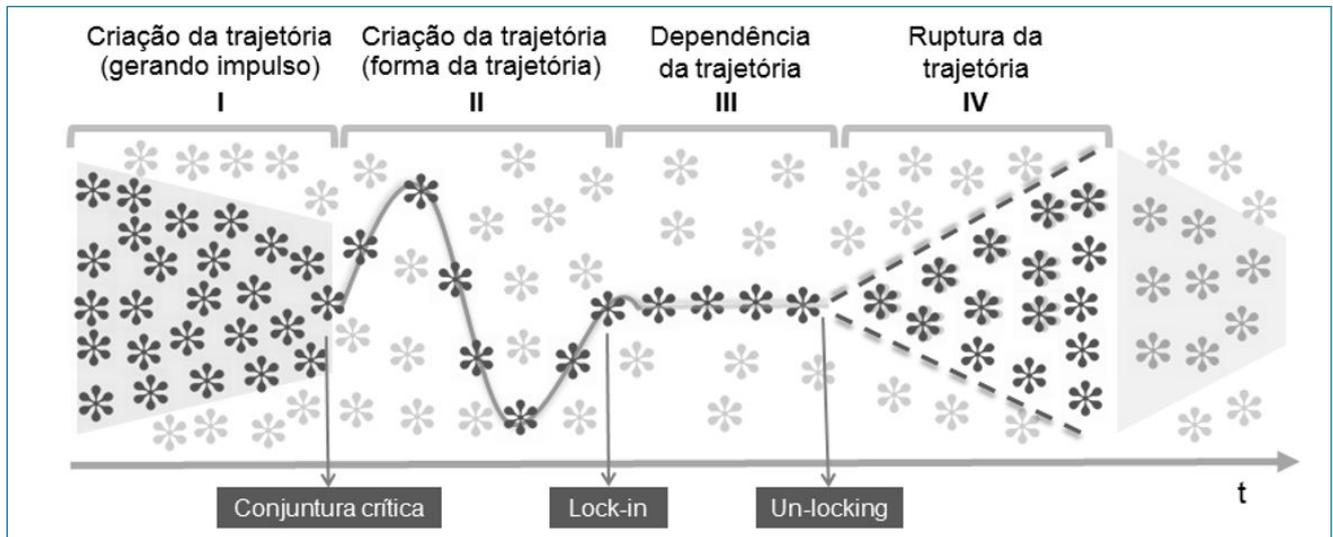


Figura 1. Modelo de dependência da trajetória

Fonte: Sydow *et al.* (2005, p. 32)

Se por um lado o histórico de atuação de empresas de táxi remete a um desenvolvimento dependente da trajetória, estudos recentes têm demonstrado a ampliação do campo de atuação dessas empresas por meio da adoção de novas estratégias, a exemplo de: aumento da cobertura geográfica de atuação (Kim, Baek & Lee, 2018), aumento de propagandas (Chang, 2017), melhor prestação de serviços – cordialidade e carregamento de bagagens (Chang, 2017; Wallsten, 2015), possibilidade de múltiplos destinos numa única viagem (Kashyap & Bhatia, 2018), aumento das opções de pagamento (Kim *et al.*, 2018), adoção de aplicativos para recebimento de demandas (Marôcco, Porto, Oliveira & Zanetti, 2014) e redução dos valores das licenças de táxis (Leal, 2016).

## Método

Este capítulo divide-se em duas partes. Primeiramente, descreve-se o contexto de interesse dessa pesquisa: o mercado de transporte individual de passageiros no DF. Em seguida, o capítulo aborda as decisões metodológicas tomadas pelos pesquisadores a fim de alcançar o objetivo do estudo.

### O contexto do estudo: o mercado de transporte individual de passageiros no DF

No contexto do DF, onde está localizada a capital brasileira, o ano de 1964 marcou a criação da Secretaria de Serviços Públicos, a qual regulamentou pela primeira vez a prestação de serviços de táxis em âmbito local (Farias, 2016). Hoje os taxistas atuam de acordo com a Lei distrital Nº 5323/14. Essa lei dispõe que o serviço do taxista, qual seja, o transporte de passageiros e bens em veículo automotor de aluguel, próprio ou de

terceiros, é de interesse público (Lei n. 5.323/2014). Por isso, cabe ao poder executivo autorizar a prestação desses serviços. Por muito tempo os táxis atuaram como únicos provedores do serviço individual de transporte de passageiros no DF. No entanto, em 2015 esse mercado teve uma significativa mudança (Correio Braziliense, 2015a). Especificamente, foi quando a empresa Uber, multinacional americana, entrou naquele mercado. Concomitantemente ocorria a entrada da empresa Uber em diversas cidades do mundo e em algumas do Brasil. A cidade de Brasília foi uma das pioneiras tanto do início da atuação da empresa Uber no Brasil – atrás somente das cidades Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP) e Belo Horizonte (MG), quanto da regulamentação de suas atividades perante o ordenamento jurídico (Behs, 2017). Diante disso, justifica-se a escolha do DF para este estudo por se tratar de um caso representativo ou típico, conforme tipologia de Yin (2010).

É importante destacar que, no contexto brasileiro, as respostas sociais e institucionais à entrada de empresas por aplicativos deram-se de formas diferentes, uma vez que os entes federativos brasileiros possuem autonomia para legislar sobre o assunto (Rached & Farias, 2017). As escolhas metodológicas descritas a seguir possibilitaram identificar as especificidades de tais respostas sociais e institucionais no contexto do DF.

## Desenho metodológico e procedimentos de coleta e análises de dados

O presente estudo possui natureza descritiva e recorreu à abordagem de pesquisa qualitativa. Por meio de pesquisa documental foram realizadas buscas nas páginas eletrônicas de jornais de grande circulação local com o intuito de coletar reportagens acerca do mercado de transporte individual do DF. Esse procedimento também contribuiu à triangulação de fontes – conforme sugerido por Denzin e Lincoln (2000) como critério de validade da pesquisa. O recorte longitudinal dos dados, dado a posteriori em função da abrangência temporal das reportagens encontradas, englobou o período de 2008 a 2017, abarcando desde o período anterior à entrada das empresas por aplicativos no DF até o período posterior à regulamentação de tais empresas.

O critério de busca se deu pela inserção dos termos “táxi” – tanto no singular quanto no plural – e “Uber” no mecanismo de busca presente nas páginas eletrônicas dos jornais. Foram considerados noticiários cuja manchete enfatizava acontecimentos indireta e diretamente ligados às empresas de táxi – excluídos aqueles relacionados aos taxistas enquanto motoristas. As reportagens que, embora tratassem de algum tema relacionado ao sistema de transporte individual, referentes a localidades fora do DF, foram desconsideradas, assim como colunas editoriais e artigos de opinião. Prezou-se por reportagens contendo entrevistas com usuários, motoristas, autoridades e agentes públicos – além de outros atores sociais – envolvidos com o sistema de transporte individual do DF. Esse procedimento contribui à confiabilidade da pesquisa por eliminar algum viés de facilidade de lembrança (Tversky & Kahneman, 1973) que, por exemplo, a coleta de dados

primários de natureza transversal com perspectiva longitudinal (Pettigrew, 2008) poderia, por ventura, incorrer.

A quantidade final de reportagens remanescentes, após aplicação dos critérios de seleção, foi de 178 matérias, distribuídas quanto à fonte da seguinte forma: Correio Braziliense (60%), Jornal de Brasília (24%) e Metrôpoles (16%). As técnicas analíticas empregadas nos dados qualitativos foram a Análise de Conteúdo – sob o critério semântico (Bardin, 2016), combinada com a Análise Processual de Dados – sob a estratégia de quantificação (Romanelli & Tushman, 1994) e mapa visual (Langley & Truax, 1994). A escolha dessas estratégias justifica-se pela maior parcimônia e acurácia que elas, juntas, proporcionam a uma pesquisa com dados qualitativos retrospectivos (Langley, 1999).

Inicialmente, as reportagens foram categorizadas e quantificadas em dois grupos antagônicos quanto ao conteúdo: i) aquelas que narravam eventos voltados à ruptura da dependência de trajetória das empresas de táxi no DF e ii) aquelas que narravam eventos relacionados à manutenção da trajetória de tais empresas. Como critério de validade em estudos qualitativos e no intuito de tornar a Análise de Conteúdo mais fiável (Sampaio & Lycarião, 2018), elaborou-se um livro de códigos (Figura 2) em conformidade com as recomendações de DeCuir-Gunby, Marshall e McCulloch (2011): com códigos e suas respectivas descrições, além de excertos de textos retirados do corpus de pesquisa.

Recorreu-se também à técnica de triangulação de pesquisadores como estratégia para elevar o nível de confiabilidade da pesquisa, uma vez que ameniza vieses provenientes de uma única perspectiva de análise (Denzin & Lincoln, 2000). Cada um dos pesquisadores desse estudo realizou a leitura integral de todas as reportagens coletadas e as categorizou em conformidade com o livro de códigos. Para auxiliar na sistematização das análises realizadas, utilizou-se o software NVivo 11 e planilhas eletrônicas da Microsoft Excel.

Tabela 1. Livro de códigos usado para categorização das reportagens analisadas

Categorias	Descrição	Códigos e exemplos
Ruptura da trajetória	Alusões a eventos, regulamentos e decisões que alteraram o status quo e/ou o modo de atuação das empresas de táxi, a imagem social delas e a configuração do mercado de transporte individual	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expansão da frota de táxis “Licitação vai ampliar frota de táxi em 480 carros. Sem renovação há 30 anos, a frota de táxis do Distrito Federal vai ganhar mais carros.” (Correio Braziliense, 2009)</li> <li>• Novos entrantes (concorrência externa) “Governo do Distrito Federal regulamenta Uber, mas impõe uma série de restrições.” (Correio Braziliense, 2015e)</li> <li>• Implementação de inovações pelas empresas de táxi “Frente ao Uber, taxistas oferecem mimos para reconquistar clientes. Nos carros, passageiros encontram água, balas e bombons, tudo para recuperar a confiança e o respeito dos passageiros.” (Correio Braziliense, 2015d)</li> <li>• Regulamentos estatais liberais “CADE [Conselho Administrativo de Defesa Econômica] diz que aplicativos como Uber aumentam competição e reduzem falhas.” (Correio Braziliense, 2017c)</li> <li>• Preservação do tamanho da frota de táxis “Proporção de taxi por habitante é de um para cada grupo de 764 pessoas. Tarifa cara, atendimento ruim e poucos veículos nas ruas. Precisar de um táxi no Distrito Federal é sinônimo de aborrecimento para muita gente.” (Correio Braziliense, 2011c)</li> </ul>
Manutenção da trajetória	Alusões a eventos, regulamentos e decisões que conservaram o status quo e/ou o modo de atuação das empresas de táxi, a imagem social delas e a configuração do mercado de transporte individual	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Irredutibilidade ou aumento da tarifa cobrada dos usuários “Câmara aprova bandeira 2 para ir ou voltar do aeroporto de táxi. Cada quilômetro rodado ficará mais caro atendendo à velha reivindicação dos motoristas.” (Correio Braziliense, 2010d)</li> <li>• Descontentamento em relação à prestação de serviços pelas empresas de táxi “Táxi é um serviço ruim e caro. Tarifa cara, atendimento ruim e demorado. É assim que boa parte dos usuários de táxi do Distrito Federal resume o serviço prestado na capital do país.” (Correio Braziliense, 2011a)</li> <li>• Regulamentos estatais conservadores “Desconto em corridas de taxi implicará autuação do motorista. Os táxis locais não podem conceder descontos aos passageiros, porque isso representaria um desrespeito à Lei n.º 4.056/2007, que prevê uma tarifa unificada.” (Correio Braziliense, 2011b)</li> </ul>

## ■ Análise e discussão dos resultados

Além das categorias do livro de códigos (Figura 2), as reportagens foram categorizadas e quantificadas em relação aos anos em que foram publicadas. Com base nisso, observou-se que a quantidade de notícias relacionadas ao mercado de transporte individual do DF comportou-se de maneira quase constante entre o período de 2008 a 2014, conforme Figura 3. A partir de 2015, contudo, observa-se aumento na quantidade de veiculações seguido por um considerável salto nos anos 2016 e 2017. Além desse panorama quanto à distribuição temporal das reportagens, procedeu-se à contagem de

palavras constantes em seus textos por meio da funcionalidade “frequência de palavras” disponibilizada pelo NVivo 11. A combinação de ambas as análises possibilitou constatar a predominância de diferentes grupos de palavras ao longo do período analisado, conforme também Figura 3.

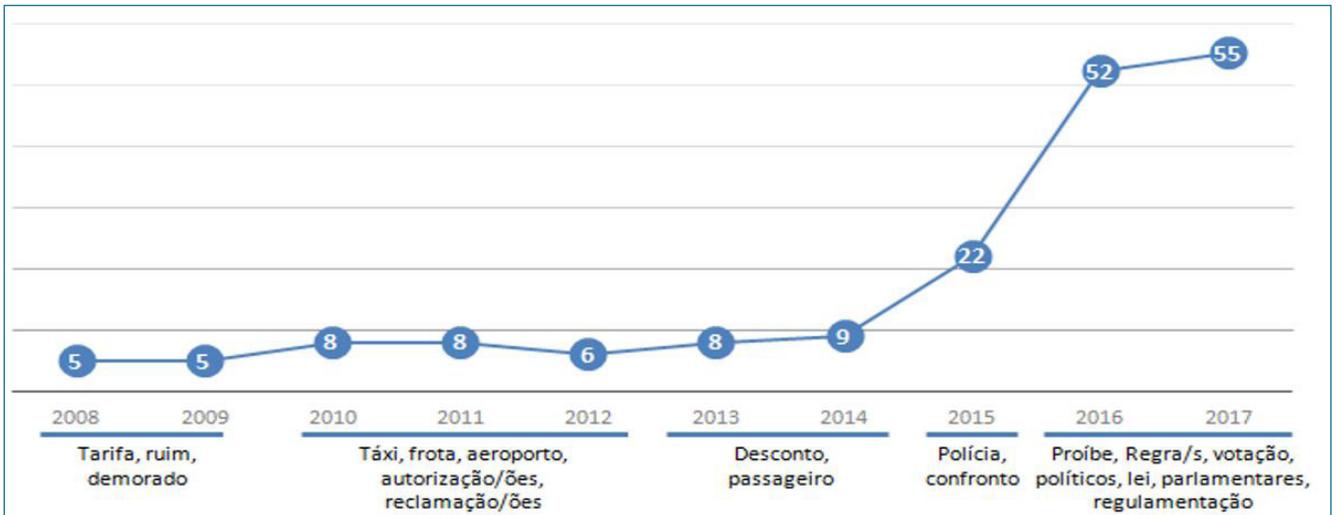


Figura 2. Distribuição das reportagens e das palavras mais frequentes por grupos de anos

Inicialmente o enfoque das reportagens voltava-se à abordagem da qualidade da prestação de serviço pelas empresas de táxi, a exemplo das manchetes apresentadas na Figura 4. As empresas de táxi do DF eram alvos constantes de reclamações pelos usuários. Entre as medidas para contornar a situação, cita-se uma certificação instituída pelo governo local em 2008, o Selo Brasília, no intuito de garantir a qualidade dos táxis circulantes pela cidade (Correio Braziliense, 2008). Os requisitos incluíam atributos dos carros (idade, capacidade do bagageiro, ar-condicionado, dispositivo de controle de poluentes e ruídos) e dos taxistas (vestimentas e aparência em geral). Essa certificação era uma condição dada às empresas de táxi que circulavam pelo centro de Brasília e pela região do aeroporto de Brasília, o Juscelino Kubitschek. Sublinha-se que a certificação não se referia aos táxis operantes no entorno da capital federal.

Tabela 2. Exemplos de manchetes retratando a qualidade da prestação de serviço pelos táxis do DF

Manchetes	Fonte
“Secretaria de Transportes determina regras para garantir qualidade de táxis”	(Correio Braziliense, 2008)
“Frota de táxi crescerá depois de 31 anos (...) o serviço de táxi da Distrito Federal, alvo constante de reclamações dos usuários, vai ganhar concorrentes”	(Correio Braziliense, 2010a)
“Táxi é um serviço ruim e caro. Tarifa cara, atendimento ruim e demorado”	(Correio Braziliense, 2011a)
“Faltam táxis no DF, é um para cada 764 pessoas”	(Correio Braziliense, 2011c)
“Com poucos táxis no Distrito Federal, qualidade do serviço é criticada pela população”	(Correio Braziliense, 2013a)
“Corrida de táxi vai ficar, em média, 26% mais cara durante Copa do Mundo”	(Jornal de Brasília, 2014a)

Embora houvesse demanda popular (Correio Braziliense, 2009), a frota de táxis no DF não era ampliada há mais de três décadas, desde o Decreto Nº. 4.596/1979 (Farias, 2016). A atuação de táxis na cidade iniciou-se em

1959 e contava com uma frota de 30 veículos e nenhuma regulamentação formal (Farias, 2016). Esse cenário, conforme o modelo de Sydow *et al.* (2005, 2009), corresponde à fase de criação da trajetória do mercado de transporte individual da cidade. O evento de *lock-in*, por sua vez, pode ser representado pela criação, em 1964, da Secretaria de Serviços Públicos, uma vez que se incumbiu de regular, pela primeira vez, a prestação de serviço de táxis em âmbito local (Farias, 2016).

Conforme as reportagens do início da década de 2010, o cenário de serviço de táxi concentrava-se na região central do DF. Por falta de fiscalização, havia muitas disputas entre os taxistas pelos pontos mais rentáveis da cidade, sobremaneira nas áreas adjacentes ao aeroporto de Brasília e do Congresso Nacional (Correio Braziliense, 2011c). Por outro lado, as cidades satélites ficavam descobertas dos serviços, havendo como justificativa a violência presente nelas. Trata-se de um motivo diferente daquele tradicionalmente imaginado, em que a circulação de táxis em determinadas jurisdições era restrita por conta de regulamentações de licenciamento, conforme ressaltado por Cramer e Krueger (2016). Dempsey (1996) também apresenta ponto diferente ao salientar que taxistas tendem a preferir destinos em que há alta probabilidade de o táxi retornar com outro passageiro.

Após anos de demanda, o governo publicou, em 2010, edital para 500 novas permissões de táxis, as quais foram anunciadas pela mídia como nova concorrência no segmento de mercado de transporte (Correio Braziliense, 2010c). Todavia, salienta-se que essa concorrência existente à época era endógena, uma vez que era composta apenas por diferentes empresas de táxis. Em 2010 foi noticiada uma novidade tecnológica adotada pelas empresas de táxis: sistemas de comunicação via satélite em substituição ao rádio tradicionalmente utilizado (Correio Braziliense, 2010b). Isso possibilitou maior faturamento pelos taxistas, além de aumentar a segurança. Em paralelo a isso, as reclamações dos usuários acerca da prestação de serviço de táxi persistiram. Esse cenário deixa a entrever que as melhorias implementadas pelas empresas de táxi voltavam-se a elas mesmas, levando-se a constatação, conforme Serrano e Baldanza (2017), de que se tratava de implementação de tecnologias de sustentação.

Uma inovação, voltada ao passageiro, foi o desenvolvimento de um mecanismo de solicitação de táxi via Short Message Service (SMS) (Correio Braziliense, 2010b). Ademais, no mesmo ano, houve um aumento no valor das tarifas das corridas de táxi no DF (Correio Braziliense, 2010d). O aumento no preço das tarifas que, corriqueiramente, sucedia as melhorias implementadas na prestação dos serviços de táxi pode ser visto como uma evidência da estratégia de diferenciação, a qual prescinde de baixos custos (Porter, 1998). A análise das reportagens deixa a entrever que a estratégia de diferenciação, a qual é capaz de singularizar o produto ou serviço oferecido (Porter, 1998), não se demonstrou efetiva, uma vez que a insatisfação dos usuários permaneceu sendo noticiada diante da escassez de inovações voltadas para eles. Nesse sentido, conforme pontuado por Serrano e Baldanza (2017, p. 45), “é indiferente para o consumidor se o taxista está usando o melhor taxímetro ou se está economizando combustível com sistema de gás natural”.

As notícias de 2011 abordaram negativamente o serviço de táxi do DF ao criticarem a quantidade, a qualidade, o valor cobrado e o atendimento prestado. Como exemplo de palavras usadas por elas, citam-se “caro”, “ruim” e “demorado”, conforme a Figura 3. Embora alguns taxistas tenham tentado contornar essa situação em relação ao valor das tarifas cobradas por meio de concessão de descontos por conta própria aos passageiros, foram autuados por descumprimento de lei que fixa as tarifas a serem cobradas (Correio Braziliense, 2011b). Conforme explicado por Cramer e Krueger (2016), as ações e estratégias das empresas de táxi precisam ser autorizadas pelas entidades governamentais antes de implementadas.

Em 2012, foram noticiados benefícios concedidos pelo governo local ao serviço de táxi no DF, tais como autorização para tráfego em faixas exclusivas existentes no DF (Correio Braziliense, 2012a). Se por um lado essa medida pode ter minimizado, de alguma forma, a insatisfação dos usuários quanto à demora por um táxi, por outro lado no mesmo ano houve aumento no valor pago por esse serviço (Correio Braziliense, 2012b). O ano de 2013 é marcado por divulgações de reportagens tanto positivas quanto negativas. Sob o aspecto positivo, passa a existir sinal de Internet no interior dos táxis destinado aos passageiros, além da criação de um canal de comunicação telefônica voltado a sugestões, reclamações e recuperação de pertences esquecidos pelos passageiros no interior dos táxis (Jornal de Brasília, 2013). Por outro lado, o descontentamento dos usuários persistiu em 2013, sendo veiculadas críticas à qualidade e quantidade de táxis no DF, a exemplo da reportagem “Com poucos táxis no DF, qualidade do serviço é criticada pela população” (Correio Braziliense, 2013a). Além do mais, novos aumentos no valor cobrado pelo serviço foram anunciados (Correio Braziliense, 2013b).

Em relação às notícias veiculadas no ano de 2014, elas se reportaram basicamente aos novos aumentos dos valores cobrados pelos táxis, tendo como justificativa a demanda trazida pelos jogos da Copa do Mundo sediados na cidade (Correio Braziliense, 2014a). As novidades implementadas naquele ano foram: a tentativa de implementação do serviço pré-pago de táxi – em que o valor da corrida é acertado previamente entre a empresa de táxi e o passageiro (Correio Braziliense, 2014b), abandono da cobrança de bandeira 2 durante a Copa do Mundo (Jornal de Brasília, 2014b) e expansão do mercado dada pela autorização aos taxistas de regiões periféricas de circularem no centro da cidade durante a Copa do Mundo (Correio Braziliense, 2014a). Quanto ao serviço pré-pago, a princípio ele foi reservado para algumas empresas de táxi, não sendo uma novidade para toda a categoria (Correio Braziliense, 2014b).

Se antes a competição era moldada endogenamente apenas entre as empresas de táxis existentes, a partir de 2015 a competição passa a ser composta também por novos entrantes, sobretudo aqueles provenientes da denominada uberização (Siqueira *et al.*, 2019). Entre as reportagens coletadas, a seguinte manchete pode ser considerada um marco: “Aplicativo de transporte executivo, Uber, é lançado em Brasília” (Correio Braziliense, 2015a).

Com o advento dessa nova concorrência, os taxistas passaram a protestar para barrar a atuação da empresa Uber no mercado de transporte individual do DF. Segundo a reportagem intitulada “Taxistas do Distrito Federal fazem carreata para protestar contra aplicativo Uber” (Correio Braziliense, 2015c), cerca de 300 taxistas participaram da manifestação pedindo proibição do serviço de Uber, até então denominado “aplicativo Uber”. Salienta-se que mesmo antes da uberização, sempre que se anunciava uma licitação para ampliação da frota de táxi, havia contramovimento dos taxistas e, nesse embate, o governo cedia em desfavor das reivindicações da população pela melhoria da prestação do serviço (Correio Braziliense, 2011c).

## O choque dos novos entrantes da uberização e o início da transição

No início do ano de 2015, é anunciado o lançamento do serviço de transporte Uber no DF. Para além das reportagens que narram a resistência dos taxistas traduzida em confrontos frente à nova concorrência – “taxistas abrem guerra para garantir espaço” (Jornal de Brasília, 2015), percebe-se também que a uberização desencadeou no DF tanto mudanças mercadológicas (nova configuração de concorrência), quanto institucionais (novas autorizações para linhas táxis).

Pela análise das mudanças implementadas pelas empresas de táxi ao longo dos anos anteriores ao surgimento da empresa Uber, ficou aparente a existência de uma competição endógena não acirrada no mercado de transporte individual do DF. Ademais, as inovações de sustentação, quando implementadas, eram impulsionadas por decisões governamentais. Contudo, não se trata de uma novidade ou uma característica singular encontrada no DF. Há mais de duas décadas, Gärling, Laitila, Marell e Westin (1995, p. 209) afirmaram que o objetivo da política de regulação sobre táxis era “garantir um serviço de transporte mínimo e uma tarifa uniforme máxima, independentemente da hora do dia e do local geográfico”.

Em algumas partes do mundo esse novo cenário de concorrência trazido pela uberização foi descrito como uma mudança disruptiva às empresas de táxi (Cramer & Krueger, 2016), forçando-as a uma nova maneira de condução dos negócios no intuito de manter posição no mercado (Kim *et al.*, 2018). Entre as mudanças disruptivas trazidas pela uberização, citam-se: i) tecnologia de matching motorista-passageiro mais eficiente; ii) escala de cobertura maior; iii) estabelecimentos de parcerias; iv) não jurisdição sob os regulamentos ineficientes dos táxis; e v) flexibilidade na oferta de carros e mecanismos de preços ao longo do dia (Cramer & Krueger, 2016).

Em relação à escala de cobertura maior e às parcerias formadas, no DF a empresa Uber estabeleceu, por exemplo, alianças com postos de combustíveis, oficinas mecânicas, lava-jatos e restaurantes (Metrópolis, 2015). Se antes da chegada da empresa Uber as medidas implementadas nos táxis pareciam estar defasadas e voltadas para eles mesmos, após a Uber notou-se uma preocupação em adotar medidas voltadas aos usuários. Ademais, frente à emergência da empresa Uber, as empresas de táxis tentaram, a princípio, dissolver esse choque pressionando os órgãos de regulamentação a proibirem a atuação dela.

Entretanto, conforme salientam Kim *et al.* (2018, p. 126), “elevar a barreira de entrada contra a economia compartilhada ao impor a regulamentação não é a resposta”. O boicote das empresas de táxi contra a Uber pode ser traduzido como uma tentativa de retorno à dependência de trajetória existente antes do choque. Em segundo momento, paulatinamente à regulamentação da Uber, as empresas de táxi passaram a trilhar uma nova trajetória incorporando melhorias e novidades voltadas aos passageiros. A exemplo disso, cita-se uma reportagem mencionando a adoção pelos taxistas da prática de disponibilizar cortesias no interior dos táxis, a preocupação em tratar os passageiros com maior cordialidade e até mesmo utilizar os trajés adotados pelos motoristas da Uber (Correio Braziliense, 2015d).

Entre outras práticas, há relatos de taxistas que passaram a fornecer orientação turística e auxílio a usuários idosos (Correio Braziliense, 2015d). Em âmbito institucional, passou-se a conjecturar a ampliação do quantitativo de táxis na cidade. Se antes de 2015 as notícias voltavam-se à cobertura das deficiências e mudanças ocorridas no serviço de táxi no DF, no ano de 2015 percebe-se uma transição: metade das reportagens explorou, de alguma forma, o contraponto entre os táxis e a Uber. Assim, o ano de 2015 pode ser visto como uma transição dentro do mercado de transportes do DF, ou seja, pode ser visto como um mecanismo de un-locking, conforme modelo de Sydow *et al.* (2005, 2009).

## Ruptura da dependência de trajetória das empresas de táxi do DF

As notícias veiculadas no ano de 2016 abordaram amplamente as pressões exercidas pelos motoristas de táxi sobre os governantes para que vetassem a atuação de empresas concorrentes dentro do mercado de transporte individual no DF (Metrópoles, 2016c). O aumento da pressão em 2016 pode estar relacionado a dois fatores: as movimentações rumo à regulamentação das empresas de aplicativos (Correio Braziliense, 2016a) e a entrada de novos concorrentes no DF da denominada uberização, a exemplo da empresa TeLevo (Metrópoles, 2016a).

Apesar das pressões exercidas nos meses iniciais de 2016, a regulamentação da atuação da empresa Uber no DF ocorreu em meados de junho daquele ano (Metrópoles, 2016b). Dada a impossibilidade de retorno à configuração de mercado existente antes da emergência da empresa Uber – e, além disso, frente à chegada de novos concorrentes – observou-se um movimento das empresas de táxi, ao final de 2016, rumo à dependência de uma nova trajetória.

Em busca de manter sua posição de mercado, os resultados evidenciam que as empresas de táxis atuaram de duas principais formas: i) por meio da implementação de mudanças na legislação que rege o mercado de transporte individual e ii) mediante a implementação de novas tecnologias na prestação de serviço de táxi (Correio Braziliense, 2016c). Entre essas novas tecnologias, citam-se: a utilização de aplicativos, renovação da frota com inserção de carros elétricos e híbridos, bem como adaptados para deficientes físicos. Segundo noticiado, houve também mudança de comportamento com motoristas mais gentis e carros mais limpos (Correio Braziliense, 2017b).

Do âmbito legal, as evidências sinalizaram que as empresas de táxis passaram a adotar novas práticas para competir com os novos entrantes – haja vista que a legislação voltada ao serviço prestado por elas tornou-se, paulatinamente, mais permissiva. Se antes era inconcebível, por exemplo, a concessão de descontos pelas empresas de táxis, essa prática passou a ser legalmente permitida (Correio Braziliense, 2016b).

Quanto à cobertura geográfica, as evidências sugerem que a atuação das empresas de táxi no DF era concentrada em áreas mais rentáveis, a exemplo do aeroporto da cidade, das regiões hoteleiras centrais e do centro político-administrativo, os quais movimentam o turismo de negócio da capital federal (Basso, Andrade, & Bittencourt, 2015). Dessa maneira, a expansão da prestação de serviço de transporte individual dada pela uberização para as cidades periféricas visou a atender uma parcela da demanda não coberta pelas empresas de táxis.

Isso vai ao encontro da constatação de Ferreira *et al.* (2017) de que o aplicativo Uber tem sido uma nova opção de mobilidade urbana nas pequenas cidades brasileiras. No DF, desde que passou a operar em locais mais distantes da região central da cidade, o volume de corridas da empresa Uber ampliou-se consideravelmente mais nessas localidades do que no centro de Brasília (Correio Braziliense, 2017a). Trata-se, contudo, de um cenário oposto ao narrado por Kim *et al.* (2018), conforme ocorreu em Nova Iorque: a chegada da empresa Uber forçou as empresas de táxi a operarem fora da área central recorrendo à prospecção de clientes situados no entorno da cidade.

Dessa forma, ao aumentar sua cobertura geográfica e atender novos clientes, os táxis conseguiram manter a quantidade de corridas e, por conseguinte, a participação de mercado (Kim *et al.*, 2018, p. 118). No presente estudo, apesar de os dados qualitativos coletados não fornecerem indícios quanto à influência da uberização na expansão da cobertura geográfica de atuação das empresas de táxi do DF, a adoção de aplicativos por parte também de algumas empresas de táxis sugere maior disponibilidade dos táxis à população (Correio Braziliense, 2015b).

Comparando-se ao teor das reportagens de 2015, pré-advento da uberização, com aquele das veiculadas em 2017, pós-regulamentação da empresa Uber no DF, nota-se uma espécie de evolução nas melhorias implementadas pelos taxistas. Duas reportagens com as seguintes manchetes ilustram esse ponto: “Frente ao Uber, taxistas oferecem mimos para reconquistar clientes” (Correio Braziliense, 2015d) e “Taxistas são obrigados a se modernizar após chegada de aplicativos” (Correio Braziliense, 2017b). Essa mudança semântica na substituição do termo “mimos” por “modernizar” para se referir às ações das empresas de táxis deixa a entrever amadurecimento das melhorias. Esse amadurecimento não parece ser um caso isolado do mercado de transporte individual do DF – isto é, um viés atrelado à localização geográfica, uma vez que Kim *et al.* (2018) constataram o mesmo em estudo conduzido em outra cidade não brasileira.

Dessa forma, com base nas evidências discutidas e ancorando-se no modelo de dependência da trajetória de Sydow *et al.* (2005, 2009), depreende-se que a uberização ocorrida no mercado de transporte individual do DF pode ser considerada o marco de ruptura de dependência de trajetória das empresas locais de táxis. Com base na categorização (Bardin, 2016) e

quantificação (Romanelli & Tushman, 1994) das reportagens quanto ao teor de “manutenção” ou “ruptura” da trajetória, o ano de 2015 coincidiu com a superação de reportagens com teor de ruptura em relação àquelas com teor de manutenção, conforme ilustrado na Figura 5.



Figura 3. Frequência das reportagens com teor de ruptura e manutenção da trajetória, conforme análise de conteúdo

A estratégia adotada pelas empresas de táxi pode ser compreendida pelo modelo proposto por Porter (1988), segundo o qual há duas formas de competir para manter vantagem competitiva: diminuir os preços ou prover serviços e produtos diferenciados aos clientes. No caso dos táxis, uma vez que o preço é controlado pelo governo, resta a opção de diferenciação de serviços. Comparando-se ao estudo de Chang (2017), os resultados encontrados sugerem que o advento da Uber forçou as empresas de táxis a melhorarem a prestação de seus serviços. O mapa visual da Figura 6, construído com base em Langley e Truax (1994), ilustra essas melhorias (tanto voltadas para as empresas de táxis quanto aos passageiros), assim como mudanças em termos de diversificação, segurança, frota e tarifa. Os textos utilizados, inseridos nos retângulos com cantos arredondados, foram extraídos de manchetes das reportagens consultadas.

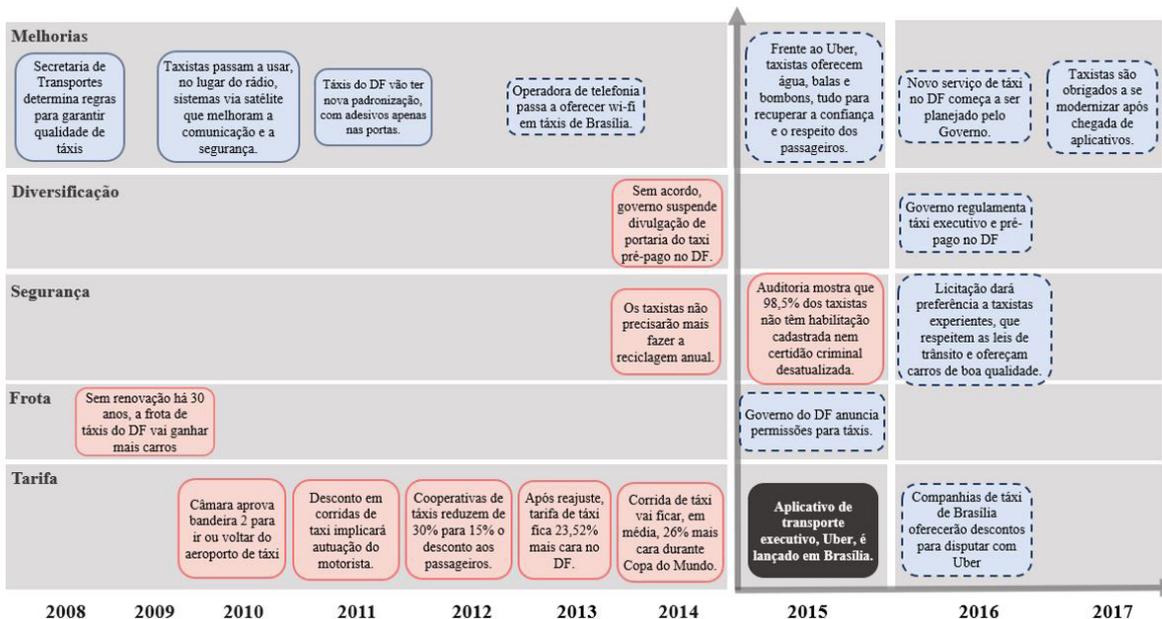


Figura 4. Principais eventos ocorridos no mercado de transporte individual do DF narrados por manchetes das reportagens, conforme Análise de Dados Processuais

Conforme a legenda da Figura 6, os eventos voltados à manutenção da dependência de trajetória das empresas de táxi (em cor vermelha) eram predominantes, sobretudo aqueles relacionados à tarifa cobrada. Em termos de melhorias (azul com borda contínua), notam-se inovações resultantes de determinações da Secretaria de Transportes e/ou inovações de sustentação voltadas para as próprias empresas de táxis. Afora a exceção da disponibilidade de wi-fi no interior dos táxis aos passageiros a partir de 2013, as demais melhorias voltadas aos passageiros (azul com borda tracejada) – e, por isso, disruptivas quanto à dependência da trajetória vigente – passaram a ser recorrentes após o lançamento do aplicativo de transporte Uber em Brasília, em 2015.

Em detrimento de um possível viés de localização geográfica, esses achados corroboram o estudo de Wallsten (2015), o qual identificou diminuição do número de reclamações aos serviços de táxis após o advento da uberização em Nova Iorque. Também corroboram Kashyap e Bhatia (2018), os quais constataram que a uberização na capital indiana Delhi influenciou em implementação de melhorias nos serviços de táxi: a prestatividade para carregar malas, implementação de múltiplos destinos numa única viagem, além da confiança, cordialidade e adoção de mecanismos para aumentar a segurança dos passageiros.

## Conclusões

A uberização como ruptura da dependência de trajetória das empresas de táxi do DF, refletida pelas melhorias e inovações implementadas por elas, foi o tema central deste estudo. A discussão assentou-se sobre os postulados da Teoria da Dependência de Trajetória e do arcabouço teórico de Estratégia Competitiva. Nesse contexto, objetivou-se identificar como a uberização causou a ruptura na dependência de trajetória das empresas de táxis em termos de melhorias e inovações. Metodologicamente, recorreu-se a dados longitudinais qualitativos extraídos de 178 reportagens publicadas, no período de 2008 a 2017, por jornais de grande circulação local. As técnicas de análise aplicadas foram a Análise de Conteúdo e a Análise Processual de Dados.

Os resultados encontrados apontam maior recorrência de melhorias e inovações implementadas pelas empresas de táxi especialmente após a entrada da empresa Uber no mercado de transporte individual no DF, em 2015. Antes disso, as inovações implementadas pelas empresas de táxis eram infrequentes e de sustentação – melhorias voltadas ao aumento do faturamento das empresas e à segurança dos motoristas de táxi, por exemplo. Após a uberização, houve recorrência de inovações do tipo disruptivas – especialmente quanto à diversificação de empresas de táxis, aumento da frota de táxis, permissão legal para precificação de tarifas e novos procedimentos na prestação de serviços pelos taxistas.

Ademais, com a uberização no mercado de transporte individual do DF, notou-se uma dualidade, a qual se estendeu até a regulamentação estatal das empresas de transporte individual por aplicativo: de um lado, a

ausência de regulamentação estatal dos serviços prestados pelas empresas por aplicativo e, do outro, excesso de normatização estatal dos serviços prestados pelas empresas de táxi. Ao passo que essa normatização atuava como uma espécie de barreira a novos entrantes – e, por isso, era benéfica em certa medida às empresas de táxis existentes, também desmotivava e obstaculizava a implementação de melhorias e inovações pelas empresas de táxis, sobremaneira, aquelas direcionadas aos passageiros.

À medida que a uberização penetrava no mercado de transporte individual, mesmo que em meio a conflitos e embates entre motoristas de ambos os lados, as empresas de táxi passaram a pressionar o poder público para que a normatização incidente sobre elas também passasse a reger a atuação das empresas de transporte individual por aplicativo. De um lado, as leis que regem a atuação das empresas de táxi no DF se tornavam mais brandas – cedendo, assim, espaço para melhorias e inovações – e, de outro, a regulamentação dos serviços prestados pelas empresas de transporte por aplicativo minimizava a vantagem competitiva delas. Essas evidências permitem inferir que, no contexto do DF, houve um nivelamento da competitividade entre as empresas de táxi e os novos entrantes por meio de um “encontro no meio do caminho”.

Os resultados encontrados endossam o modelo de dependência de trajetória organizacional proposto por Sydow *et al.* (2005, 2009), uma vez que se notou que não apenas acidentes históricos ou eventos aleatórios (Arthur, 1989; David, 1985) – que podem ser representados pelo advento da empresa Uber no mercado de transporte individual no DF – mas que também moldam a dependência por uma trajetória, sendo ações intencionais e deliberadas. Ademais, as evidências encontradas complementam o modelo de Sydow *et al.* (2005, 2009) ao sugerirem que, diante das mudanças trazidas por um choque, é possível que haja esforços contrários ao estabelecimento de uma nova trajetória – como no caso da tentativa das empresas de táxi do DF em restabelecer o cenário competitivo sem a presença das empresas da denominada uberização.

Em relação aos pressupostos da estratégia competitiva (Porter, 1998), argumenta-se que, por exemplo, a política governamental de um mercado constitui uma vantagem às empresas pioneiras, mas não aos novos entrantes, para os quais se trata de uma barreira. Contudo, as evidências encontradas neste estudo levam a entrever que à medida que os novos entrantes conseguem ingressar em mercado regulamentado causando ruptura na dependência de trajetória vigente, a política governamental local pode causar um revés: ser uma barreira à competitividade das empresas pioneiras, caso obstaculize a implementação de melhorias e inovações por elas. Além do mais, os novos entrantes não necessariamente objetivam adentrar um mercado para usufruir do modo de operação dele. As empresas da denominada uberização, por exemplo, seguem um processo reverso de inovação: “elas primeiro lançam sua plataforma online e só pedem a permissão do governo mais tarde” (Pelzer, Frenken & Boon, 2019, p. 1).

Como contribuição gerencial, em nível de políticas de mercado, o estudo apresenta evidências de que o livre mercado pode ser benéfico ao surgimento de inovações. Como limitação do estudo, aponta-se que, apesar de as fontes de dados utilizadas serem ricas e abrangentes acerca do objeto de análise,

em alguns períodos de análise identificou-se menor volume de informações – haja vista o ano de 2013. Pode-se entrever que isso foi principalmente antes do ingresso dos novos entrantes, quando se percebiam poucas mudanças e pouca notoriedade ao mercado de transporte individual do DF. Logo, acredita-se que por isso há poucas notícias.

De forma a compreender o impacto da uberização no mercado de transporte individual do DF, incluindo visões para além daquela da mídia, sugere-se que estudos futuros ampliem as fontes dos dados – com entrevistas com taxistas e motoristas de aplicativos, além de representantes do poder legislativo, por exemplo. Além do aprofundamento do fenômeno, a triangulação de dados reduz a possibilidade de enviesamento dos resultados (Nielsen *et al.*, 2020). A coleta de dados limitada ao mercado de transporte individual do DF não pode ser generalizada para outros entes federativos do país ou para outros países. Assim, sugere-se que estudos futuros analisem a trajetória das empresas de táxi em outras cidades do Brasil e do mundo à luz das mudanças trazidas pela uberização a fim de identificar se a tendência encontrada no contexto desse estudo - de inovações de sustentação cedendo lugar a inovações disruptivas – é também encontrada em outros contextos.

## Referências

- Aarhaug, J., & Skollerud, K. (2014). Taxi: different solutions in different segments. *Transportation Research Procedia*, 1(1), 276–283. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.07.027>
- Alves, B. B., & Strambi, O. (2011). Escolha de modo no acesso terrestre a aeroportos considerando a confiabilidade do tempo de viagem. *Transportes*, 19(1), 59–67.
- André, R. G., Da Silva, R. O., & Nascimento, R. P. (2019). “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do trabalho dos motoristas da Uber sob o enfoque da precarização. *Revista Eletrônica de Ciência Administrativa*, 18(1), 7–34. <https://doi.org/10.21529/recadm.2019001>
- Arthur, B. (1989). Competing technologies, increasing returns, and *lock-in* by historical events. *The Economic Journal*, 99(394), 116–131.
- Bardin, L. (2016). *Análise de Conteúdo* (1ª Ed.). São Paulo: Ed. Edições 70.
- Barney, J., & Hesterly, W. (2007). *Administração estratégica e vantagem competitiva* (4a reimpr.). São Paulo: Pearson Prentice Hall.
- Basso, K. G. F., Andrade, T. C., & Bittencourt, A. P. (2015). Pesquisa de identificação do perfil e satisfação dos turistas e visitantes de Brasília durante a Copa do Mundo 2014. *Revista Turismo Em Ação*, 26(1), 68–91.
- Behs, P. (2017). Uber no Brasil: regulamentação e economia compartilhada. *Revista Jurídica Luso Brasileira*, 3(5), 1177–1272.
- BID. (2016). *Economía colaborativa en América Latina*. Madrid: Banco Interamericano Desenvolvimento. Recuperado em 17 abril, 2019, de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Economía-colaborativa-en-América-Latina.pdf>

- Capaverde, C. B., Medeiros, I. B. O., Antonello, C. S., & Rodrigues, M. B. (2020). Subjectivities behind the wheel: transformations in work relations of drivers in Brazil. *International Journal of Organizational Analysis*, 29(1), 155–171. <https://doi.org/10.1108/IJOA-10-2019-1911>
- Chang, H. H. (2017). The economic effects of uber on taxi drivers in Taiwan. *Journal of Competition Law and Economics*, 13(3), 475–500. <https://doi.org/10.1093/joclec/nhx017>
- Correio Braziliense. (2008). Táxis padronizados em Brasília. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2008/08/02/internas\\_economia,22950/taxis-padronizados-em-brasilia.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2008/08/02/internas_economia,22950/taxis-padronizados-em-brasilia.shtml)
- Correio Braziliense. (2009, August 28). Licitação vai ampliar frota de táxi em 480 carros. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2009/08/28/interna\\_cidadesdf,138372/licitacao-vai-ampliar-frota-de-taxi-em-480-carros.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2009/08/28/interna_cidadesdf,138372/licitacao-vai-ampliar-frota-de-taxi-em-480-carros.shtml)
- Correio Braziliense. (2010a, March 4). Frota de táxi crescerá depois de 31 anos. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/03/04/interna\\_cidadesdf,177408/frota-de-taxi-crescera-depois-de-31-anos.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/03/04/interna_cidadesdf,177408/frota-de-taxi-crescera-depois-de-31-anos.shtml)
- Correio Braziliense. (2010b, March 21). Taxistas passam a usar, no lugar do rádio, sistemas via satélite que melhoram a comunicação e a segurança. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/03/21/interna\\_cidadesdf,181087/taxistas-passam-a-usar-no-lugar-do-radio-sistemas-via-satelite-que-melhoram-a-comunicacao-e-a-seguranca.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/03/21/interna_cidadesdf,181087/taxistas-passam-a-usar-no-lugar-do-radio-sistemas-via-satelite-que-melhoram-a-comunicacao-e-a-seguranca.shtml)
- Correio Braziliense. (2010c, March 30). Secretaria de Transportes abre licitação para 500 novas permissões de táxi. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/03/30/interna\\_cidadesdf,182899/secretaria-de-transportes-abre-licitacao-para-500-novas-permissoes-de-taxi.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/03/30/interna_cidadesdf,182899/secretaria-de-transportes-abre-licitacao-para-500-novas-permissoes-de-taxi.shtml)
- Correio Braziliense. (2010d, April 1). Câmara aprova bandeira 2 para ir ou voltar do aeroporto de táxi. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/04/01/interna\\_cidadesdf,183257/index.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/04/01/interna_cidadesdf,183257/index.shtml)
- Correio Braziliense. (2011a, April 18). Táxi: serviço ruim e caro. *Jornal Correio Braziliense*, 1–8. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/04/18/interna\\_cidadesdf,248284/taxi-servico-ruim-e-caro.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/04/18/interna_cidadesdf,248284/taxi-servico-ruim-e-caro.shtml)
- Correio Braziliense. (2011b, August 18). Desconto em corridas de taxi implicará autuação do motorista. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/08/18/interna\\_cidadesdf,266001/desconto-em-corridas-de-taxi-implicara-autuacao-do-motorista.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/08/18/interna_cidadesdf,266001/desconto-em-corridas-de-taxi-implicara-autuacao-do-motorista.shtml)

Correio Braziliense. (2011c, December 28). Proporção de taxi por habitante é de um para cada grupo de 764 pessoas. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/12/28/interna\\_cidadesdf,284318/proporcao-de-taxi-por-habitante-e-de-um-para-cada-grupo-de-764-pessoas.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/12/28/interna_cidadesdf,284318/proporcao-de-taxi-por-habitante-e-de-um-para-cada-grupo-de-764-pessoas.shtml)

Correio Braziliense. (2012a, January 30). Trânsito em faixa exclusiva da EPNB é liberado para táxis e escolares. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2012/01/30/interna\\_cidadesdf,288206/transito-em-faixa-exclusiva-da-epnb-e-liberado-para-taxis-e-escolares.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2012/01/30/interna_cidadesdf,288206/transito-em-faixa-exclusiva-da-epnb-e-liberado-para-taxis-e-escolares.shtml)

Correio Braziliense. (2012b, July 14). Cooperativas de táxis reduzem de 30% para 15% o desconto aos passageiros. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2012/07/14/interna\\_cidadesdf,312062/cooperativas-de-taxis-reduzem-de-30-para-15-o-desconto-aos-passageiros.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2012/07/14/interna_cidadesdf,312062/cooperativas-de-taxis-reduzem-de-30-para-15-o-desconto-aos-passageiros.shtml)

Correio Braziliense. (2013a, March 16). Com poucos táxis no DF, qualidade do serviço é criticada pela população. *Jornal Correio Braziliense*, 1–6. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/03/16/interna\\_cidadesdf,355078/com-poucos-taxis-no-df-qualidade-do-servico-e-criticada-pela-populacao.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/03/16/interna_cidadesdf,355078/com-poucos-taxis-no-df-qualidade-do-servico-e-criticada-pela-populacao.shtml)

Correio Braziliense. (2013b, March 20). Após reajuste, tarifa de táxi fica 23,52% mais cara no Distrito Federal. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/03/20/interna\\_cidadesdf,355744/apos-reajuste-tarifa-de-taxi-fica-23-52-mais-cara-no-distrito-federal.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/03/20/interna_cidadesdf,355744/apos-reajuste-tarifa-de-taxi-fica-23-52-mais-cara-no-distrito-federal.shtml)

Correio Braziliense. (2014a, June 2). Táxi 26% mais caro na Copa é destaque da charge do Correio Braziliense. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2014/06/02/interna\\_cidadesdf,430444/taxi-26-mais-caro-na-copa-e-destaque-da-charge-do-correio-braziliense.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2014/06/02/interna_cidadesdf,430444/taxi-26-mais-caro-na-copa-e-destaque-da-charge-do-correio-braziliense.shtml)

Correio Braziliense. (2014b, November 3). Sem acordo, governo suspende divulgação de portaria do taxi pré-pago no DF. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2014/11/03/interna\\_cidadesdf,455832/sem-acordo-governo-suspende-divulgacao-de-portaria-do-taxi-pre-pago-no-df.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2014/11/03/interna_cidadesdf,455832/sem-acordo-governo-suspende-divulgacao-de-portaria-do-taxi-pre-pago-no-df.shtml)

Correio Braziliense. (2015a, February 27). Aplicativo de transporte executivo, Uber, é lançado em Brasília. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/tecnologia/2015/02/27/interna\\_tecnologia,473096/aplicativo-de-transporte-executivo-uber-e-lancando-em-brasilia.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/tecnologia/2015/02/27/interna_tecnologia,473096/aplicativo-de-transporte-executivo-uber-e-lancando-em-brasilia.shtml)

Correio Braziliense. (2015b, March 20). Aplicativo de celular oferece serviço de táxi luxuoso, mas clandestino. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/03/20/interna\\_cidadesdf,476251/aplicativo-de-celular-oferece-servico-de-taxi-luxuoso-mas-clandestino.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/03/20/interna_cidadesdf,476251/aplicativo-de-celular-oferece-servico-de-taxi-luxuoso-mas-clandestino.shtml)

Correio Braziliense. (2015c, August 3). Taxistas fazem carreata em Brasília contra o aplicativo Uber. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2015/08/taxistas-fazem-carreata-em-brasilia-contra-o-aplicativo-uber.html>

Correio Braziliense. (2015d, August 12). Frente ao Uber, taxistas oferecem mimos para reconquistar clientes. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2015/08/12/interna-brasil,494297/em-meio-a-polemicas-taxistas-aderem-a-bomboniere-para-oferecer-aos-cli.shtml>

Correio Braziliense. (2015e, November 13). GDF regulamenta Uber, mas impõe uma série de restrições. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/11/13/interna\\_cidadesdf,506324/gdf-regulamenta-uber-mas-impoe-uma-serie-de-restricoes.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/11/13/interna_cidadesdf,506324/gdf-regulamenta-uber-mas-impoe-uma-serie-de-restricoes.shtml)

Correio Braziliense. (2016a, March 7). Câmara Legislativa discute projeto de regulamentação do Uber. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/03/07/interna\\_cidadesdf,520847/camara-legislativa-discute-projeto-de-regulamentacao-do-uber.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/03/07/interna_cidadesdf,520847/camara-legislativa-discute-projeto-de-regulamentacao-do-uber.shtml)

Correio Braziliense. (2016b, August 2). Uber é regulamentado no DF, sem limite de carros e de serviços. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/08/02/interna\\_cidadesdf,542732/uber-e-regulamentado-no-df-sem-limite-de-carros.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/08/02/interna_cidadesdf,542732/uber-e-regulamentado-no-df-sem-limite-de-carros.shtml)

Correio Braziliense. (2016c, November 17). Novo serviço de táxi no Distrito Federal começa a ser planejado pelo GDF. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/11/17/interna\\_cidadesdf,557566/novo-servico-de-taxi-no-distrito-federal-comeca-a-ser-planejado.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/11/17/interna_cidadesdf,557566/novo-servico-de-taxi-no-distrito-federal-comeca-a-ser-planejado.shtml)

Correio Braziliense. (2017a, January 26). Uber começa a operar em Planaltina, no Gama e Entorno do DF. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/01/26/interna\\_cidadesdf,568488/uber-comeca-a-operar-em-planaltina-gama-e-no-entorno.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/01/26/interna_cidadesdf,568488/uber-comeca-a-operar-em-planaltina-gama-e-no-entorno.shtml)

Correio Braziliense. (2017b, April 5). Taxistas são obrigados a se modernizar após chegada de aplicativos. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/04/05/interna\\_cidadesdf,586181/taxistas-sao-obrigados-a-se-modernizar-apos-chegada-de-aplicativos.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/04/05/interna_cidadesdf,586181/taxistas-sao-obrigados-a-se-modernizar-apos-chegada-de-aplicativos.shtml)

Correio Braziliense. (2017c, October 31). Cade diz que aplicativos como Uber aumentam competição e reduzem falhas. *Jornal Correio Braziliense*. Recuperado em 15 setembro, 2019, de [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/politica/2017/10/31/interna\\_politica,637851/cade-diz-que-aplicativos-como-uber-aumentam-competicao-e-reduzem-falha.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/politica/2017/10/31/interna_politica,637851/cade-diz-que-aplicativos-como-uber-aumentam-competicao-e-reduzem-falha.shtml)

Cramer, J., & Krueger, A. (2016). Disruptive change in the taxi business: the case of Uber. *American Economic Review: Papers & Proceedings*, 106(5), 177-182. <https://doi.org/10.1257/aer.p20161002>

David, P. A. (1985). Clio and the economics of QWERTY. *The American Economic Review*, 75(2), 332–337. <https://doi.org/10.2104/ha080079>

DeCuir-Gunby, J. T., Marshall, P. L., & McCulloch, A. W. (2011). Developing and using a codebook for the analysis of interview data: an example from a professional development research project. *Field Methods*, 23(2), 136-155. <https://doi.org/10.1177/1525822X10388468>

Dempsey, P. S. (1996). Taxi Industry regulation, deregulation & reregulation: the paradox of market failure. *Transportation Law Journal*, 24, 74-120. <http://ssrn.com/abstract=2241306>

Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2000). *Handbook of Qualitative Research* (5a Ed.). Londres: SAGE.

Lei n. 5.323, de 17 de março de 2014. Dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Distrito Federal e dá outras providências, (2014). Recuperado em 10 junho, 2019, de [http://www.tc.df.gov.br/sinj/DetalhesDeNorma.aspx?id\\_norma=76389](http://www.tc.df.gov.br/sinj/DetalhesDeNorma.aspx?id_norma=76389)

Fagundes, J., & Pondé, J. L. (1998). Barreiras à entrada e defesa da concorrência : notas introdutórias. *Caderno de Estudos*, 5(1), 1-21. [http://www.ie.ufrj.br/grc/pdfs/barreiras\\_a\\_entrada\\_e\\_defesa\\_da\\_concorrencia.pdf](http://www.ie.ufrj.br/grc/pdfs/barreiras_a_entrada_e_defesa_da_concorrencia.pdf)

Farias, F. M. V. (2016). *Avaliação da percepção de qualidade da prestação do serviços de transporte individual de passageiros do Distrito Federal: Táxi e Uber*. Dissertação de mestrado. Universidade de Brasília, Brasília, DF, Brasil. Recuperado em 10 junho, 2019, de <https://repositorio.unb.br/handle/10482/21621>

Ferreira, J. S., Alves, M. A., Aquino, M. L., Rodrigues, L. C., & Duarte, F. R. (2017). O aplicativo Uber é uma tendência nas pequenas cidades como nova opção de Mobilidade Urbana. *Revista Multidisciplinar e de Psicologia*, 11(37), 348-359. <https://doi.org/https://doi.org/10.14295/online.v11i37.831>

Gärbling, T., Laitila, T., Marell, A., & Westin, K. (1995). A note on the Short-Term Effects of deregulation of the Swedish Taxi-cab Industry. *Journal of Transport Economics and Policy*, 29(2), 209–214.

Goldstein, M. (2018, June 8). Dislocation and its discontents: ride-sharing's impact on the taxi industry. *Forbes*. Recuperado em 15 março, 2020, de <https://www.forbes.com/sites/michaelgoldstein/2018/06/08/uber-lyft-taxi-drivers/?sh=5ea2292c59f0>

Gruber, M. (2010). Exploring the origins of organizational paths: empirical evidence from newly founded firms. *Journal of Management*, 36(5), 1143-1167. <https://doi.org/10.1177/0149206309341083>

Jornal de Brasília. (2013, August 16). Usuários de táxi tem canal de comunicação à disposição. *Jornal de Brasília*. Recuperado em 18 setembro, 2019, de <https://jornaldebrasil.com.br/cidades/usuarios-de-taxi-tem-canal-de-comunicacao-a-disposicao/>

Jornal de Brasília. (2014a, May 30). Corrida de táxi vai ficar, em média, 26% mais cara durante Copa do Mundo. *Jornal de Brasília*. Recuperado em 18 setembro, 2019, de <https://www.bsbcapital.com.br/corrida-de-taxi-vai-ficar-em-media-26-mais-cara-durante-copa-do-mundo/>

Jornal de Brasília. (2014b, June 25). Taxistas do DF não cobram mais a bandeira 2 durante Copa. *Jornal de Brasília*. Recuperado em 18 setembro, 2019, de <https://jornaldebrasil.com.br/cidades/taxistas-do-df-nao-cobram-mais-a-bandeira-2-durante-copa/>

- Jornal de Brasília. (2015, July 13). Taxistas abrem guerra para garantir espaço. *Jornal de Brasília*. Recuperado em 18 setembro, 2019, de <https://jornaldebrasil.com.br/cidades/taxistas-abrem-guerra-para-garantir-espaco/>
- Kashyap, R., & Bhatia, A. (2018). Taxi drivers and taxidars: a case study of Uber and Ola in Delhi. *Journal of Developing Societies*, 34(2), 1-26. <https://doi.org/10.1177/0169796X18757144>
- Kim, K., Baek, C., & Lee, J. D. (2018). Creative destruction of the sharing economy in action: the case of Uber. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 110(January), 118–127. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.01.014>
- Langley, A. (1999). Strategies for theorizing from process data. *Academy of Management Review*, 24(4), 691–710. <https://doi.org/10.5465/AMR.1999.2553248>
- Langley, A., & Truax, J. (1994). A process study of new technology adoption in smaller manufacturing firms. *Journal of Management Studies*, 31(5), 619-652. <https://doi.org/10.1111/j.1467-6486.1994.tb00632.x>
- Leal, T. A. C. B. (2016). Aspectos legais e econômicos dos serviços de transporte individual de passageiros – Táxis, Uber e serviços assemelhados. *Núcleo de Estudos e Pesquisas CONLEG Senado Federal*, TD(n. 212). Recuperado em 12 maio, 2019, de <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td212/view>
- Lee, W. C., & Cheng, B. W. (2008). Incorporating e-Technology to advantage in a greener taxi industry and its impact on driving performance and safety. *Transportation Planning and Technology*, 31(5), 569-588. <https://doi.org/10.1080/03081060802364554>
- Low, N., & Astle, R. (2009). Path dependence in urban transport: an institutional analysis of urban passenger transport in Melbourne, Australia, 1956-2006. *Transport Policy*, 16(2), 47–58. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.010>
- Marôcco, A. P., Porto, C. B., Oliveira, J. G. W., & Zanetti, M. C. V. (2014). A tecnologia disruptiva presente em aplicativos móveis para chamadas e serviços de táxi. *Revista CEREU*, 6(1), 18.
- Metrópoles. (2015, December 30). Motoristas da Uber fazem parcerias com postos, oficinas e restaurantes e ajudam a girar economia do DF. *Jornal Metrôpoles*, 1-10. Recuperado em 16 setembro, 2019, de <https://www.metropoles.com/distrito-federal/transporte-df/motoristas-da-uber-fazem-parcerias-com-postos-oficinas-e-restaurantes-e-ajudam-a-girar-economia-do-df/amp?amp>
- Metrópoles. (2016a, July 16). Serviço de transporte TeLevo chega para concorrer com o Uber. *Jornal Metrôpoles*. Recuperado em 16 setembro, 2019, de <https://www.metropoles.com/distrito-federal/ciencia-e-tecnologia-df/servico-de-transporte-televo-chega-para-concorrer-com-o-uber?amp>
- Metrópoles. (2016b, August 22). Distritais aprovam regulamentação do Uber no DF, mas limitam o X. *Jornal Metrôpoles*, 1–9. Recuperado em 16 setembro, 2019, de <https://www.metropoles.com/distrito-federal/transporte-df/distritais-aprovam-regulamentacao-do-uber-no-df/amp?amp>
- Metrópoles. (2016c, October 20). Uber fica mais barato em cinco cidades do DF a partir de sexta (21). *Jornal Metrôpoles*. Recuperado em 16 setembro, 2019, de <https://www.metropoles.com/distrito-federal/transporte-df/uber-fica-mais-barato-em-cinco-cidades-do-df-a-partir-de-sexta-21?amp>

- Muller, E. (2020). Delimiting disruption: why Uber is disruptive, but Airbnb is not. *International Journal of Research in Marketing*, 37(1), 43-55. <https://doi.org/10.1016/j.ijresmar.2019.10.004>
- Nielsen, B. B., Welch, C., Chidlow, A., Miller, S. R., Aguzzoli, R., Gardner, E., Karafyllia, M., & Pegoraro, D. (2020). Fifty years of methodological trends in JIBS: why future IB research needs more triangulation. *Journal of International Business Studies*, 51(9), 1478-1499. <https://doi.org/10.1057/s41267-020-00372-4>
- Olmos, M. de Q., & Favera, R. B. D. (2015). A polêmica em torno do aplicativo Uber no Brasil: argumentos de Direito contra e a favor da sua manutenção. *XI Seminário Nacional de Demandas Sociais e Políticas Na Sociedade Contemporânea*, 1-18. Recuperado em 15 março, 2020, de <https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/snpp/article/view/14260/2702>
- Pelzer, P., Frenken, K., & Boon, W. (2019). Institutional entrepreneurship in the platform economy: How Uber tried (and failed) to change the Dutch taxi law. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 33(February), 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2019.02.003>
- Pettigrew, A. (2008). Longitudinal field research on change: theory and practice. *Organization Science*, 1(3), 267-292.
- Porter, M. E. (1998). *Competitive strategy - techniques for analyzing industries and competitors*. Nova Iorque: Free Press.
- Rached, G., & Farias, E. H. (2017). Regulação do transporte individual de passageiros: um estudo sobre o caso Uber no Brasil. *Revista de Direito Da Cidade*, 09(3), 825-866. <https://doi.org/10.12957/rdc.2017.26922>
- Rayle, L., Dai, D., Chan, N., Cervero, R., & Shaheen, S. (2016). Just a better taxi ? A survey-based comparison of taxis, transit, and ridesourcing services in San Francisco. *Transport Policy*, 45, 168-178. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.10.004>
- Romanelli, E., & Tushman, M. L. (1994). Organizational transformation as punctuated equilibrium: an empirical test. *Academy of Management Journal*, 37(5), 1141-1166. <https://doi.org/10.5465/256669>
- Sampaio, R., & Lycarião, D. (2018). Eu quero acreditar! Da importância, formas de uso e limites dos testes de confiabilidade na Análise de Conteúdo DOI. *Revista de Sociologia e Política*, 26(66), 31-47. <https://doi.org/10.1590/1678-987318266602>
- Serrano, P. H. S. M., & Baldanza, R. F. (2017). Tecnologias disruptivas: o caso do Uber. *Revista Pensamento Contemporâneo em Administração*, 11(5), 37-48.
- Sharon, S. J., Clement Sudhakar, J., & Varghese, J. (2019). Antecedents of e-trust in cab services market. *International Journal of Recent Technology and Engineering*, 7(6), 861-866.
- Siqueira, J. L. S., Valdevino, A. M., Pellizzoni, L. N., & Moraes, T. A. (2019). Uber: de carona no consumo colaborativo. *Consumer Behavior Review*, 3(1), 18-26.
- Skok, W., & Baker, S. (2018). Evaluating the impact of Uber on London's taxi service: a critical review of the literature. *Knowledge and Process Management*, 26(1), 3-9. <https://doi.org/10.1002/kpm.1573>
- Sydow, J., Schreyögg, G., & Koch, J. (2009). Organizational path dependence: opening the black box. *The Academy of Management Review*, 34(4), 689-709.

Sydow, J., Schreyögg, G., & Koch, J. (2005). Organizational paths: path dependency and beyond. *21st EGOS Colloquium*, 1-42. Recuperado em 10 fevereiro, 2017, de [https://www.wiwiiss.fu-berlin.de/forschung/pfadkolleg/downloads/organizational\\_paths.pdf](https://www.wiwiiss.fu-berlin.de/forschung/pfadkolleg/downloads/organizational_paths.pdf)

Tversky, A., & Kahneman, D. (1973). Availability: a heuristic for judging frequency and probability. *Cognitive Psychology*, 5, 207-232.

Wallsten, S. (2015, June). The competitive effects of the sharing economy: how is Uber changing Taxis? *Technological Policy Institute*, 1-22. Recuperado em 10 maio, 2019, de [www.researchgate.net/publication/279514652\\_The\\_Competitive\\_Effects\\_of\\_the\\_Sharing\\_Econo](http://www.researchgate.net/publication/279514652_The_Competitive_Effects_of_the_Sharing_Econo)

Yin, R. K. (2010). *Estudo de caso: planejamento e métodos*. Porto Alegre: Bookman.

---

! Agradecemos pelas valiosas recomendações dos avaliadores, as quais nos instigaram a aprofundar nossas análises e, assim, contribuíram para a expansão das ideias do trabalho.