

PESQUISA DE AVALIAÇÃO DA CAPACIDADE RECEPTIVA DOS MOTORISTAS DE TÁXI NOS MUNICÍPIOS DE CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE PARA A COPA DE 2014¹

Search for Assessment of Capacity Receptive of Cabbies Drivers in the Municipalities of Cuiabá and Várzea Grande for World Cup 2014

Luana Witeck Marchioro²
Alani Pereira Paula do Nascimento³
Edelvais Oitter⁴
Millane Chaves sa Silva⁵.

RESUMO: Considerando que a capital mato-grossense, Cuiabá, foi escolhida como uma das sub-sedes da Copa do Mundo de 2014, esse estudo tem por objetivo avaliar a condição atual dos serviços prestados pelos taxistas nos principais pontos de recebimento de turistas das cidades de Cuiabá e Várzea Grande, bem como identificar a capacidade desses trabalhadores em se comunicar em língua estrangeira com o público proveniente de vários países e estados por ocasião dos jogos da Copa do Mundo 2014. Assim sendo, este estudo realizou uma pesquisa por meio da aplicação direta de questionários em uma amostra de trabalhadores que atuam como taxistas nos terminais rodoviário e aeroportuário com a finalidade de avaliar o perfil destes trabalhadores, a qualidade do serviço prestado e a habilidade em se comunicar em língua estrangeira. Como resultados este estudo identificou-se no geral um perfil de baixa escolaridade, baixo nível salarial e pouca capacitação desses trabalhadores.

Palavras-chave: Prestação de serviço em transporte de pessoas, Planejamento Urbano, Capacitação.

ABSTRACT: Whereas the capital of Mato Grosso, Cuiabá, was chosen as one of the sub-offices of the World Cup 2014, this study aims to assess the current condition of the services provided by taxi drivers in the main receiving points of tourist towns Lowland Grande and Cuiabá, as well as identifying the ability of these workers to communicate in a foreign language with the audience from various countries and states on the occasion of the games of the World Cup 2014. Therefore, this study conducted a survey with questionnaires in a sample of workers who work as taxi drivers in road and airport terminals for the purpose of evaluating the profile of these workers, quality of service and the ability to communicate in foreign language. As a result this study identified a profile of low education, low wage levels and insufficient abilities of these workers.

Keywords: Provision of services in passenger transport, Urban Planning, Training..

1. INTRODUÇÃO

Cidades escolhidas para sediar jogos da Copa do Mundo precisam garantir a realização de uma série de obras e melhorias na prestação de serviços, a preparação requer tempo, planejamento, demanda de recursos financeiros, humanos e especialmente boa gestão dos recursos públicos

¹ Trabalho selecionado durante Encontro Mato-grossense de Economia – Enecomat 2013

² Mestranda pelo Programa de Pós Graduação em Agronegócios e Desenvolvimento Regional – UFMT, Pesquisadora Bolsista da CAPES, Graduada na Universidade Estadual do Mato Grosso-UNEMAT.

³ Mestranda pelo Programa de Pós Graduação em Agronegócios e Desenvolvimento Regional – UFMT, Pesquisadora Bolsista da CAPES, Graduada na Universidade Estadual do Mato Grosso-UNEMAT.

⁴ Mestranda pelo Programa de Pós Graduação em Agronegócios e Desenvolvimento Regional – UFMT, Graduada na Universidade Federal do Mato Grosso.

⁵ Mestranda pelo Programa de Pós Graduação em Agronegócios e Desenvolvimento Regional – UFMT, Graduada na Universidade Federal do Mato Grosso.

alocados, e da integração entre setor público e privado.

O afinamento entre as políticas públicas nas esferas federal, estadual e municipal bem como, a sua execução em conjunto com os diversos setores da economia, caracterizam fatores de sucesso na preparação das condições para recebimento do evento. Setores que prestam serviços de hotelaria, bares, restaurantes, turismo e transporte de passageiros precisam se adequar rapidamente para ofertar serviços de qualidade para um público diversificado, sendo necessário uma melhoria dos serviços prestados para alcançarem um padrão internacional.

No que diz respeito às cidades-sede, existe atualmente muita expectativa e especulações em torno da capacidade dos municípios na preparação e adequação aos padrões exigidos pela FIFA (Federação Internacional de Futebol Associado), dessa capacidade que dependerá o sucesso da Copa 2014 e o seu legado.

Nesse contexto, esse estudo na medida em que tem por objetivo avaliar a condição atual dos serviços prestados pelos taxistas nos principais pontos de recebimento de turistas das cidades de Cuiabá e Várzea Grande, especificamente nos terminais rodoviário e aeroportuário respectivamente. O estudo também buscou identificar a capacidade desses trabalhadores em se comunicar em língua estrangeira com turistas provenientes de outros países.

Existe expectativa sobre a capacidade e qualidade dos serviços prestados pelos taxistas que trabalham nos dois terminais citados, e sobre a infraestrutura adequada para o atendimento desses clientes diferenciados, bem como, a capacidade de comunicação em língua estrangeira com turistas que não falam a língua portuguesa. Na busca de identificar essa capacidade e qualidade dos serviços, foi realizada uma pesquisa de avaliação com os taxistas do Terminal Rodoviário de Cuiabá Engenheiro Cássio Veiga de Sá e do Aeroporto Internacional Marechal Rondon localizado no município de Várzea Grande.

A pesquisa entrevistou taxistas associados a cooperativas, associações bem como os autônomos com a finalidade de avaliar o perfil desses profissionais quanto a faixa etária, nível educacional, conhecimento em língua estrangeira e condições básicas dos serviços prestados. Também foram avaliados quesitos como o tempo médio de uso dos veículos e as formas de pagamentos disponíveis.

O estudo também buscou fazer um levantamento inicial das ofertas de capacitação para esse público em sentido amplo e em língua estrangeira por parte do setor público, privado e pelas respectivas associações, cooperativas e sindicatos da categoria. A percepção dos profissionais quanto as suas condições de ofertar um serviço de qualidade e de se comunicar com o público estrangeiro também foi avaliada.

Dessa forma, a pesquisa se caracterizou em um estudo inicial sobre as condições dos serviços prestados por trabalhadores, que estarão envolvidos na rede de prestação de serviços necessários para recepção do público nacional e estrangeiro, que visitará a capital por ocasião da Copa do Mundo de 2014. Sendo os seus resultados importantes na medida em que executarem uma avaliação sobre o serviço prestado, com condições de indicar suas principais

deficiências e pontos a melhorar, visando à adequação aos padrões exigidos pela FIFA para eventos dessa natureza.

2. ASPECTOS TEÓRICOS

A grande contribuição que um evento como a realização de uma Copa do Mundo em um país e nas cidades-sede, sem dúvida alguma é a possibilidade de uma aceleração no processo de crescimento econômico e desenvolvimento. Estudos referem-se a essa situação como o “legado” que tais eventos promovem em países que os recebem, o chamado legado pode ser entendido como benefícios na infra-estrutura, geração de emprego, renda, melhoria nas condições de vida, educação, incremento da estrutura de transporte, mobilidade urbana, hospitais e aparato de segurança pública.

Se a melhoria na rede de serviços permanecer e for capaz de promover incrementos mesmo após a realização do evento, a localidade se beneficiará e conseguirá melhorar seus indicadores. Podendo gerar um processo de crescimento econômico com possibilidades de posterior desenvolvimento econômico.

Vasconcelos, Gremaud e Toneto Junior (1996) destacam que, muitas vezes, confunde-se crescimento econômico com desenvolvimento econômico e ainda segundo os autores, crescimento econômico, é a ampliação quantitativa da produção, ou seja, bens que atendam às necessidades humanas. Já o conceito de desenvolvimento é um conceito mais amplo, que inclusive engloba o de crescimento econômico.

E considerando tal conceito, o importante não é apenas a magnitude da expansão da produção representada pela evolução do PIB, mas também a natureza e a qualidade deste crescimento.

Essa questão remete a ideia de que desenvolvimento econômico está associado às condições de vida da população, ou à qualidade de vida dos residentes no país. Nesse sentido, podemos dizer que existem grandes dificuldades em medir o desenvolvimento econômico de um país, região ou município. Pois o que se entende por boa ou má qualidade de vida é algo bastante relativo e varia entre as diferentes culturas e ambientes ao longo do tempo. Uma forma inicial de identificar as condições de um processo de desenvolvimento é identificar e mensurar inicialmente o crescimento econômico, para posterior análise do potencial para o desenvolvimento econômico.

O conceito de crescimento econômico revela a dinâmica da economia e a confiança que os seus agentes têm nas suas instituições, nos mercados e na situação econômica global e depende de vários fatores tais como: Taxa de crescimento do capital físico de uma economia; Taxa de crescimento da sua mão de obra e das qualificações dessa mão de obra (capital humano); Investimento em investigação/tecnologia ou o crescimento do comércio externo e, negativamente, da intervenção do Estado na economia.

Sendo essas condições para o desenvolvimento econômico, segundo

Souza (1997), não pode ser confundido com crescimento, porque os frutos dessa expansão nem sempre beneficiam a economia como um todo e o conjunto da população.

Desenvolvimento econômico significa aumento da produtividade decorrente de fenômenos de crescimento em setores particulares da economia, com repercussões sobre a distribuição e utilização da renda, assim sendo é possível que países e cidades que recebem eventos esportivos cresçam e que aproveitando a oportunidade dos investimentos realizados passem para o próximo patamar do desenvolvimento econômico. No que se refere a produtividade, vale apresentar o conceito a relação entre subdesenvolvimento e produtividade, tendo que o subdesenvolvimento é uma etapa anterior ao desenvolvimento econômico.

Segundo Bresser Pereira (1997), subdesenvolvimento significa, fundamentalmente, baixa produtividade do trabalho. Significa que a produção por trabalhador é em média, pequena, muito menor do que a produção por trabalhador nos países desenvolvidos. Nesse contexto, a capacitação dos trabalhadores alocados no setor de serviços, se configura como um importante fator para melhoria da produtividade e melhoria da renda desses, onde a busca de melhores condições de oferta dos serviços passa a ser um requisito a ser alcançado em economias que buscam o crescimento.

3. METODOLOGIA

Após a definição da população alvo e da área de abrangência geográfica da pesquisa realizou-se, então a coleta dos dados. A coleta de dados foi realizada através do levantamento de dados primários, com a aplicação de questionários, sendo uma amostra significativa da população de trabalhadores dos terminais rodoviário e aeroportuário das cidades de Cuiabá e Várzea Grande respectivamente.

A amostragem consiste em selecionar parte de uma população e observá-la de modo que seja possível estimar características sobre toda a população (COCHRAN, 1977). Para a construção da amostral foi necessário à definição do objetivo da pesquisa, da área de abrangência geográfica, de definições conceituais e operacionais

No terminal rodoviário trabalham 68 taxistas, que se revezam da seguinte forma: trabalham 24 horas e folgam 24 horas. Sendo que apenas 34 destes são associados, representando também o mesmo número de veículos cadastrados neste ponto de táxi. A pesquisa foi então aplicada em apenas um dia, aonde deveriam constar 34 taxistas, porém por falta de tempo ou por não se encontrarem no ponto, apenas 20 trabalhadores foram entrevistados. Representando assim aproximadamente 59% da amostra coletada naquele dia.

No Aeroporto foram identificados 28 veículos e 29 trabalhadores cooperados. Nesse local observou-se também um sistema rotativo que possui grupos G1-G8, formados por taxistas que não pertence à cooperativa. Isso se deve ao aumento da demanda por táxis elevada, assim permitiu-se a entrada de taxistas de outros pontos ou autônomos para trabalharem uma vez por

semana no referido terminal, desde que estejam devidamente cadastrados na cooperativa e inscritos no sindicato da categoria. Sendo que são permitidos 20 carros rotativos por dia.

Dessa forma, verificasse que trabalham por dia 48 taxistas no Aeroporto, porém o índice de faltosos pertencentes ao grupo dos rotativos é expressivo. Assim a pesquisa foi realizada com 21 trabalhadores entre cooperados e rotativos que se encontravam no ponto, representado aproximadamente 44 % da amostra.

Após a coleta dos dados, foi realizada a tabulação no software Excel e realizada uma análise descritiva com base nos resultados dos dados coletados, onde os resultados encontram-se organizados em gráficos e tabelas no item seguinte.

4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Neste capítulo, serão apresentadas as análises dos resultados referentes à pesquisa de campo realizada nos pontos de táxi localizados no Aeroporto Internacional Marechal Rondon, situado na cidade de Várzea Grande e do Terminal Rodoviário de Cuiabá, Engenheiro Cássio Veiga de Sá. Onde se buscou identificar se os taxistas estão preparados para receber os turistas para a Copa de 2014. Uma vez que esses profissionais se caracterizam como os primeiros prestadores de serviços, bem como informações essenciais em relação à cidade e ao Estado. Procede-se a análise e interpretação, objetivando responder aos questionamentos postos na introdução deste trabalho.

A presente pesquisa foi elaborada através de questionário e entrevista com os taxistas a fim de identificar o perfil dos mesmos tanto dos que trabalham nos pontos de táxi do Aeroporto quanto dos que trabalham no Terminal Rodoviário. Os dados foram coletados no mês de junho de 2013, onde se identificou que a amostra coletada é homogênea, pois o gênero masculino representa 100% dos entrevistados, em ambos os pontos visitados. Na sequência observa-se a participação dos mesmos por faixa etária.

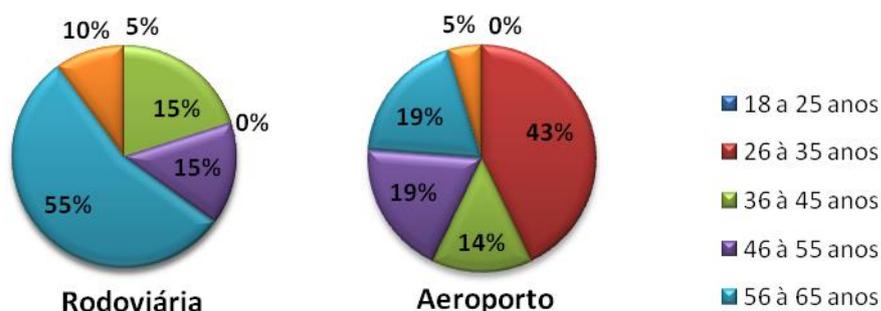


Figura 1 - Faixa Etária dos Taxistas, 2013.

Fonte: Dados da pesquisa (2013).

Verificou-se que no ponto de táxi do Aeroporto a faixa etária

predominante é de pessoas mais jovens, e no ponto da rodoviária predominam profissionais com idades mais avançadas. Percebe-se que essa diferença pode ser explicada pelo perfil econômico dos usuários e pela estrutura do local. Por isso a preferência por pessoas que possuam uma maior facilidade e disposição para adquirir novos conhecimentos. Ainda, para definir o perfil dos entrevistados, apresenta-se na Figura 2 o nível de escolaridade dos taxistas.

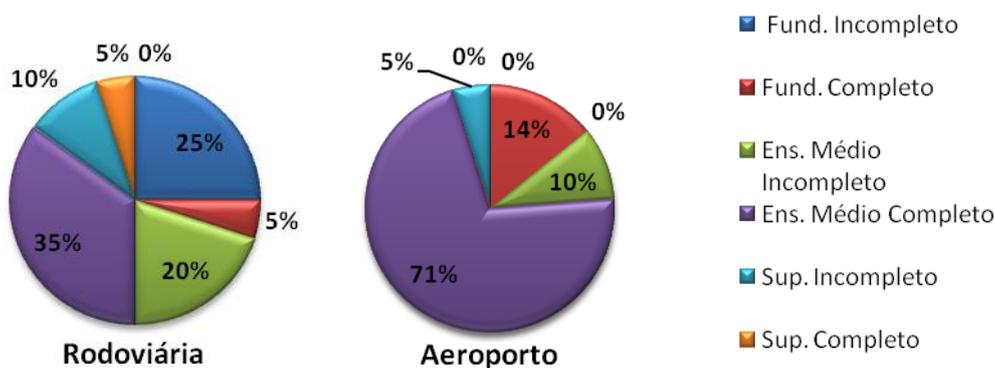


Figura 2 - Nível de Escolaridade dos Taxistas, 2013.

Fonte: Dados da pesquisa (2013).

Os taxistas do ponto de táxi do Aeroporto apresentaram um nível de escolaridade mais significativo que os da Rodoviária, mais de 70% tem ensino médio completo contra 35%. Em relação ao ensino médio incompleto os taxistas da Rodoviária têm um percentual de 20% e os do Aeroporto de 9,5%. Observa-se que em relação ao grau de escolaridade os entrevistados da localidade do Aeroporto apresentaram uma maior participação na conclusão dos ensinos fundamental e médio.

Para compor o perfil dos taxistas procurou-se verificar a quanto tempo eles exercem essa profissão, como segue na Figura 3.

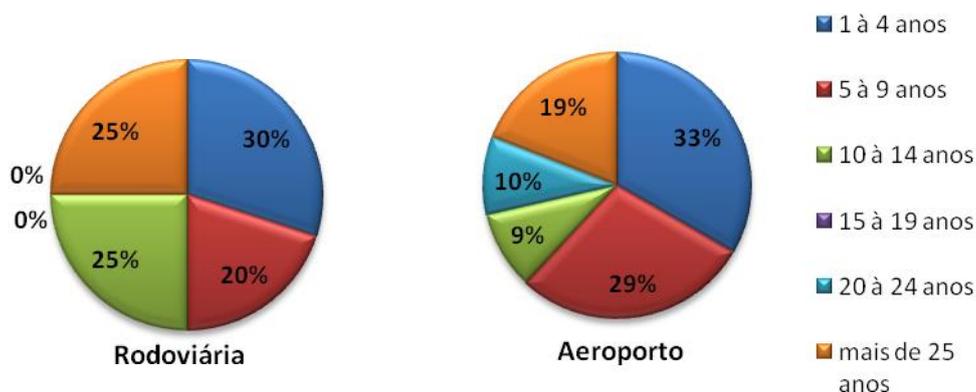


Figura 3 - Tempo de Exercício da Profissão dos Taxistas, 2013.

Fonte: Dados da pesquisa (2013).

Percebe-se que os profissionais com mais experiência na atividade se

localizam no ponto da Rodoviária, onde 25% exercem a profissão entre 10 aos 14 anos e com o mesmo percentual aparecem os com mais de 25 anos de experiência profissional. No Aeroporto apenas 19% exerce a atividade há mais de 25 anos, o restante da amostra é composto por profissionais que atuam a menos tempo nesse mercado de trabalho, com 29 % estão os que têm de 5 aos 9 anos e entre 1 aos 4 anos de profissão representam 33% amostra.

Na sequência apresenta-se, figura 4, de acordo com os dados coletados a média de horas trabalhadas desses taxistas.

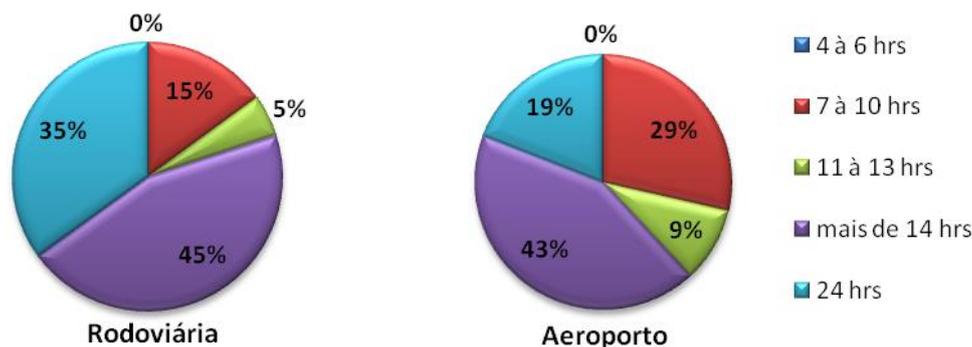


Figura 4 - Horas de Trabalho dos Taxistas, 2013.

Fonte: Dados da pesquisa (2013).

A pesquisa revelou que a classe de taxistas tem uma jornada de trabalho intensa, sendo que em os ambos os pontos visitados todos apresentaram uma carga horária de mais de 14 horas por dia, sendo equivalente a um percentual de mais de 40%. Os que trabalham 24 horas, são representados por aqueles que ficam de plantão. No quesito salários observou-se através da pesquisa realizada os seguintes resultados, conforme a Figura 5.

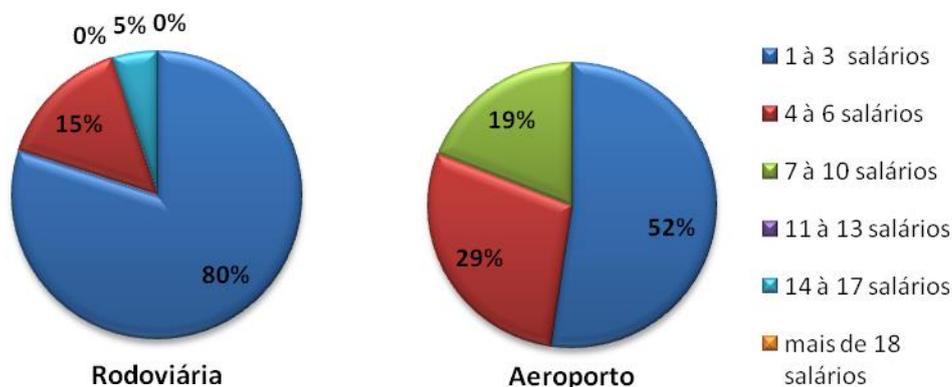


Figura 5 - Média Salarial dos Taxistas, 2013.

Fonte: Dados da pesquisa (2013).

Como percebe-se houve uma disparidade de 28% entre os profissionais que trabalham na Rodoviária em relação aos do Aeroporto, onde

ambos recebem entre um a três salários mínimos. Assim verifica-se que a média salarial fica entorno de um a seis salários mínimos, não sendo uma atividade bem remunerada se comparada a carga horária trabalhada por dia.

Outro fator importante pesquisado é em relação à propriedade dos veículos desses profissionais, que segue representado na Figura 6.

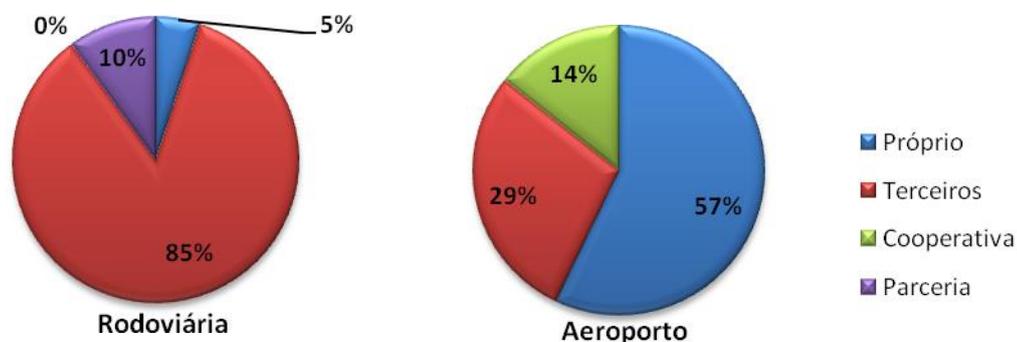


Figura 6 - Propriedade dos Veículos dos Taxistas, 2013.

Fonte: Dados da pesquisa (2013).

Observou-se que os profissionais do ponto de táxi da rodoviária se utilizam de carros de terceiros para trabalhar, e estes são de pessoas que são associados e que possuem a licença para trabalhar nesta localidade. Já o ponto do Aeroporto, verificou-se que 57% dos carros são próprios, e apenas 29% pertencem a terceiros, isso se remete ao nível salarial maior, como analisado anteriormente.

Em relação ao tempo de uso dos veículos dos pontos de táxi analisados, verificou-se que 50% da frota são renovadas com no máximo dois anos de uso e o restante entre três ou mais anos. Desta forma é possível dizer que a frota está em perfeita condições de uso para a recepção de turistas estrangeiros.

Quanto às opções de pagamentos dos serviços dos taxistas, todos recebem em reais os serviços prestados; sendo que entorno dos 60% tanto no ponto da Rodoviária, quanto no do Aeroporto, recebem em cartão de crédito ou cartão de débito. Tendo três formas de pagamentos, pode-se considerar que há uma versatilidade para os turistas estrangeiros obterem seus serviços.

A presente pesquisa também procurou identificar de que forma os taxistas se mantêm informados (atualizados), onde se observou que é basicamente por meio de rádio, TV e Internet. Quanto aos cursos de qualificação realizados por iniciativa própria, apenas 50% dos pesquisados no ponto da Rodoviária disseram que realizaram entre um a três cursos nos últimos anos, já o percentual de que não participaram de nenhum foi de 20%. Quanto aos pesquisados no Aeroporto entorno de 60% participaram de um a três cursos, e 33% da amostra disseram não ter realizado nenhum tipo de curso. O que contrasta com o comportamento observado na pesquisa.

Em relação aos cursos ofertados pela associação, cooperativa ou sindicato, cerca de 55% dos taxistas do Aeroporto e da Rodoviária não participaram, e 43% fizeram entre um a três cursos. Muitos dos taxistas relataram que dificilmente são ofertados cursos por parte dos agentes citados

acima, e que é o setor público que mais promove cursos, para os trabalhadores que exercem essa atividade.

Um dos quesitos mais importantes da nossa amostra está relacionado ao conhecimento de línguas estrangeiras, já que por sua vez, um dos primeiros contatos dos turistas será com os taxistas. A seguir segue a Figura 7, com os percentuais.

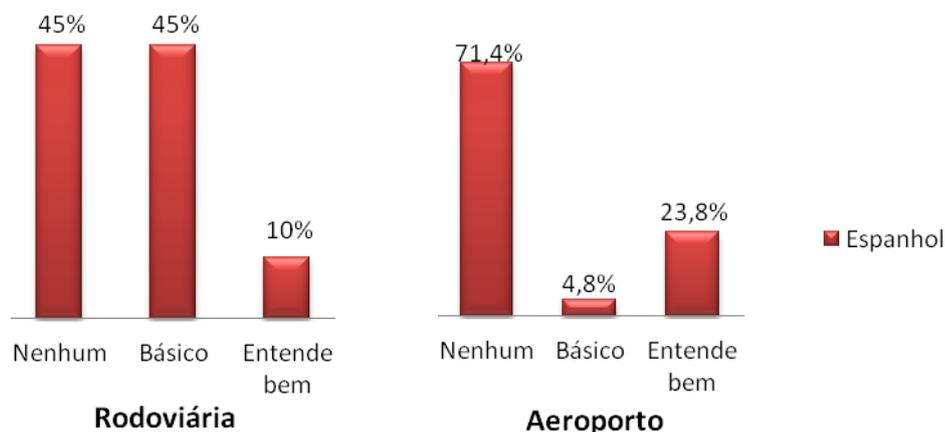


Figura 7 - Conhecimento em Língua Espanhola dos Taxistas, 2013.
Fonte: Dados da pesquisa (2013).

Percebe-se que o nível de conhecimento na língua espanhola é muito maior no ponto de táxi da Rodoviária do que no Aeroporto, entorno de 40%. Constatado essa diferença, cabe resaltar que houve um equívoco na hora dos entrevistados reponderem essa questão, pois em ambos os pontos de táxi visitados observou-se que esses trabalhadores disseram compreender o espanhol, não significando que os mesmos realizaram curso nessa língua, sendo uma preocupação alarmante, por não estarem se qualificando. Diferentemente dos taxistas do Aeroporto, onde mais da metade da amostra reconheceram não ter nenhum conhecimento da língua espanhola, representado 75% dos entrevistados.

Sendo o inglês a língua mais falada no mundo inteiro, procurou-se identificar qual o conhecimento por parte dos entrevistados, listada na Figura 8. Já em relação ao conhecimento em língua inglesa, não houve tanta disparidade nos resultados, sendo que entorno dos 70% dos entrevistados responderam não ter nenhum conhecimento. Porém, há os que possuem pelo menos o básico do inglês, sendo 25% dos taxistas da Rodoviária, e 33% do Aeroporto. Mostrando assim, que há uma grande defasagem no aprendizado dessas línguas. Isso se remete também a pouca oferta de cursos tanto por parte da Associação da Rodoviária, da Cooperativa do Aeroporto e do Sindicato quanto do poder público para essa classe de trabalhadores.

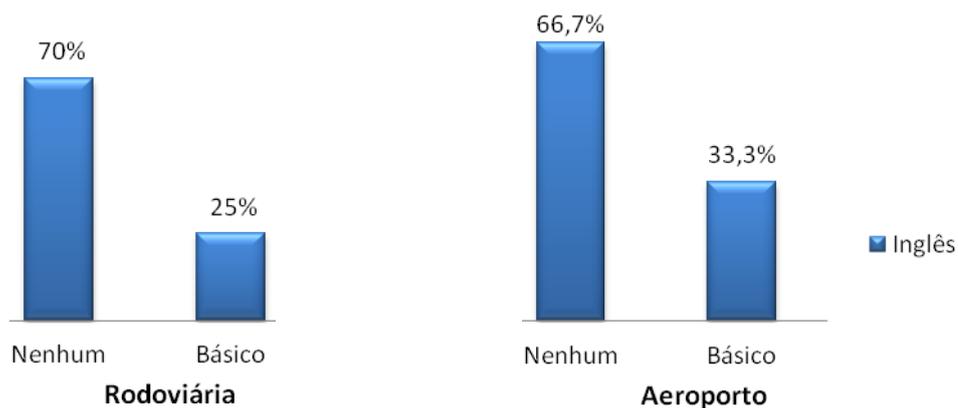


Figura 8 - Conhecimento em Língua Inglesa dos Taxistas, 2013.

Fonte: Dados da Pesquisa (2013).

No questionamento realizado com os taxistas perguntou-se se os mesmos se sentem preparados para atender aos turistas estrangeiros, e as repostas foram unânimes em ambos os pontos de táxi visitados, onde esses profissionais responderam que sim em relação à recepção, e não referente à interpretação da língua estrangeira. Segundo os taxistas os turistas estrangeiros que devem ter a obrigação de aprender o nosso idioma. Além disso, os entrevistados argumentaram da falta de tempo para realizar esse tipo de qualificação e os mesmos só começaram a receber propostas para a realização de cursos em língua estrangeira somente agora por parte do Governo.

Referente às informações sobre as quais esses taxistas se sentem aptos a informar com segurança aos turistas, segue na Figura a seguir as principais.

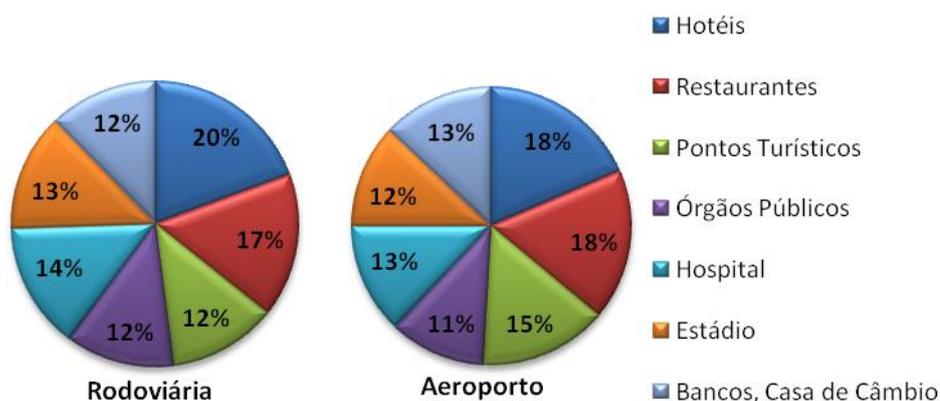


Figura 9 - Informações dos Taxistas, 2013.

Fonte: Dados da pesquisa (2013).

Neste quesito percebe-se que esses profissionais tem o conhecimento necessário para conduzir os turistas em caso de necessidade nos locais que oferecem segurança pública. Bem como encaminha-los aos hotéis, restaurantes e pontos turísticos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Está pesquisa se propôs a analisar o universo dos taxistas da região metropolitana de Cuiabá, e devido ao caráter breve da análise, optou-se por dois pontos de táxi “chave”, localizados no Aeroporto Internacional Marechal Rondon em Várzea Grande e no Terminal Rodoviário de Cuiabá Engenheiro Cássio Veiga de Sá.

Permitiu verificar a realidade enfrentada por estes taxistas, em que praticamente a grande maioria trabalha mais de 14 horas por dia para ganhar no final do mês uma média salarial de 1 a 3 salários mínimos e os arrecadam mais é porque fazem plantão. Os taxistas que apresentam uma renda mais alta e um nível de escolaridade mais elevado se situam no ponto do Aeroporto, diferentemente da realidade do ponto da Rodoviária, que se destaca por apresentar profissionais com idade mais avançada e com mais experiência na atividade.

Outra observação que deve ser considerada é a propriedade do veículo, 85% dos taxistas da Rodoviária trabalham com carros de terceiros, um valor bem significativo quando comparado com apenas 29% do Aeroporto. Cabe ressaltar que os profissionais que trabalham no ponto da Rodoviária não são associados, os associados são os donos dos carros que eles trabalham e são eles que possuem a licença (geralmente um associado possuem de dois a três carros), e os taxistas tem que pagar aos proprietários do veículo novamente a licença para poderem trabalhar.

No ponto de táxi do Aeroporto o sistema é de cooperativa, onde possuem 29 cooperados e 28 carros da cooperativa. Além desses cooperados possui um sistema rotativo que funciona da seguinte forma, como a demanda por táxi aumentou muito nos últimos anos nessa localidade, a cooperativa criou um sistema rotativo que permite que outros taxistas de fora trabalhem uma vez por semana no ponto do Aeroporto e eles são divididos por grupos, todo dia vinte taxistas de outros pontos ou autônomos podem exercer sua atividade nessa localidade, desde que estejam devidamente cadastrados nesse sistema.

Em relação aos veículos, verifica-se que os pontos de táxi do Aeroporto possuem carros com no máximo dois anos de uso e que o leque de opções de táxi é bem representativo. Já os táxis do ponto da Rodoviária estão com uma média de mais de dois anos de uso e apresentam praticamente os mesmos modelos de veículos.

Referente aos cursos profissionalizantes percebe-se que tanto as cooperativas quanto as associações dificilmente ofertam cursos, e quando ofertam poucos taxistas se propõem a realizar. Isso ocorre segundo eles por falta de incentivos a categoria, por falta de tempo e etc. Agora com o evento da Copa de 2014 mais próximo, o governo do estado passou a oferta cursos em língua estrangeira juntamente com as associações e cooperativas, segundo os taxistas esses cursos ainda não iniciaram.

Percebe-se que em é urgente a necessidade de pessoas com habilidades de comunicação e relacionamento, especialmente com conhecimento da língua inglesa. Além de ser o idioma oficial do universo da

indústria de viagens e turismo, é também o idioma dos negócios, dos eventos e da comunicação empresarial.

Dessa forma, conclui-se que os taxistas de ambas as localidades visitadas não estão preparados para atender a esses turistas estrangeiros. Pois seria de fundamental importância que lideranças empresariais e governamentais lutassem pelo ensino da língua inglesa não apenas como uma questão de cultura, mas como Política Pública para o desenvolvimento dos cidadãos.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COCHRAN, W.G. (1977). **Sampling techniques**, 3rd Ed. New York: John Wiley & Sons

PEREIRA, Luiz C. Bresser. **Economia Brasileira: uma introdução crítica**. 3ª edição. São Paulo: Ed.34, 1998.

SOUZA, Nali de Jesus. **Desenvolvimento Econômico**. 3ª edição. São Paulo: Atlas, 1997.

TIMACO, Jorge F. & MOREIRA, J.O.C. **Economia**. São Paulo, Atlas, 1995.

VASCONCELOS, Marco Antonio Sandoval de. II. Toneto Jr, Rudinei, Gremaud, Amaury Patrick. **Economia Brasileira Contemporânea**. 3ª edição. São Paulo: Atlas, 1999.

Anexos

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO - UFMT FACULDADE DE ECONOMIA - MESTRADO EM AGRONEGÓCIO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Mestrandas: Alani P. P. Nascimento, Edelvais Oster Ritter, Luana Witeck Marchioro e Millane Chaves da Silva.

Objetivo: Identificar se os taxistas estão preparados para receber os turistas para a Copa de 2014. Uma vez que esses profissionais se caracterizam como os primeiros prestadores de serviços, bem como informações essenciais em relação a cidade e ao Estado.

Perfil dos taxistas

Q.1 - Qual a sua idade?

<input type="checkbox"/>	18 a 25 anos
<input type="checkbox"/>	26 à 35 anos
<input type="checkbox"/>	36 à 45 anos
<input type="checkbox"/>	46 à 55 anos
<input type="checkbox"/>	56 à 65 anos
<input type="checkbox"/>	mais de 66 anos

Q.2 - Sexo?

Q. 8- Usualmente, como se mantém atualizado?

<input type="checkbox"/>	Revistas
<input type="checkbox"/>	Jornais
<input type="checkbox"/>	Livros
<input type="checkbox"/>	Cursos
<input type="checkbox"/>	Noticias - rádio/TV
<input type="checkbox"/>	Internet

Q. 9 - Quantos cursos realizou nos últimos anos? Em qualquer área.

<input type="checkbox"/>	1 à 3
--------------------------	-------

<input type="checkbox"/>	Masculin o
<input type="checkbox"/>	Feminin o

<input type="checkbox"/>	4 à 6
<input type="checkbox"/>	7 à 10
<input type="checkbox"/>	Nenhum

Q.3- Qual o grau de escolaridade?

<input type="checkbox"/>	Fundamental Incompleto
<input type="checkbox"/>	Fundamental Completo
<input type="checkbox"/>	Ensino Médio Incompleto
<input type="checkbox"/>	Ensino Médio Completo
<input type="checkbox"/>	Superior Incompleto
<input type="checkbox"/>	Superior Completo
<input type="checkbox"/>	Pós Graduação

Q.10- É associado a algum sindicato?

<input type="checkbox"/>	Sim
<input type="checkbox"/>	Não
<input type="checkbox"/>	Qual?

Q. 11- Participa de alguma cooperativa?

<input type="checkbox"/>	Sim
<input type="checkbox"/>	Não
<input type="checkbox"/>	Qual?

Q. 4 - A quanto tempo exerce a atividade de taxista?

<input type="checkbox"/>	1 à 4 anos
<input type="checkbox"/>	5 à 9 anos
<input type="checkbox"/>	10 à 14 anos
<input type="checkbox"/>	15 à 19 anos
<input type="checkbox"/>	20 à 24 anos
<input type="checkbox"/>	mais de 25 anos

Q. 12- Participa de alguma associação?

<input type="checkbox"/>	Sim
<input type="checkbox"/>	Não
<input type="checkbox"/>	Qual?

Q. 5 - Quantas horas média de trabalho faz diariamente?

<input type="checkbox"/>	4 à 6 horas
<input type="checkbox"/>	7 à 10 horas
<input type="checkbox"/>	11 à 13 horas
<input type="checkbox"/>	mais de 14 horas

Q. 13- Qual o tempo de uso do veículo?

<input type="checkbox"/>	1 a 2 anos
<input type="checkbox"/>	3 a 4 anos
<input type="checkbox"/>	5 ou mais

Q. 6 - Qual sua renda mensal em termos de salários mínimos?

<input type="checkbox"/>	1 à 3 salários
<input type="checkbox"/>	4 à 6 salários
<input type="checkbox"/>	7 à 10 salários
<input type="checkbox"/>	11 à 13 salários
<input type="checkbox"/>	14 à 17 salários
<input type="checkbox"/>	mais de 18 salários

Q. 14- Quais as opções de pagamento disponíveis?

<input type="checkbox"/>	Dinheiro
<input type="checkbox"/>	Cartão de crédito
<input type="checkbox"/>	Cartão de débito

Q. 15 - Atualmente desenvolve suas atividades?

	Cooperativa	Associação
Rodoviária	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aeroporto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Outras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Q. 7 - O veículo que trabalha é?

<input type="checkbox"/>	Próprio
--------------------------	---------

	Terceiros
	Cooperativa
	Parceria

Q. 16- Qual o seu conhecimento em língua estrangeira?

Inglês?	Espanhol?	Italiano ?	Outras? Qual?
<input type="checkbox"/> Nenhum	<input type="checkbox"/> Nenhum	<input type="checkbox"/> Nenhum	<input type="checkbox"/> Nenhum
<input type="checkbox"/> Básico	<input type="checkbox"/> Básico	<input type="checkbox"/> Básico	<input type="checkbox"/> Básico
<input type="checkbox"/> Entende bem			
<input type="checkbox"/> Entende e lê			
<input type="checkbox"/> Entende, lê e escreve			

Q. 17 - Dos cursos ofertados pela associação/cooperativa quantos participou?

<input type="checkbox"/>	Nenhum
<input type="checkbox"/>	1 à 3
<input type="checkbox"/>	4 à 6
<input type="checkbox"/>	7 à 10

Q. 18- Se sim, em que área foi esse curso?

<input type="checkbox"/>	Informática
<input type="checkbox"/>	Língua Estrangeira
<input type="checkbox"/>	Atendimento
<input type="checkbox"/>	Outros

Q. 19 Se sente preparado para atender os turistas estrangeiros no evento da copa?

<input type="checkbox"/>	Sim
<input type="checkbox"/>	Não
<input type="checkbox"/>	Porquê?

Q. 20- Se os taxistas possuem conhecimento dos cursos ofertados pela associação/cooperativa?

<input type="checkbox"/>	Sim
<input type="checkbox"/>	Não

Q. 21- Enumere as informações sobre as quais se sente apto a informar com segurança?

<input type="checkbox"/>	Hotéis
<input type="checkbox"/>	Restaurantes
<input type="checkbox"/>	Pontos Turísticos
<input type="checkbox"/>	Órgãos Públicos Essenciais (Polícia Federal, Delegacia de Polícia, etc.)
<input type="checkbox"/>	Hospital
<input type="checkbox"/>	Estádio
<input type="checkbox"/>	Bancos, Casa de Câmbio