

PERFIL EMPREENDEDOR: ESTUDO SOBRE CARACTERÍSTICAS EMPREENDEDORAS DE MOTORISTAS FUNCIONÁRIOS, AGREGADOS E AUTÔNOMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Marcelo Jacober Moraes - *FACCAMP*¹
Marcos Hashimoto - *FACCAMP*²
Tiago Zanett Albertini - *ESALQ/USP*³

Resumo: O objetivo deste estudo foi distinguir as características do perfil empreendedor de motoristas de três categorias do transporte rodoviário de carga: funcionários, agregados e autônomos, por meio do estudo de atributos que fazem parte da teoria que versa sobre perfil empreendedor. Um questionário foi aplicado para 210 motoristas divididos igualmente em cada uma das três categorias, com delimitação no município de Campinas/SP. Para obtenção dos dados optou-se pela utilização de instrumento de medição no formato Likert sendo previamente validado, e a aplicação junto aos respondentes deu-se de forma presencial. Dentre os principais resultados identificados, o teste one-way ANOVA para os índices de atributos do perfil empreendedor de motoristas rodoviários de carga estratificada por categorias, mostrou que os motoristas autônomos são mais empreendedores do que os motoristas das demais categorias estudadas. Através da análise de correlação indicou-se uma relação mútua moderada entre os atributos que compõem o perfil empreendedor de motoristas rodoviários de cargas, porém apesar de moderados a correlação entre eles, de uma forma geral, foi altamente significativa, e sugere a possibilidade de haver influências de uma característica empreendedora sobre outra característica.

Palavras-chave: Empreendedorismo; Perfil Empreendedor; Motorista Autônomo; Análise de Correlação.

ENTREPRENEUR PROFILE: STUDY ABOUT ENTREPRENEURIAL CHARACTERISTICS OF DRIVERS EMPLOYEES, AGGREGATES AND INDEPENDENTS OF ROAD TRANSPORT OF CARGOS

Abstract: This study's main objective is to highlight the characteristics of the entrepreneur profile of three categories of truck drivers: employees, aggregates and autonomous drivers, through the study of the attributes that take part in the theory about entrepreneurial profile. A questionnaire was applied to 210 truck drivers evenly distributed into three categories within the limits of the City of Campinas in São Paulo. For data collection, the measurement method of choice was the Likert Scale,

¹ E mail: mjacob@sestsenat.org.br. Endereço: Rua Guatemala, nº167 – Jardim América CEP: 13231-230– Campo Limpo Paulista - SP

² E mail: prof.hashimoto@uol.com.br

³ E mail: albertin@z@gmail.com

previously validated and the questionnaire survey was applied to the respondents through a person interview. In the main observed results, the test one-way ANOVA to the indexes for attributes of entrepreneurial profile in the categorized truck drivers, showed that autonomous drivers are more qualified as an entrepreneur than the others categories of interviewed drivers. The analysis of correlation indicated there is a moderate mutual connection amid the attributes that outline the entrepreneurial profile of truck drivers. Though moderated, it is notably a significant connection that indicates the possibility of influence of an entrepreneurial characteristic on other ones.

Keywords: Entrepreneurship; Entrepreneur Profile; Autonomous Driver; Correlation Analysis.

Introdução

Antes de tudo, vale lembrar que nas últimas duas décadas, o tema empreendedorismo foi o foco de várias pesquisas no Brasil. São diversos os enfoques e estudos realizados sobre o tema. Isso se deve à sua importância como processo que possibilita o desenvolvimento de negócios e empreendimentos. Apesar da falta de consenso sobre o tema, que é apontada por Cunningham e Lischeron (1991), é certo que o processo empreendedor não acontece sem a figura do indivíduo denominado empreendedor.

Os estudos de Nassif et al. (2010) alinhado com as premissas da teoria do ciclo de vida das organizações (KELLEY; MARRAM, 2004; GREINER, 1998; ADIZES, 1990; CHURCHILL; LEWIS, 1983), apontam que o empreendedor assume um papel mais ativo do que reativo no desenvolvimento e no sucesso de um empreendimento, reforçando a importância dos atributos pessoais no processo empreendedor.

No setor de transporte, foco do presente artigo, identificam-se pesquisas que estudam aspectos relacionados aos motoristas do transporte rodoviário de cargas, como é o caso de Bertolazzi (1998), Santos (2007) e Silva (2011). Porém, não se identificam iniciativas de pesquisas na linha de estudo especificamente do perfil empreendedor.

A pesquisa de Bertolazzi (1998) considerou a possibilidade de existir evolução na carreira de motoristas e migração de uma categoria para outra, com abordagem

sobre os fatores que influenciam as decisões de motoristas a passarem da condição de autônomos para empresários. A referida pesquisa apontou existir três fases: do empregado, do autônomo, e do empresário.

Sabe-se que o setor de transporte rodoviário de cargas é de fundamental importância para a economia do país, pois é prestador de serviços base para a indústria e o comércio. Além disso, possui como característica a concorrência extremamente acirrada.

Andreassi (2002) destaca a importância do fator humano para o setor de serviços, mencionando que a tecnologia de maneira independente e desassociada deste fator não representa o desempenho corporativo ou a lucratividade de uma empresa de serviços. Nesse setor, “[...] as habilidades e capacitações dos funcionários desempenham um papel central” (ANDREASSI, 2002, p. 1).

Considerando-se este cenário, justifica-se com significância, pesquisar o perfil empreendedor de motoristas do transporte rodoviário de cargas, estudados em três categorias: funcionários, agregados e autônomos. Como hipótese de pesquisa, parte-se do pressuposto que a categoria de motoristas autônomos é a que possui os índices mais elevados dos atributos que compõem o perfil empreendedor.

O presente estudo está baseado na metodologia proposta por Schmidt e Bohnenberger (2009), com um modelo de medição para o perfil e a intenção empreendedora, relacionando-os com o desempenho organizacional. Schmidt e Bohnenberger (2009) construíram e validaram um instrumento de medição, propondo um modelo estrutural para esta finalidade. Os resultados sugerem que o perfil empreendedor é construto multidimensional, composto por oito atributos: auto eficaz; assume riscos; planejador; detecta oportunidades; persistente; sociável; inovador; e líder.

O objetivo deste trabalho é o de desenvolver um instrumento de pesquisa quantitativa para um estudo junto a estas três categorias de motoristas, identificando em qual delas se manifesta mais o perfil empreendedor e avaliar a correlação entre os índices de atributos do perfil empreendedor para esta amostra delimitada no município de Campinas no Estado de São Paulo.

Referencial Teórico

O setor de transporte rodoviário de cargas vive uma dura realidade com a escassez de mão-de-obra. Segundo o presidente da NTC & Logística, Sr. Flávio Benatti, esta realidade pode representar um verdadeiro colapso para o setor. Estimativas apontam à existência de um déficit no país de pelo menos de 120 mil motoristas, não existindo interesse dos jovens por essa profissão (NTC & LOGÍSTICA, 2011).

É prática comum no setor de transporte rodoviário de cargas, a atuação de três formatos para a função de motorista: os motoristas funcionários, os agregados e os autônomos. Os motoristas funcionários são aqueles que mantêm vínculo empregatício direto com empresas de transporte através de registro de contrato de trabalho (ARAÚJO, 2008). Chahad e Cacciamali (2005) definem os transportadores autônomos como motoristas que possuem veículo próprio, trabalham para várias empresas e são contratados diretamente do mercado para viagens isoladas, de forma individualizada. Já os motoristas agregados são definidos por Moreno e Rotenberg. (2009) como sendo proprietários de veículo próprio de transporte e que trabalham de forma exclusiva para uma empresa de transporte rodoviário de cargas.

Referente aos dois últimos tipos de motoristas supracitados, Moreno e Rotenberg (2009) explicam que na prática ambos trabalham de forma autônoma, portanto são motoristas autônomos, com a diferença de que aqueles com a denominação de “motorista autônomo” trabalham para várias empresas com prestação de serviços pontuais. Já os chamados de “agregados” trabalham vinculados a uma empresa por tempo determinado.

Segundo dados da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT, 2011), no Brasil existem 409.260 transportadores autônomos de carga registrados, que podem atuar como motoristas autônomos ou agregados. Além disso, há 69.209 empresas de transporte rodoviário de cargas, representando 698.751 veículos registrados.

Perfil Empreendedor

As investigações acerca das características pessoais do indivíduo empreendedor têm movido os pesquisadores ao longo dos anos. Estudos sobre o perfil do empreendedor já montam mais de 50 anos e os resultados identificam alguns traços peculiares. Por exemplo: a comedida vocação para assumir riscos comuns ou calculados (KAUFMAN, 1991); a necessidade de autorrealização (McCLELLAND, 1961); e a elevada autoeficácia (MARKMAN, BARON; BALKIN, 2005).

Já no que diz respeito ao tempo em que as ações acontecem, Kenrick e Funder (1988), afirmam que como os traços certificam a forma comportamental em diferentes momentos e situações, podem ser compreendidos como relativamente estáveis ao longo do tempo. Porém, uma pesquisa mais atual traz uma abordagem com outro viés. Nassif et al. (2010) apresenta um estudo para a compreensão do “processo empreendedor” baseado no modelo proposto por Bygrave (2004). Este modelo sugere uma dinâmica evolutiva nos atributos do empreendedor, que modifica seu perfil de atuação e desenvolve capacidades adicionais na medida em que a organização cresce em tamanho e complexidade ao passar do tempo.

Os estudos realizados por Nassif et al. (2010) concluíram, através de relatos de empreendedores em pesquisas empíricas, que a predominância dos aspectos afetivos, tais como a perseverança, coragem, motivação pessoal, disposição em correr risco, otimismo etc., surgem no início do empreendimento, principalmente na concepção do negócio. Já para os estágios posteriores, os empreendedores atribuem maior importância gradativamente aos aspectos cognitivos, tais como: assumir riscos calculados, realizar parcerias, planejar e definir metas, conhecer o mercado e capacidade de comunicação.

Apesar do acompanhamento e análise dos estudos realizados por diversos autores como Kaufman (1991), McClelland (1961), Bandura (2001), Shane (2003), Markman, Baron e Balkin (2005), o presente trabalho é embasado em Schmidt e Bohnenberger (2009). Estes, propuseram um modelo de medição para o perfil e a

intenção empreendedora, no qual um instrumento de medição foi construído e validado (ver Quadro 1).

Quadro 1: Características Atitudinais do Empreendedor.

Características Atitudinais	Descrição
Autoeficaz	<p>“é a estimativa cognitiva que uma pessoa tem das suas capacidades de mobilizar a motivação, recursos cognitivos e cursos de ação necessários para exercitar controle sobre eventos na sua vida” (CHEN; GREENE; CRICK, 1998, p. 296).</p> <p>“Em quase todas as definições de empreendedorismo, há um consenso de que estamos falando de uma espécie de comportamento que inclui: (1) tomar iniciativa; (2) organizar e reorganizar mecanismos sociais e econômicos, a fim de transformar recursos e situações para proveito prático; (3) aceitar o risco ou o fracasso” (HISRICH; PETERS, 2004, p. 29).</p>
Assume riscos calculados	<p>“Indivíduos que precisam contar com a certeza é de todo impossível que sejam bons empreendedores” (DRUCKER, 1986, p. 33).</p> <p>“O passaporte das empresas para o ano 2000 será a capacidade empreendedora, isto é, a capacidade de inovar, de tomar riscos inteligentemente, agir com rapidez e eficiência para se adaptar às contínuas mudanças do ambiente econômico” (KAUFMAN, 1991, p. 3).</p>
Planejador	<p>“Os empreendedores não apenas definem situações, mas também imaginam visões sobre o que desejam alcançar. Sua tarefa principal parece ser a de imaginar e definir o que querem fazer e, quase sempre, como irão fazê-lo” (Filion, 2000, p. 3).</p> <p>“O empreendedor é aquele que faz as coisas acontecerem, se antecipa aos fatos e tem uma visão futura da organização” (DORNELAS, 2001, p. 15).</p>
Detecta oportunidades	<p>“é a habilidade de capturar, reconhecer e fazer uso efetivo de informações abstratas, implícitas e em constante mudança” (MARKMAN; BARON, 2003, p. 289).</p> <p>“que tem capacidade de identificar, explorar e capturar o valor das oportunidades de negócio” (BIRLEY; MUZYKA, 2001, p. 22).</p> <p>“A predisposição para identificar oportunidades é fundamental para quem deseja ser empreendedor e consiste em aproveitar todo e qualquer ensejo para observar negócios” (DEGEN, 1989, p. 19).</p>
Persistente	<p>“capacidade de trabalhar de forma intensiva, sujeitando-se até a privações sociais, em projetos de retorno incerto” (Markman & Baron, 2003, p. 290).</p> <p>“Desenvolver o perfil empreendedor é capacitar o aluno para que crie, conduza e implemente o processo de elaborar novos planos de vida. ... A formação empreendedora baseia-se no desenvolvimento do autoconhecimento, com ênfase na perseverança, na imaginação, na criatividade, associadas à inovação” (SOUZA; SOUZA; ASSIS; ZERBINI, 2004, p. 4).</p>
Sociável	<p>“Os empreendedores... fornecem empregos, introduzem inovações e estimulam o crescimento econômico. Já não os vemos como provedores de mercadorias e autopeças nada interessantes. Em vez disso, eles são vistos como energizadores que assumem riscos necessários em uma economia em crescimento, produtiva” (LONGENECKER; MOORE; PETTY, 1997, p. 3).</p>
Inovador	<p>Carland, Hoy e Carland (1988) concluem que o empreendedorismo é principalmente função de quatro elementos: traços de personalidade (necessidade de realização e criatividade), propensão à inovação, risco e postura estratégica.</p>
Líder	<p>“Uma vez que os empreendedores reconhecem a importância do seu contato face a face com outras pessoas, eles rapidamente e vigorosamente procuram agir para isso” (MARKMAN; BARON, 2003, p. 114).</p>

Fonte: Schmidt e Bohnenberger (2009).

Schmidt e Bohnenberger (2009) enfatizam que procuraram ampliar a base conceitual sobre o perfil empreendedor por meio das diversas definições encontradas na literatura, extraindo características atitudinais comuns, citadas diretamente ou presentes indiretamente, na forma de pré-requisitos para sustentá-las. As características propostas para o perfil empreendedor foram conceituadas a fim de sustentar o processo de elaboração do instrumento de medição, através dos atributos: autoeficaz; assume riscos calculados; planejador; detecta oportunidades; persistente; sociável; inovador e líder.

Intraempreendedor

O termo intraempreendedor foi adotado por Pinchot (1978) com o objetivo de nomear o empreendedor interno. Aquele que, com uma ideia, liberdade, incentivo e recursos da empresa para qual presta serviços, dedica-se de forma entusiástica em transformá-la em um produto ou um serviço de sucesso.

Os estudos mostram que o intraempreendedorismo surgiu como uma decorrência natural do empreendedorismo e se impôs de maneira saudável para se reagir aos desafios empresariais do novo milênio (DANTAS, 2008).

No tocante a micro e pequenas empresas, Hashimoto (2010) menciona que muitas delas entram em um mercado extremamente concorrido e competindo com grandes corporações, acabando por naufragar no meio do caminho. É importante assinalar que as poucas que conseguem vencer tiveram origem dentro das próprias grandes concorrentes. São ex-funcionários que aprenderam muito dentro da organização, desenvolveram competências e habilidades, até o ponto em que se acharam aptos a ver o próprio negócio como uma alternativa de carreira muito promissora, diante das dificuldades com as quais se defrontavam dentro da sua organização (HASHIMOTO, 2010).

Material e Métodos

Foram avaliados 210 motoristas no município de Campinas no Estado de São Paulo, divididos igualmente em cada uma das três categorias: funcionários, agregados e autônomos.

O instrumento utilizado para a coleta de dados foi um questionário composto por 32 afirmativas estruturadas e baseadas nos atributos de análise propostos por Schmidt e Bohnenberger (2009): autoeficaz; assume riscos calculados; planejador; detecta oportunidades; persistente; sociável; inovador e líder. No questionário há proposições relacionadas a estes atributos pré-definidos, com escala no formato Likert de cinco pontos, abrangendo desde “discordo totalmente a concordo totalmente”, previamente validado (ver Quadro 2).

A validação do questionário deu-se através de teste da consistência interna (BAQUERO, 1974) e teste da validade de constructo utilizando o coeficiente α de Cronbach, que obteve o valor de 0,911 considerado como satisfatório, através do software SPSS 11.x. Estes procedimentos descartaram as proposições P3, P10, P14, P20, P24 e P31.

Quadro 2: Descrição do Questionário Baseado nas Proposições e Grupos de Atributos.

Grupo Atributos	Proposições
Auto eficaz	P1 - Prefiro trabalhar sem ter chefe. P2 - Tenho preferência por trabalhar de forma autônoma para ter maior autonomia profissional. P4 - Quando planejo minha viagem tenho certeza que serei capaz de realizá-la.
Assume riscos calculados	P5 - Procuo conhecer bem a estrada que vou pegar para não ter surpresas desagradáveis. P6 - Eu assumiria uma dívida elevada de longo prazo, acreditando nas vantagens que uma oportunidade de negócio me traria. P7 - Admito correr riscos em troca de possíveis benefícios. P8 - Apostaria minhas economias em um negócio com altas chances de sucesso.
Planejador	P9 - Tenho um bom plano da minha vida profissional em longo prazo. P11 - Procuo estabelecer um planejamento para realizar as manutenções do meu caminhão. P12 - Pretendo continuar neste ramo para acumular lucro para aposentadoria.
Detecta oportunidades	P13 - Consigo com frequência melhores serviços (viagens) do que meus colegas. P15 - Se for investir em um caminhão procurarei vários Bancos para buscar menor taxa de juros. P16 - A rentabilidade da viagem é mais importante do que o seu tempo de duração (ou seja, se é curta ou longa).
Persistente	P17 - Profissionalmente, me considero uma pessoa mais persistente que as demais. P18 - Mesmo que uma tarefa pareça ser de difícil solução, continuo tentando resolvê-la. P19 - Me apego bastante a uma ideia quando ela me parece ser boa.
Sociável	P21 - Me relaciono facilmente com outras pessoas. P22 - Os contatos sociais que tenho são importantes para minha vida profissional. P23 - Conheço várias pessoas que poderiam me auxiliar profissionalmente.
Inovador	P25 - Encontro soluções criativas para problemas profissionais com os quais me deparo. P26 - Prefiro um trabalho repleto de novidades a uma atividade rotineira. P27 - Gosto de mudar minha forma de trabalho sempre que possível. P28 - Sou conhecido por ter várias ideias com frequência.
Líder	P29 - Sou bastante conhecido no segmento de transporte rodoviário de cargas. P30 - Frequentemente as pessoas pedem minha opinião sobre os assuntos de trabalho. P32 - No trabalho, normalmente influencio a opinião de outras pessoas a respeito de um determinado assunto.

Fonte: Os Autores (2013).

Um conjunto de dados contendo as 32 proposições aplicadas aos 210 motoristas de cargas rodoviárias do estudo foram importadas utilizando o procedimento IMPORT do pacote estatístico SAS (SAS, Inst. Inc., Cary, NC).

Este conjunto de dados foi utilizado para calcular os índices de atributos do perfil empreendedor de cada motorista, utilizando a média das proposições mantidas após a aplicação do método de consistência interna, em que:

Quadro 3: Cálculo dos Índices de Atributos do Perfil Empreendedor.

Quadro 3: Cálculo dos Índices de Atributos do Perfil Empreendedor.

autoeficaz $[(P1 + P2 + P4)/3]$	persistente $[(P17 + P18 + P19)/3]$
assume riscos calculados $[(P5 + P6 + P7 +$	sociável $[(P21 + P22 + P23)/3]$
planejador $[(P9 + P11 + P12)/3]$	inovador $[(P25 + P26 + P27 +$
detecta oportunidades $[(P13 + P15 + P16)/3]$	líder $[(P29 + P30 + P32)/3]$

Fonte: Os Autores (2013).

Primeiramente, o valor médio, o desvio padrão, o valor mínimo e máximo dos índices foram analisados utilizando o procedimento MEANS.

As correlações entre os índices para cada motorista, considerando cada atributo que compõem o perfil empreendedor (calculadas pelo coeficiente de Spearman), bem como as respectivas probabilidades, foram analisadas por meio do procedimento CORR.

Para possibilitar esta análise, foram criadas classes de idade. O estabelecimento destas classes foi feito com critério estatístico, considerando-se o desvio padrão calculado ($dp = 8,9$ anos) e a média calculada ($m = 40$ anos), com distribuição do desvio padrão assumido de 0,5. Assim, as classes de idade estabelecidas foram: até 35 anos de idade; entre 35 e 44 anos de idade; e acima de 44 anos de idade.

Sequencialmente, os índices dos motoristas foram segregados nos seguintes conjuntos de dados:

- categoria, com os níveis: autônomo ($n = 70$), agregado ($n = 70$) e funcionário ($n = 70$);
- nível de escolaridade: fundamental ($n = 77$), médio ($n = 122$) e superior ($n = 13$) e;
- faixas de idade: até 33 anos de idade ($n = 58$), entre 33 e 47 anos ($n = 99$) e acima de 47 anos ($n = 54$).

Foi realizada a análise de variância (ANOVA) para a comparação entre as médias dos índices dentro de cada conjunto segregado utilizando o procedimento NPAR1WAY. As probabilidades estimadas foram apresentadas em função das

combinações dos níveis apresentados na ANOVA. Todos os procedimentos foram estruturados como SAS Macro, no sentido de facilitar e acelerar o processo de análise dos dados de forma parcimoniosa.

Análise dos Resultados

São apresentadas as médias de atributos do perfil empreendedor de motoristas rodoviários de cargas considerando a amostra global, ou seja, os 210 motoristas, que variaram entre 3,34 e 4,07 representadas pelos índices líder e persistente (ou sociável), respectivamente (Tabela 1).

Tabela 1: Estatística Descritiva dos Índices dos Atributos do Perfil Empreendedor da Amostra Global dos Motoristas Rodoviários de Cargas.

Atributos	Média ± DP	Mínimo	Máximo
Autoeficaz	4,05 ± 0,739	1,33	5,00
Assume riscos calculados	3,68 ± 0,823	1,50	5,00
Planejador	4,00 ± 0,705	1,33	5,00
Detecta oportunidades	3,76 ± 0,788	1,00	5,00
Persistente	4,07 ± 0,643	1,33	5,00
Sociável	4,07 ± 0,760	1,33	5,00
Inovador	3,90 ± 0,601	2,00	5,00
Líder	3,34 ± 0,846	1,00	5,00

Fonte: Os Autores (2013).

Os resultados de variância para os índices de atributos do perfil empreendedor das categorias de motoristas rodoviários de carga estratificada por categorias apresentam as médias de atributos do perfil empreendedor de motoristas rodoviários de cargas considerando a amostra estratificada, ou seja, separando a amostra em 70 motoristas funcionários, 70 agregados e 70 autônomos.

Verificou-se que o motorista autônomo possui maior capacidade de ser autoeficaz do que as outras categorias ($P < 0,10$). Contudo, motoristas funcionários

têm uma capacidade de 22% a 26% menor em termos de autoeficácia quando comparados a motoristas agregados e autônomos, respectivamente ($P < 0,01$), conforme observado na Tabela 2.

Gelderem e Jansen (2006) afirmam que uma das motivações mais importantes para o crescimento do trabalho autônomo é o desejo das pessoas quererem operar um negócio próprio ao invés de trabalhar para alguém. Sendo assim, as pessoas partem para um negócio autônomo porque gostam de ser responsáveis por decidir sobre sua própria estratégia, sobre os métodos de trabalho e de regular o seu próprio tempo, chamando isso de autonomia.

Tabela 2: One-way ANOVA para os Índices de Atributos do Perfil Empreendedor das Categorias de Motoristas Rodoviários de Cargas.

Atributos ¹	Categoria			P		
	Funcionário (FU)	Agregado (AG)	Autônomo (AU)	FU vs. AG	FU vs. AU	AG vs. AU
AE	3,49	4,27	4,40	< 0,01	< 0,01	0,09
AR	3,20	3,69	4,14	< 0,01	< 0,01	< 0,01
PL	3,83	4,05	4,11	0,10	0,03	0,54
DO	3,40	4,04	3,83	< 0,01	< 0,01	0,08
PE	3,88	4,07	4,24	0,10	< 0,01	0,06
SO	3,99	3,92	4,29	0,61	0,02	< 0,01
IN	3,63	3,92	4,16	< 0,01	< 0,01	< 0,01
LI	3,21	3,18	3,64	0,84	< 0,01	< 0,01

Fonte: Os Autores (2011).

¹AE = autoeficaz; AR = assume riscos calculados; PL = planejador; DO = detecta oportunidades; PE = persistente; SO = sociável; IN= inovador e LI = líder.

A categoria que se mostrou com uma maior capacidade de assumir riscos calculados foi a de motoristas autônomos. Esta categoria apresentou índices de 29% e 12% superior a motoristas funcionários e agregados, respectivamente ($P < 0,01$). Motoristas agregados apresentaram um valor intermediário quanto ao fato de assumir riscos. Logo, os funcionários apresentaram o menor índice ($P < 0,01$). Motoristas autônomos também mostraram ser 7% mais planejadores do que funcionários ($P = 0,03$) (Tabela 2).

A habilidade de detectar oportunidades foi maior para a categoria de motoristas agregados. Contudo, motoristas funcionários têm uma capacidade de 11% a 19% inferior de detectar oportunidades, quando comparados a motoristas autônomos e agregados, respectivamente ($P < 0,01$) (Tabela 2).

Motoristas autônomos mostraram ser 4% e 9% mais persistentes que os motoristas agregados ($P < 0,01$) e funcionários ($P = 0,06$), respectivamente. Ser sociável também é uma característica mais marcante em motoristas autônomos. Esta categoria apresentou índice de 7% e 9% superior a motoristas funcionários ($P = 0,02$) e agregados ($P < 0,01$), respectivamente (Tabela 2).

Quanto ao atributo inovador, observou-se que motoristas autônomos foram 15% e 6% superiores aos funcionários e agregados, respectivamente ($P < 0,01$). O atributo líder também se destaca com maior ênfase para motoristas autônomos. Na comparação com motoristas funcionários, apresentaram índice 13% superior ($P < 0,01$), e com motoristas agregados 14% superior ($P < 0,01$) (Tabela 2).

A análise de correlação entre os atributos propostos por Schmidt e Bohnenberger (2009) que compõem o perfil empreendedor, faz parte de um dos objetivos específicos desta pesquisa, e foi realizada através da Correlação de Serman, conforme a Tabela 3 a seguir.

Tabela 3: Correlação de Serman entre os Índices de Atributos do Perfil Empreendedor dos

Motoristas Rodoviários de Cargas

Atributos ¹	AR	PL	DO	PE	SO	IN	LI
AE	0,39**	0,10	0,30**	0,30**	0,09	0,36**	0,21†
AR		0.23**	0.32**	0.33**	0.28**	0.34**	0.31**
PL			0.35**	0.33**	0.29**	0.22†	0.14
DO				0.30**	0.04	0.15	0.09
PE					0.31**	0.35**	0.24**
SO						0.36**	0.28**
IN							0.32**
LI							

Fonte: Os Autores (2013).

** $P < 0,01$.

* $P < 0,05$.

† $P < 0,10$.

¹AE = autoeficaz; AR = assume riscos calculados; PL = planejador; DO = detecta oportunidades; PE = persistente; SO = sociável; IN= inovador e LI = líder.

Foi verificada uma correlação moderada entre os atributos que compõem o perfil empreendedor de motoristas rodoviários de cargas. A correlação entre tais índices, de uma forma geral, foi altamente significativa ($P < 0,01$), conforme Tabela 3.

Esta correlação significativa entre grande parte dos índices de atributos empreendedores, sugere que as proposições que definem um atributo são significativas na caracterização de outros atributos para definir as características empreendedoras de motoristas rodoviários de cargas.

Portanto, pode-se sugerir que questionários com uma menor quantidade de proposições podem ser aplicados para traçar o perfil empreendedor dos entrevistados. Questionários mais sucintos podem acelerar a avaliação de um número maior de respondentes e reduzir a chance de cometerem erros de preenchimento em comparação a questionários extremamente laboriosos e extensos.

A análise de variância de comparação entre as médias dos índices de capacidade empreendedora considerando os níveis de escolaridade dos motoristas foi feita através de one-way ANOVA (Tabela 4) considerando os índices de características empreendedoras apresentados para três níveis de escolaridade de motoristas rodoviários de carga: ensino fundamental, ensino médio, e ensino superior.

Tabela 4: One-way ANOVA para os Índices dos Atributos para Três Classes de Escolaridade de Motoristas Rodoviários de Cargas.

Atributos ¹	Grau escolaridade			<i>P</i>		
	Fundamental (FUN)	Médio (MED)	Superior (SUP)	FUN vs. MED	FUN vs. SUP	MED vs. SUP
AE	4,02	4,07	4,14	0,62	0,60	0,76
AR	3,71	3,63	3,96	0,50	0,33	0,19
PL	4,03	3,97	4,11	0,57	0,66	0,53
DO	3,70	3,77	3,97	0,51	0,21	0,43
PE	3,98	4,12	4,06	0,15	0,71	0,75
SO	4,05	4,06	4,31	0,95	0,20	0,31
IN	3,88	3,91	4,00	0,79	0,51	0,62
LI	3,51	3,24	3,28	0,03	0,36	0,89

Fonte: Os Autores (2011).

¹AE = autoeficaz; AR = assume riscos calculados; PL = planejador; DO = detecta oportunidades; PE = persistente; SO = sociável; IN= inovador e LI = líder.

Os resultados apontaram que o fator socioambiental escolaridade não apresentou influências significativas, porém há relativa significância para o atributo líder.

Motoristas com grau de escolaridade no ensino fundamental apresentaram índice de liderança 8% mais elevado quando comparados a motoristas com ensino médio ($P = 0,03$) (Tabela 4). Vale dizer que diversos estudos como Timmons (1994) e GEM (2010), apontam para a importância do grau de escolaridade como variável preponderante para a criação e sucesso de empreendimentos.

Porém, outro viés é apontado por Brockhaus (1982), com a constatação de que o grau de escolaridade pode não ser tão determinante, pois em muitos casos, os empreendedores têm educação formal menor que os gerentes, porém são mais qualificados que a população em geral. O resultado que apontou o maior nível de empreendedorismo para motoristas com ensino fundamental está relacionado ao atributo liderança, que tem forte relação com a personalidade do empreendedor e com conhecimentos práticos da profissão.

Mintzberg (1973) já havia procedido análise sobre atividades de empreendedores, desde abordagens clássicas até a escola da atividade do líder, de Rosemary Stewart e Sunne Carlson. Dentre elas, destacou que a escola do grande homem é composta de literatura a respeito das vidas de empresários de sucesso, rica de curiosidades, mas pobre de teoria geral, referindo-se à importância do conhecimento prático.

Outra constatação que denota a relação entre a liderança e o conhecimento prático é apontada por Kotler (2002), quando menciona que para cada um dos empreendedores do final do século XIX, ou do século XX, considerados líderes e que ajudaram a formar empresas, precisava-se de dezenas ou centenas de gerentes capazes de ajudar a operar as companhias que os líderes empreendedores haviam construído. Afirma ainda, que o processo de transformação tem dependido, nos casos bem sucedidos, de 80% de liderança e 20% de gerenciamento.

Aprofundando ainda mais nesta reflexão, este resultado também poder ser explicado pela teoria do conhecimento tácito. Para Sveiby (1998), cada indivíduo desenvolve suas próprias competências, por meio da prática, da repetição, aprendendo com erros, e refletindo. Afirma ainda, que o conhecimento possui as seguintes características: é tácito, orientado para a ação, sustentado por regras, individual e está em constante mutação.

Takeuchi e Nonaka (2008) apontam que com relação à dimensão epistemológica, o homem faz uma reflexão sobre o conhecimento produzido por ele próprio sobre si mesmo, relacionado aos seus resultados práticos. Afirmam ainda, que o conhecimento tácito não é facilmente visível e explicável, sendo altamente pessoal e profundamente enraizado nas ações e na experiência corporal dos indivíduos.

Os mestres-artesãos ou *chefs* de três estrelas, por exemplo, possuem um tesouro de especialidade nas pontas dos dedos, desenvolvido depois de anos de experiência, mas frequentemente têm dificuldade em articular os princípios técnicos ou científicos por traz daquilo que sabem. Os *insights* altamente subjetivos e pessoais, as intuições, os palpites e as aspirações derivadas da experiência

corporal, todos se encaixam nesta dimensão. (TAKEUCHI; NONAKA, 2008, p. 19).

A análise de variância de comparação entre as médias dos índices de capacidade empreendedora considerando as faixas de idade dos motoristas também foi feita através de one-way ANOVA (Tabela 5). Foram considerados os índices de características empreendedoras apresentados para três faixas de idade de motoristas rodoviários de carga: até 33 anos; entre 33 e 47 anos; e maiores que 47 anos.

Tabela 5: One-way ANOVA para os Índices de Atributos do Perfil Empreendedor para Três Classes de Idade de Motoristas Rodoviários de Cargas.

Variável I ¹	Intervalos de idade, anos de vida			P		
	Até 33 (A33)	Entre 33- 47 (E3347)	Maior 47 (M47)	A33 vs. E3347	M47 vs. A33	M47 vs. E3347
AE	4,08	4,04	4,05	0,77	0,83	0,96
AR	3,64	3,72	3,64	0,51	0,99	0,53
PL	4,01	3,95	4,07	0,61	0,67	0,29
DO	3,76	3,78	3,71	0,86	0,77	0,58
PE	4,21	4,00	4,03	0,05	0,15	0,78
SO	4,20	4,00	4,05	0,10	0,29	0,69
IN	3,82	3,97	3,86	0,13	0,74	0,28
LI	3,18	3,37	3,47	0,20	0,07	0,46

Fonte: O Autor (2011).

¹AE = autoeficaz; AR = assume riscos calculados; PL = planejador; DO = detecta oportunidades; PE = persistente; SO = sociável; IN= inovador e LI = líder.

Conforme Hisrich, Peters e Shepherd (2009) ressaltam, a idade pode ter importância quando reflete a experiência do empreendedor, fator que pode contribuir para alavancar a empresa. No caso desta pesquisa, somente os índices persistente e líder são influenciados pelos grupos de intervalos de idade considerados no presente estudo.

No atributo persistente, motoristas inseridos na faixa de idade de até 33 anos, quando comparados à faixa etária entre 33 e 47 anos, alcançaram maior índice, sendo 5% superior ($P = 0,05$) (Tabela 5). De um modo geral os motoristas mais

jovens estão iniciando suas atividades, momento em que se encontram na fase inicial do seu negócio.

Assim, o resultado apresentado para o atributo persistente pode ser embasado através dos estudos realizados por Nassif et al. (2010), concluindo através de pesquisas empíricas, que a predominância dos aspectos afetivos, tais como perseverança, coragem, motivação pessoal, disposição em correr risco, e otimismo, surgem no início do empreendimento, principalmente na concepção do negócio.

Já para o atributo líder, os motoristas inseridos na faixa etária maior que 47 anos obtiveram índice 3% mais elevado quando comparados à faixa etária de até 33 anos ($P = 0,07$) (Tabela 5). O resultado apresentado para o atributo líder indica que características de liderança podem estar relacionadas a profissionais com mais idade e, portanto, mais experientes. Hersey e Blanchard (1986, p. 196-197) afirmam que o processo de liderança eficaz exige comportamentos e habilidades que podem ser adquiridos por meio de desenvolvimento e experiência no trabalho.

Kets de Vries (1997) menciona que a literatura sobre liderança traz várias definições e discussões sobre o tema, porém, a maioria dos pesquisadores concorda com alguns traços comuns, dos quais destaca-se: consciência, energia, inteligência, domínio, autocontrole, sociabilidade, e as experiências vividas pelo profissional.

Em uma análise mais contemporânea, e também defendendo a importância da experiência para que o indivíduo tenha habilidades de liderança, Covey (2003) relata que o líder equilibrado consegue interpretar suas experiências de vida como oportunidades para aprender e ensinar, além de estimular níveis de interdependência. Armond e Nassif (2009) também indicam uma relação entre liderança e experiência profissional, onde relatam histórias de vida de indivíduos relacionados à abordagem demográfica, como: a existência de referências (ídolos, exemplos), escolaridade, situação sócioeconômica, experiência profissional e hábitos no trabalho.

Conclusões

Não se pode olvidar que das três categorias de motoristas estudadas nesta pesquisa, a de motoristas autônomos é aquela que mais manifestou-se o perfil empreendedor.

A amostra estratificada também possibilitou identificar os resultados mais expressivos, ou seja, para em que grau de intensidade os atributos estiveram mais presentes em cada categoria de motoristas. A categoria de motoristas autônomos obteve as maiores médias para quase todos os índices de atributos do perfil empreendedor, com exceção do atributo “detecta oportunidades”.

Considerando a abordagem Bertolazzi (1998), de que existem migrações do profissional motorista dentro do setor de transporte rodoviário de cargas, atrelado aos resultados obtidos nesta pesquisa, pode-se presumir que essa falta de motoristas para as transportadoras pode estar relacionada à saída desses motoristas que empreenderam e se tornaram autônomos. Estes resultados permitem presumir, que as características empreendedoras influenciam na decisão de motoristas funcionários para que deixem o vínculo formal com empresas de transporte, empreendam e se tornem trabalhadores autônomos.

Registre-se ainda a possibilidade da figura do motorista agregado ter surgido de um nível intermediário, entre o motorista funcionário e o autônomo, que a literatura caracteriza como intraempreendedor. Essas constatações podem servir de balizador para que empresários possam desenvolver novos formatos de vínculos com estes profissionais, com o objetivo de reter em seus quadros, funcionários com maior capacidade empreendedora.

Outro foco de investigação foi o da análise de correlação, onde os índices indicaram uma relação mútua moderada entre os atributos que compõem o perfil empreendedor de motoristas rodoviários de cargas. Porém, apesar de índices moderados, a correlação entre eles e de uma forma geral, foi altamente significativa.

O maior índice de correlação encontrado foi entre os atributos “autoeficaz” e “assume riscos calculados”.

Esta correlação significativa entre grande parte dos índices de atributos que compõem o perfil empreendedor sugere a possibilidade de haver influências de uma característica empreendedora sobre outra. Porém, estudos mais específicos devem ser realizados para analisar caso a caso.

Como remate é importante frisar que a análise de variância, ao comparar as médias dos níveis de escolaridade e de faixas de idade com o grau de empreendedorismo, indicou não haver influências significativas desses fatores socioambientais. Todavia, nessa mesma comparação há relativa significância para o atributo líder.

Referências

ADIZES, I. **Os ciclos de vida das organizações**: como e por que as empresas crescem e morrem e o que fazer a respeito. São Paulo: Ed. Pioneira, 1990.

ANDREASSI, T. Por que é tão difícil inovar em serviços. **Jornal Gazeta Mercantil**. São Paulo, p. 2 - 2, 2002. Disponível em: <<http://www.mbc.org.br/mbc/uploads/biblioteca/1158007678.6A.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2011.

ANTT. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Registro nacional de transportadores rodoviários de cargas**. 2011. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 15 fev. 2011.

ARAÚJO, P. H. Trabalhadores autônomos e associativismo: o caso do transporte rodoviário no Estado de São Paulo. In: **VI Seminário do Trabalho: Trabalho, Economia e Educação no Século XXI**; Unesp; Marília-SP; 2008. Disponível em:

<<http://www.estudosdotrabalho.org/anais6seminariodotrabalho/6seminariotrabalho.htm>>. Acesso em: 11 jan. 2011.

ARMOND, A. C.; NASSIF, V. M. J. A liderança como elemento do comportamento empreendedor: um estudo exploratório. **RAM - Revista de Administração Mackenzie** [online]. v. 10, n. 5, p. 77-106. ISSN 1678-6971, 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ram/v10n5/v10n5a05.pdf>>. Acesso em: 24 ago. 2011.

BANDURA A. Social cognitive theory: an agentic perspective. **Annual Review of Psychology**, v. 52, p. 1-26, 2001.

BAQUERO, G. **Testes psicométricos e projetivos**: medidas psico-educacionais. São Paulo: Loyola, 1974.

BERTOLAZZI, M. A. Empregado, autônomo e empresário: a tomada de decisão no setor de transporte rodoviário de cargas em São Marcos. 1998, 179f. Dissertação (Mestrado em Administração). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1998.

BIRLEY, S.; MUZYKA, D. F. **Dominando os desafios do empreendedor**. São Paulo: Makron Books, 2001.

BROCKHAUS, R. H. The psychology of the entrepreneur. **Encyclopedia of Entrepreneurship**, v. 1, p. 39-57, 1982. Disponível em: <<http://ssrn.com/abstract=1497760>>. Acesso em: 10 jul. 2011.

BYGRAVE, W. D. The entrepreneurial process. In: BYGRAVE, W. D.; ZACHARAKIS, A. (Eds.). **The portable MBA in entrepreneurship**. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, 2004.

MORAES, M.J; HASHIMOTO, M.; ALBERTINE, T.Z. Perfil Empreendedor: estudo sobre características empreendedoras de motoristas funcionários, agregados e autônomos do transporte rodoviário de cargas. **Revista de Empreendedorismo e Gestão de Pequenas Empresas**, v. 2, n.1, p. 132-157, 2013.

CARLAND, J. W.; HOY, F.; CARLAND, J. A. C. "Who is an entrepreneur?" Is a question worth asking. **American Journal of Small Business**, 12(4), 33-39, 1988.

CHAHAD, J. P. Z; CACCIAMALI, M. C. As transformações estruturais do setor de transporte rodoviário e a reorganização do mercado de trabalho do motorista de caminhão no Brasil. **Revista da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho**, v. 2, n. 10, p. 1-26, 2005.

CHEN, C. C.; GREENE, P. G.; CRICK, A. Does entrepreneurial self-efficacy distinguish entrepreneurs from managers? **Journal of Business Venturing**, v. 13, n. 4, p. 295-316, 1998.

CHURCHILL, N. C.; LEWIS, V. L. The five stages small business growth. **Harvard Business Review**, v. 61, n. 3, p. 30-46, 1983.

COVEY, S. R. **Os sete hábitos das pessoas altamente eficazes**. 14. ed. São Paulo: Best Seller, 2003.

CUNNINGHAM, J. B.; LISCHERON, J. Defining Entrepreneurship. **Journal of Small Business Management**, v. 29, n. 1, p. 45-45, 1991. Disponível em: <<http://search.proquest.com/docview/220953774?accountid=34749>>. Acesso em: 03 mai. 2011.

DANTAS, E. B. Empreendedorismo e intraempreendedorismo: é preciso aprender a voar com os pés no chão. **BOCC. Biblioteca On-line de Ciências da Comunicação**, v. 1, p. 1-23, 2008. Disponível em: <<http://www.bocc.ubi.pt>>. Acesso em: 23 jun. 2011.

DEGEN, R. **O empreendedor: fundamentos de iniciativa empresarial**. São Paulo: McGraw-Hill, 1989.

MORAES, M.J; HASHIMOTO, M.; ALBERTINE, T.Z. Perfil Empreendedor: estudo sobre características empreendedoras de motoristas funcionários, agregados e autônomos do transporte rodoviário de cargas. **Revista de Empreendedorismo e Gestão de Pequenas Empresas**, v. 2, n.1, p. 132-157, 2013.

DORNELAS, J. C. A. **Empreendedorismo**: transformando ideias em negócios. Rio de Janeiro: Elsevier, 2001.

DRUCKER, P. F. **Inovação e espírito empreendedor**. São Paulo: Pioneira, 1986.

GELDEREN, M. V.; JANSEN P. Autonomy as a start-up motive. **Journal of Small Business and Enterprise Development**, v. 13, n. 1, p. 23-32, 2006. Disponível em: <<http://search.proquest.com/docview/219315525?accountid=34749>>. Acesso em: 16 jul. 2011.

GEM. Global Entrepreneurship Monitor. **Relatório executivo**: empreendedorismo no Brasil em 2009. Curitiba: IBPQ - Instituto Brasileiro de Qualidade e Produtividade, 2010.

GREINER, L. E. Revolution as organizations grow. **Harvard Business Review**, v. 76, n. 3, p. 55-66, 1998.

HASHIMOTO, M. **Espírito empreendedor nas organizações**: aumentando a competitividade através do intraempreendedorismo. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

HERSEY, P.; BLANCHARD, K. H. **Psicologia para administradores**: a teoria e as técnicas da liderança situacional. São Paulo: Editora Pedagógica e Universitária, 1986.

HISRICH, R. D., PETERS, M. P. **Empreendedorismo**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2004.

HISRICH, R. D.; PETERS, M. P.; SHEPHERD, D. A. **Empreendedorismo**. 7. ed. São Paulo: Bookman, 2009.

KAUFMAN, L. **Passaporte para o ano 2000**. São Paulo: Makron Books, 1991.

KELLEY, D.; MARRAM, E. Managing a growing business. In: BYGRAVE, W. D.; ZACHARAKIS, A. (Eds.). **The portable MBA in Entrepreneurship**. p. 405-426. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, 2004.

KENRICK, D. T.; FUNDER, D. C. Profiting from controversy: lessons from the person-situation debate. **American Psychologist**, v. 43, n. 1, p. 23-34, 1988.

KETS DE VRIES, M. F. R. **Liderança na empresa**: como o comportamento dos líderes afeta a cultura interna. São Paulo: Atlas, 1997.

KOTLER, P. Os líderes necessários: In: Coletânea HSM Management. **Liderança e gestão de pessoas**: autores e conceitos imprescindíveis. São Paulo: Publifolha, 2002. p. 47-54.

LONGENECKER, J. G.; MOORE, C. W.; PETTY, J. W. **Administração de pequenas empresas**: ênfase na gerência empresarial. São Paulo: Makron Books, 1997.

MARKMAN, G. D.; BARON, R. A. Person-entrepreneurship fit: why some people are more successful as entrepreneurs than others. **Human Resource Management Review**, v. 13, n. 2, p. 281-301, 2003.

MARKMAN, G. D.; BARON, R. A.; BALKIN, D. B. Are perseverance and self-efficacy costless? Assessing entrepreneurs' regretful thinking. **Journal of Organizational Behavior**, v. 26, n. 1, p. 1-19, 2005. Disponível em: <<http://search.proquest.com/docview/224879890?accountid=34749>>. Acesso em: 10 jan. 2011.

MCCLELLAND, D. C. **The achieving society**. Princeton: Van Nostrand, 1961.

MINTZBERG, H. **The nature of managerial work**. New York: Harper e Row, 1973.

MORENO, C. R. C.; ROTEMBERG, L. Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 34, n. 120, p. 128-138, 2009.

NASSIF, V. M. J.; GHOBRI, A. N.; SILVA, N. S. Understanding the Entrepreneurial Process: a Dynamic Approach. **BAR - Brazilian Administration Review**, [online]. v. 7, n. 2, p. 213-226. ISSN 1807-7692, 2010. Disponível em: <<http://www.anpad.org.br/bar>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

PINCHOT, G.; PINCHOT, E. S. **IntraCorporate Entrepreneurship**, Fall, 1978.

PORTAL NTC & LOGÍSTICA. **Faltam 120 mil motoristas de caminhão no Brasil**. 2011. Disponível em: <http://www.portalntc.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=41876&catid=61>. Acesso em: 15 jun. 2011.

SANTOS, M. M. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadores e sindicalismo a partir dos anos 1990**. 2007, 196f. Dissertação de Mestrado – Instituto de Economia – UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2007.

SCHMIDT, S.; BOHNENBERGER, M. C. Perfil empreendedor e desempenho organizacional. **RAC – Revista de Administração Contemporânea**, v. 13, n. 3, p. 450-467. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S1415-65552009000300007>>. Acesso em: 10 dez. 2010.

MORAES, M.J; HASHIMOTO, M.; ALBERTINE, T.Z. Perfil Empreendedor: estudo sobre características empreendedoras de motoristas funcionários, agregados e autônomos do transporte rodoviário de cargas. **Revista de Empreendedorismo e Gestão de Pequenas Empresas**, v. 2, n.1, p. 132-157, 2013.

SILVA, L. G. **O trabalho dos motoristas de caminhão:** a relação entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho. 2011. 212f. Dissertação de Mestrado em Ciências - Pós Graduação Faculdade de Saúde Pública USP-SP; São Paulo, 2011.

SOUZA, E. C. L.; SOUZA, C. C. L.; ASSIS, S. A. G.; ZERBINI, T. Métodos e técnicas de ensino e recursos didáticos para o ensino do empreendedorismo em IES brasileiras. **Anais do Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração**, Curitiba, 2004.

SVEIBY, K. E. **A nova riqueza das organizações:** gerando e avaliando patrimônios de conhecimento. Rio de Janeiro: Campus, 1998.

TAKEUCHI, H.; NONAKA, I. **Gestão do conhecimento:** criação e dialética do conhecimento. São Paulo: Bookman, 2008.

TIMMONS, J. A. **New venture creation:** entrepreneurship for the 21st century. Boston: Irwin, 1994.

Artigo recebido em 11/03/2013. Aprovado em 30/04/2013.