

# UMA ANÁLISE DA CAPACIDADE EMPREENDEDORA DOS TAXISTAS DA CIDADE DE SANTO ANDRÉ

## ANALYSIS OF THE ENTREPRENEURIAL ABILITY OF TAXI DRIVERS OF SANTO ANDRÉ

Luis Anuniação\*  
Sérgio Roberto da Silva\*\*  
Marcia Welita da Silva\*\*\*  
J. Landeira-Fernandez\*\*\*\*

### RESUMO

O presente trabalho apresenta os resultados de uma pesquisa quantitativa, com uma amostra de conveniência, realizada com 147 taxistas da cidade Santo André/SP que objetivou medir o nível de empreendedorismo deste público durante o ano de 2014. Trabalhou-se com a hipótese de que novos serviços de mobilidade urbana têm como uma das causas de adesão do público o baixo nível de empreendedorismo atual do taxista. Em associação a rotinas sociodemográficas, os participantes responderam o instrumento “Tendência Empreendedora Geral (TEG)”. Os resultados mostraram que a tendência dos participantes foi abaixo da esperada pela literatura sobre o assunto em todos os fatores que o teste mede: Tendência de assumir riscos, Tendência criativa, Necessidade de realização, Tendência de autonomia e Tendência à determinação. Além disso, esta pesquisa conseguiu aferir mais um dos efeitos da escolaridade ( $F(3,128) = 3,747$ ,  $p = 0,013$ ) e do tempo de trabalho que o taxista possuía na cooperativa ( $F(30,3) = 1,897$ ,  $p = 0,028$ ) sobre a tendência empreendedora. Enquanto quem possuía maior escolaridade, apesar de empreender pouco, empreendia mais; quem estava há mais tempo cooperativado tinha suas chances de empreender diminuídas linearmente. Alerta-se para as limitações estatísticas que esta pesquisa apresenta, mas afirma-se que este tipo de pesquisa é fundamental para unir áreas que até então apresentavam-se algo afastadas, como Economia e Psicologia, em um conceito fundamental para a sociedade, que é o capital humano.

**Palavras-chave:** Economia. Psicologia. Capital Humano. Empreendedorismo.

### ABSTRACT

This paper presents the results of a quantitative research, with convenient sampling, performed in 147 taxi drivers of Santo André / SP aimed to measure the level of entrepreneurship of the public. Our hypothesis was that the low-level of entrepreneurship of taxi drivers are contributing to new mobility services. In association with socio demographic variables, participants were submitted to General measure of Enterprising Tendency (GET). The results showed that the tendency of participants was lower than expected by the literature in all test factors: risk-taking tendency, creative tendency, determination, need for autonomy and need for achievement. In addition, this research

---

\* PUC-Rio. [luisfca@gmail.com](mailto:luisfca@gmail.com)

\*\* FGV-EAESP-Fundação Getúlio Vargas. [sergioroberto@auditaconsultoria.com.br](mailto:sergioroberto@auditaconsultoria.com.br)

\*\*\* FMU – Faculdades Metropolitanas Unidas. [mwelita@hotmail.com](mailto:mwelita@hotmail.com)

\*\*\*\* PUC-Rio. [landeira@puc-rio.br](mailto:landeira@puc-rio.br)

could evaluate the effects of years of schooling ( $F(3,128) = 3.747, p = 0.013$ ) and the working time ( $F(30,3) = 1.897, p = 0.028$ ) on the entrepreneurial trend. More education contributes to entrepreneur tendency, but working time is negatively correlated. Even with statistical limitations, this research contributes to human capital concepts.

**Keywords:** Economy. Psychology. Human capital. Entrepreneurship.

Na Grande São Paulo, dados de 2013 apontam que exista 1 taxi para cada 1.073 pessoas, o que leva a estimativa de aproximadamente 1.400 motoristas desta modalidade de transporte. Em Santo André, o número de cooperativas aproxima-se a 100 (MUNHOZ, 2013).

À guisa de comparação, o município de São Paulo apresenta aproximadamente 34 mil taxis. Em proporção ao número de habitantes, isto equivale a 1 taxi para cada 285 pessoas e a cidade do Rio de Janeiro tem uma proporção ainda maior, onde são 190 pessoas por taxi. Nova York, mesmo contra intuitivamente, apresenta uma taxa bastante menor: 1 taxi para cada 700 habitantes (RANGEL, 2015). Em termos práticos, a concorrência na Grande São Paulo é menor do que nas capitais acima citadas.

Frente à história da profissão, a literatura relata de que ela remonta aos Cabriolet franceses e ingleses do século XIX, que era uma espécie de carruagem de aluguel. Com o passar do tempo, a palavra reduziu-se de Cabriolet para Cab e depois, o cocheiro ganhou um apelido: cabby. A entrada dos aparelhos para conferir preços às distâncias percorridas recebeu o nome de *taximeter* que, paulatinamente, foi praticamente substituindo o nome do Cabriolet para Taxi. Essa diversidade linguística para este assunto continua até hoje, onde é frequente encontrar americanos e ingleses, ainda, referindo-se ao taxi apenas como *Cab* (HODGES, 2012).

Em referência às áreas da saúde, é possível arguir sobre o perfil dos taxistas de São Paulo que em relação à sua saúde apresenta tanto adultos como idosos com obesidade (22,6% e 22,2% respectivamente), com alta incidência de hipertensão (15% e 37% de adultos e idosos respectivamente) e com elevado hábito de fumo (adultos com 18,3% e idosos com 7,4%). Associado a isso, apenas 18,3% dos adultos tem alguma atividade física regular e somente 11,1% dos idosos realizam também alguma atividade física (FREIBERG et al., 2005).

Porém, em atenção ao cenário mercadológico, cada vez mais torna-se flagrante que a condição de existência da profissão de taxista encontra-se fortemente ameaçada por iniciativas de cunho tecnológico, como o *uber*, uma empresa que oferece serviços de

motoristas particulares, existente desde 2009, e que tem ampla base tecnológica e atente em mais de 300 cidades em 58 diferentes países (CLIFFORD, 2015). Essa matriz econômica tecnológica supera a dicotomia entre economia de produtos vs. economia de serviços, por um continuum: o *facebook* é a maior empresa de conteúdo, mas que não cria absolutamente nenhum conteúdo; o *airbnb* é a maior empresa de hospedagem que, igualmente, não tem um sequer hotel; o *alibaba* é a maior empresa de vendas do mundo, mas não dispõe de estoque e, finalmente, o *uber* desponta como o mais promissor serviço de transporte e mobilidade urbana e não possui nenhum carro próprio (GOODWIN, 2015).

Dessa forma, o objetivo desta pesquisa foi avaliar o nível de empreendedorismo dos taxistas de Santo André, bem como trabalhar algumas relações que este tema guarda com outras variáveis, como a influência da escolaridade e o tipo de trabalho. Uma das situações que geraram este objetivo é justamente a novidade que guarda este tema, uma vez que este estudo apresenta poucos correlatos disponíveis na plataforma *Scielo* em relação ao tema e ao objetivo. A hipótese que norteou o estudo foi que uma das causas da ascensão de formas alternativas de mobilidade urbana era justamente a baixa capacidade de empreendedorismo dos taxistas.

Acredita-se que esse tipo de pesquisa lança evidências para ponderar sobre os motivos pelos quais a recente guerra em face da mobilidade urbana vem ocorrendo, o que foi tema de relatório especial da ONU (LIBARDI, 2014), bem como para embasar discussões recentes neste cenário.

## **Método**

### *Participantes*

Participaram deste estudo 147 taxistas de Santo André, todos cooperativados à maior cooperativa da cidade. No total, a amostra foi formada por 89% de homens e 11% de mulheres, recrutada em 2014. Majoritariamente, os participantes eram casados (59% da amostra), seguido por pessoas solteiras (32%), viúvas (5%) e divorciadas (4%). A escolaridade mais frequente foi o ensino médio completo (58% dos casos), seguido do ensino fundamental (22%), superior (16%) e primário (4%). Para 95% dos participantes, não havia uma renda alternativa além do trabalho de taxista e a média de tempo em que eles estavam trabalhando na empresa era de 8 anos.

### *Instrumento*

O instrumento utilizado para avaliação do empreendedorismo foi o Tendência Empreendedora Geral (TEG), um teste psicométrico, composto por 54 itens dicotômicos que avaliam 5 fatores relacionados ao empreendedorismo. A saber: Tendência de assumir riscos, Tendência criativa, Necessidade de realização, Tendência de autonomia e Tendência à determinação (CAIRD, 1991).

Esse instrumento foi criado na década de 1990 por S. Caird junto ao Departamento de Engenharia e Inovação da *Open University*, no Reino Unido, e desde então pesquisas vem sendo realizadas para inferir os coeficientes psicométricos do instrumento. Em relação à validade do TEG, Cromie e Callaghan (1997) mediram a validade de constructo pela técnica de formas paralelas, e para medir a validade de critério, 101 participantes foram entrevistados. Os resultados mostraram-se estatisticamente significativos em  $p < 0,05$  e correlações entre fracas ( $r = 0,36$ ) e médias/fortes ( $r = 0,61$ ).

Em relação à consistência interna, pesquisas demonstraram um alfa ( $\alpha$ ) de Cronbach geral de 0,86 (LINGEN; NIEKERK, 2015), o que foi também aferido por (LIÑÁN; CHEN, 2009).

### *Procedimento*

A partir de uma amostra por conveniência sem reposição, os taxistas foram selecionados e se dispuseram a responder o TEG, bem como a preencher uma ficha de questões fechadas sobre itens importantes à pesquisa que, além das variáveis sócio demográficas, eram: carga horária de trabalho diária, se estava feliz na cooperativa em que estava, se possuía outra atividade remunerada e com que frequência ele deixava de pensar em ser um empreendedor.

### *Análises estatísticas*

Utilizaram-se técnicas multivariadas: as análises para variáveis categóricas foram procedidas com frequências e porcentagens. Um Modelo Linear Generalizado foi realizado para estimar o efeito das variáveis sócio demográficas (e.g., sexo e escolaridade) e variáveis categóricas complementares (e.g., se a pessoa realizava alguma outra atividade remunerada) na TEG. Os post hoc foram eleitos a partir da análise da significância entre as variáveis ou suas interações com o Bonferroni e as médias significativas foram

descritas pelo Duncan. Nessa fase, consideraram-se os resultados do teste como um todo, calculado pela soma simples dos itens do teste seguindo a recomendação original.

Posteriormente, de forma a comparar e posicionar os participantes desta pesquisa à estrutura fatorial do instrumento, bem como aos pontos de corte sugeridos pela literatura, calculou-se os itens relacionados aos 5 fatores do instrumento (i.e., Tendência de assumir riscos, Tendência criativa, Necessidade de realização, Tendência de autonomia e Tendência à determinação). Um segundo Modelo Linear Generalizado foi elaborado nos moldes do primeiro, elegendo os fatores como variáveis independentes à TEG.

A última fase de análise estatística foi relacionada à correlação entre o resultado do TGE e o resultado dos 5 fatores que integram o teste e utilizou-se o produto-momento de Pearson. Estas análises foram realizadas com o SPSS v.22 e a significância foi fixada em 0,05.

## **Resultados**

Tabela 1. Descritivo da amostra avaliada

		n	%
Sexo	Masculino	131	89,1%
	Feminino	16	10,9%
Estado civil	Solteiro	47	32,0%
	Casado	86	58,5%
	Viúvo	8	5,4%
	Divorciado	6	4,1%
Escolaridade	Primário incompleto	6	4,1%
	Primário completo	33	22,4%
	Médio completo	85	57,8%
	Superior	23	15,6%
Qual sua carga horária no trabalho na Cooperativa?	Pós-graduação	0	0,0%
	Menos de 8 horas/dia	41	27,9%
	8 horas/dia	55	37,4%
	12 horas/dia	49	33,3%

	24 horas/dia	2	1,4%
Você realiza outra atividade remunerada?	Não	139	94,6%
	Sim	8	5,4%
Com que frequência você tem pensado em desistir de ser empreendedor?	Nunca	28	19,0%
	Raramente	58	39,5%
	Às vezes	55	37,4%
	Sempre	6	4,1%

Tabela 2. Análise da variância entre variáveis sócio demográficas

Variável	SQT	gl	M	Z	p
Sexo	0,624	1	0,624	0,034	0,855
Estado civil	47,388	3	15,796	0,853	0,468
Escolaridade	208,265	3	69,422	3,747	0,013

Tabela 3. Post hoc Bonferroni para TGE dado Escolaridade (Referência pelo ensino Superior)

	IC [95%]				
	I-J	EPM	p	Limite	Limite
				inferior	superior
Primário	7,1594	1,97311	0,002	1,8717	12,4471
Ginásio	5,0685	1,16914	0,000	1,9354	8,2017
Colegial	2,9555	1,01165	0,025	0,2444	5,6666

Tabela 4. Média de empreendedorismo no público avaliado a partir da Escolaridade (Duncan)

	Subconjunto para alfa = 0,05			
	N	1	2	3
Primário	6	24,667		
Ginásio	33	26,758	26,758	
Colegial	85		28,871	28,871
Superior	23			31,826
p		0,17	0,17	0,05

Tabela 5. Análise da variância entre variáveis relacionais à TEG

Variável	SQT	gl	M	Z	p
Tempo de empresa	908,227	30	30,274	1,897	0,028
Satisfação na empresa	11,667	2	5,833	0,365	0,696
Carga horária	27,170	3	9,057	0,567	0,640
Atividades extras?	38,400	1	38,400	2,406	0,129
Pensa em desistir?	84,677	3	28,226	1,768	0,168

Tabela 6. Resultado dos fatores instrumentais

	Ponto de corte	M	DP	Menor escore obtido	Maior escore obtido	Limite máximo padrão
Tendência de assumir riscos	8	6,30	1,59	2	10	12
Tendência criativa	8	6,22	1,81	1	10	12
Necessidade de realização	9	6,41	1,94	2	11	12
Tendência de autonomia	4	2,92	1,18	0	6	6
Tendência à determinação	8	6,83	1,79	2	11	12

Tabela 7. Média dos fatores do TGE dado escolaridade

Escolaridade	n	Tendência ao risco		Tendência criativa		Necessidade de realização			Tendência de Autonomia		Tendência à determinação
		1	2	1	2	1	2	3	1	2	1
Primário	6	4,333		4,833		5,242			2,576		6,636
Colegial	85		6,235	5,909	5,909	5,500	5,500		2,667	2,667	6,741
Ginásio	33		6,394		6,318		6,647	6,647	2,929	2,929	7,304
Superior	23		6,913		6,696			7,478		3,435	7,333

Tabela 8. Correlação entre os fatores do TGE

	TEG	Tendência ao risco	Tendência criativa	Necessidad e de realização	Tendência de Autonomia	Tendência à determinaç ão
TEG	1					
Tendência ao risco	0,461*	1				
Tendência criativa	0,563*	0,034	1			
Necessidade de realização	0,68*	0,055	0,254*	1		

Tendência de Autonomia	0,497*	0,185*	0,211*	0,189*	1	
Tendência à determinação	0,511*	0,073	-0,018	0,222	0,029	1

\* estatisticamente significativo ( $p < 0,05$ )

## **Discussão**

Na presente pesquisa, majoritariamente avaliou-se homens, o que se adéqua a realidade, uma vez que a profissão de taxista tem esta predileção de gênero (CARTAXI, 2015). A utilização da classificação escolar revelou uma profissão cujo nível de instrução é modalmente médio e não houve pessoas que possuíam pós-graduação à época da avaliação, mas sim pessoas cuja escolaridade era fundamental incompleta.

Pessoas com o primário tem um empreendedorismo menor do que pessoas com ensino médio e estas apresentam-se também menos empreendedoras do que pessoas com o nível superior. A questão do empreendedorismo em profissionais com baixa escolaridade costuma ocorrer pela necessidade de gerar uma renda e não como fruto de decisão planejada e sistematizada (BRAGA; ZILLE, 2015).

O público avaliado também mostrou especificidade financeira e de renda, já que a maior parte retirava seu provimento financeiro apenas com a profissão de taxista. Esses resultados são convergentes ao de pesquisa anterior similar (BRAGA; ZILLE, 2015).

Analisando a tendência empreendedora de forma geral, de forma comparativa à solicitada por Ferreira e Aranha (2008), concluiu-se que os taxistas avaliados apresentam uma baixa tendência empreendedora em todos os fatores avaliados pelo instrumento, mesmo considerando o Desvio Padrão presente neste resultado.

Essa situação gera um alerta, uma vez que sabe-se que a economia é fluida e que com o incremento das múltiplas tecnologias de serviço, novos players se apresentam à competição do mercado (DAVENPORT, 2013).

Sabe-se que o empreendedorismo reúne duas características indispensáveis em sua definição: visão de negócio e senso de oportunidade. De forma sucinta, um empreendedor é aquele cuja acumulação das habilidades, know-how, experiência e contatos em um período de alguns anos permitem uma adequação do conceito de si, de suas relações, energia e conhecimento de setor para iniciar ações pautadas na liderança (AO; YIN, 2014).

Resultado algo contra intuitivo foi a constatação de que pessoas empregadas a mais tempo diminuem sua tendência ao empreendedorismo. Provavelmente, é importante

pensar sobre estratégias de qualidade de vida no trabalho que possam reverter este quadro e potencializar o perfil de empreendedorismo por parte dos taxistas. É importante lembrar que uma correlação não significa causalidade e que esta situação de inversão proporcional pode ter sido causada por variáveis estranhas à avaliação e que não foram medidas ou controladas.

Lembra-se que a pesquisa realizada foi do tipo não probabilística e que o número amostral foi feito por amostragem incremental. Dito de outra forma, coletou-se dados daqueles participantes que concordaram ser entrevistados, o que pode gerar um efeito de viés de seleção. Além disso, uma pesquisa não probabilística não permite inferências estatísticas sólidas e confiáveis, motivo este que aqui evitou-se teste de hipóteses.

É possível, portanto, concluir que esta pesquisa, revelou que a tendência ao empreendedorismo é fortemente influenciada pela escolaridade da pessoa. Esse resultado evidencia uma situação onde vê-se a importância do capital humano para decisões empreendedoras e gestão de carreira e também lança luz nos impactos da escolaridade sobre decisões prospectivas de vida, o que é bastante discutido no campo da economia (ARONSSON, 2004).

Sabe-se do potencial que pesquisas quantitativas possuem. Conseguir tratar fenômenos abstratos com números permite evidenciar as relações que estes possuem, compará-los com outras situações e medir o impacto de ações neste objeto. Posto isso, outras pesquisas encontram-se atualmente em andamento para medir o nível de empreendedorismo dos taxistas em comparação a outros profissionais do trânsito.

## **Referências**

AO, J. Y.; YIN, M. M. impacts of entrepreneur traits on proactive behaviors strategy. **Applied Mechanics and Materials**, p. 687-691, nov. 2014. Disponível em: <10.4028/www.scientific.net/AMM.687-691.4616>. Acesso em: 4 mar. 2016

ARONSSON, M. Education matters: but does entrepreneurship education? An interview with David Birch. **Academy of Management Learning & Education**, p. 289-292, 2004.

BRAGA, J. C. D. M.; ZILLE, L. P. Estresse no trabalho: estudo com taxistas na cidade de Belo Horizonte. **Contextus Revista Contemporânea de Economia e Gestão**, v. 13, n. 1, p. 34-59, 2015.

CAIRD, S. Testing enterprising tendency in occupational groups. **British Journal of Management**, v. 2, n. 4, p. 177-186, dec. 1991.

- CARTAXI. Perfil geral dos motoristas de táxis. 2015. Disponível em: <<http://www.cartaxi.com.br/pesquisa/pesquisa/perfil-dos-taxistas>>. Acesso em: 10 fev. 2016
- CLIFFORD, C. 5 entrepreneurial lessons from uber on its 5-year anniversary. **Entrepreneur**, 2015. Disponível em: <<http://www.entrepreneur.com/article/247014>>. Acesso em: 4 mar. 2016
- CROMIE, S.; CALLAGHAN, I. Assessing enterprising attributes - the usefulness of caird's General Enterprising Tendency (GET) test. **Journal of Small Business and Enterprise Development**, v. 4, p. 65-71, 1997.
- DAVENPORT, T. H. **Process innovation: reengineering work through information technology**. [S.l.]: Harvard Business Press, 2013.
- FERREIRA, R. C.; ARANHA, E. A. **Análise do perfil empreendedor de graduados em**. Itajubá: UNIFEI, 2008.
- FREIBERG, C. K. et al. Perfil antropométrico de taxistas de duas regiões da cidade de São Paulo. **Revista Nutrire**, v. 30, p. 388-398, 2005.
- GOODWIN, T. Techcrunch. **The battle is for the customer interface**, 2015. Disponível em: <<http://techcrunch.com/2015/03/03/in-the-age-of-disintermediation-the-battle-is-all-for-the-customer-interface/>>. Acesso em: 10 fev. 2016.
- HODGES, G. R. G. **Taxi!:** a social history of the new york city cabdriver. New York: NYU Press, 2012.
- LIBARDI, R. Mobilidade urbana frente à complexidade urbana. **EURE**, Santiago, v. 40, n. 121, p. 273-276, 2014.
- LIÑÁN, F.; CHEN, Y.-W. Development and cross-cultural application of a specific instrument to measure entrepreneurial intentions. **Entrepreneurship: Theory & Practice**, 33, n. 3, p. 593-617, 2009.
- LINGEN, E. V. D.; NIEKERK, G. V. Entrepreneurship traits of science, engineering and technology (set) students. **South African Journal of Entrepreneurship and Small Business Management**, p. 118-144, jul. 2015
- MUNHOZ, F. Grande ABC tem um táxi para cada 1.703 pessoas. **Diário do Grande ABC**, 2013. Disponível em: <<http://www.dgabc.com.br/Noticia/95101/grande-abc-tem-um-taxi-para-cada-1-703-pessoas>>. Acesso em: 1 mar. 2016.
- RANGEL, C. SP tem um táxi para cada 285 habitantes, Rio de Janeiro um para cada 190 habitantes. **Folha do Motorista**, 2015. Disponível em: <<http://www.folhadomotorista.com.br/index.php/sao-paulo/389-sp-tem-um-taxi-para-cada-285-habitantes-rio-de-janeiro-um-para-cada-190-habitantes>>. Acesso em: 3 mar. 2016