

# Responsabilidade Sócio-Ambiental para Empreendimentos Urbanos

**Silva, Simone**

(MóBILE/UFRJ), tel – 21 2256 2817, [sicosta@terra.com.br](mailto:sicosta@terra.com.br)

**Martins, Jorge**

(MóBILE/UFRJ)

**Bodmer, Milena**

(MóBILE/UFRJ)

**Resumo:** *A partir de uma legislação ambiental das mais avançadas do mundo e da organização de um modelo de consumo socialmente consciente e ético, políticas ambientais e sociais passaram a ser desenvolvidas, provocando oportunidades e desafios para as organizações no Brasil. Esse processo fortaleceu-se na década de 90. Em 2001, com a aprovação do Estatuto da Cidade, mais um desafio foi criado: o de modificar o quadro de degradação sócio-ambiental urbana. O atual modelo de produção urbana insere-se na cadeia de produção “petróleo-automóvel-garagem”. Essa cadeia compromete os limites de capacidades de suporte ambiental e financeira, com graves problemas de habitação, infraestrutura e serviços e saturado sistema de transporte com poluição ambiental. O conceito MóBILE da UFRJ/CNPq, desenvolvido para o BNDES em 2002 para tratamento da cadeia de produção urbana de forma sustentável ambiental e financeiramente, consegue atender os desafios criados.*

**Palavras-chave:** Urbanização, Responsabilidade Social.

## **I - O amadurecimento da sociedade e a convergência temática da conscientização empresarial**

O engajamento ambiental da classe empresarial tem origem em 1976 no movimento surgido nos EUA, “*the crisis of confidence in American Business*”<sup>1</sup> (a crise da confiança nos negócios americanos). Suas concepções básicas foram construídas na Conferência de Estocolmo, 1972, e teve como marco histórico a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento no Rio de Janeiro, em 1992 (Vinha, 2000).

Políticas ambientais foram desenvolvidas pelas corporações transnacionais como resposta às críticas que vinham recebendo. A percepção do público sobre as externalidades negativas da economia e a formulação da legislação ambiental a partir de problemas ambientais são duas razões chaves porque o meio ambiente tornou-se importante tema das corporações resultando na necessidade das companhias em se adequar às preocupações ambientalistas para serem percebidas como “*verdes*” (Banerjee, 2002). Autores como Elkington in Banerjee, 2002, tratam das interações meio ambiente-sociedade-economia como zonas de atrito que produzem oportunidades e desafios para as organizações.

Essa nova forma de gestão empresarial tem sido denominada Cidadania Corporativa ou Responsabilidade Social Corporativa, porque relaciona a empresa com a sociedade civil e o Estado para contribuir para o desenvolvimento da sociedade através de ações destinadas a suprimir ou atenuar as suas principais carências (McIntosh et al., 1998; Oliveira, 2001). A

---

<sup>1</sup> Publicação de Silk, & Vogel - Ethics and Profits: the crisis of confidence in American Business. New York: Simon and Schuster, 1976

definição do CBEDS (Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável, 2003) já incorpora outras dimensões além da social: “*Responsabilidade Social Corporativa representa o compromisso contínuo da empresa com seu comportamento ético e com o desenvolvimento econômico, promovendo ao mesmo tempo a melhoria da qualidade de vida de sua força de trabalho e de suas famílias, da comunidade local e da sociedade como um todo*”. Segundo ETHOS, 2003, a primeira definição aproxima-se da Filantropia, porque trata de ação social externa da empresa, com foco na comunidade, enquanto que Responsabilidade Social foca a cadeia de negócios da empresa e incorpora as demandas dos seus *stakeholders*.

A perspectiva de interpretar o *stakeholder* com valor econômico e competitivo já vem sendo tratada como uma estratégia, incorporando-o como um elemento importante da cadeia de produção. O Diálogo com Grupos de Interesse ou “*Stakeholder Dialogue*”, ferramenta desenvolvida pelo *The Environment Council*, 2002, é um processo em que os interesses dos *stakeholders* são ouvidos e que as informações são compartilhadas, a ponto de se construir um relacionamento necessário para evitar futuros conflitos. Algumas das principais corporações mundiais como a Shell já vem adotando esse tipo de estratégia (Vinha, 2000).

A conscientização da ineficácia do Estado em assumir o seu papel, quando a sociedade civil organizada, o chamado Terceiro Setor, identifica e reformula graves problemas, tem levado as empresas ao estabelecimento de importantes estratégias de negócios, assumindo responsabilidades que não fazem parte do seu plano de negócios, implantando ações e programas sociais, que têm prestado um serviço bastante relevante para determinados grupos, e programas ambientais, evitando a degradação ambiental e a extinção de recursos naturais. Praticamente todas as principais corporações mundiais já internalizaram programas com enfoque ambiental, seja como forma de racionalização da produção ou sob pressão do mercado mundial.

No Brasil, o processo de engajamento da sociedade começou em 1981 com a criação do Instituto IBASE (Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas), que foi responsável pelo fortalecimento da sociedade civil, desenvolvimento da sociedade cidadã e difusão de valores de democracia e justiça. Era centrada na ação voluntária de indivíduos dedicados a causas públicas e na organização da sociedade civil e procurava democratizar a informação sobre economia, política e situação social do Brasil para grupos populares (Neto & Froes, 2001).

A partir dos anos 90, mudanças sociais e econômicas deram início ao processo de fortalecimento da participação de ONG e empresas privadas como os novos agentes sociais da era da globalização que seriam os responsáveis por propiciar os equipamentos sociais que o Estado não teve como distribuir de acordo com políticas de *well fare state*. Essas mudanças foram: a abertura da economia, a privatização das empresas estatais, crise política e econômica, fortalecimento da sociedade civil (Campanha Ação da Cidadania contra a Fome, a Miséria e Pela Vida, 1993-1994, IBASE), envolvimento de ONG, busca de melhoria na qualidade dos processos de gestão de empresas nacionais, mudanças no mercado de trabalho com a terceirização, informatização e aumento do desemprego e a redução da capacidade de atuação do Estado (Peliano, 2001).

Da atuação do Instituto IBASE, surgiu a “Ética da Responsabilidade Social”, com o predomínio de valores como solidariedade social, participação, democracia, liberdade e igualdade, a chamada “ética da solidariedade”, com ação centrada nos movimentos e grupos sociais, no voluntariado social e na luta contra o Estado. Essa prática desenvolveu-se,

incorporou outros agentes como as empresas, ONG, entidades filantrópicas, associações comunitárias e o próprio Estado e é conhecida atualmente como responsabilidade social corporativa. Seu objetivo é desenvolver a sociedade e a comunidade a partir de parcerias. A “ética da cidadania empresarial” já trata de valores que legitimam a ação social das empresas, como a parceria com os seus diversos agentes, tanto internos quanto externos (Neto & Froes, 2001).

Essa mudança de conscientização empresarial, segundo Barroso, 2001 in Neto & Froes, 2001, é um processo considerado dinâmico com necessidade de gerenciamento permanente frente às dificuldades e as demandas sociais e tem sido expressado através de, pelo menos, três estágios. O 1º estágio do processo de gestão social empresarial, exercício da gestão social interna, objetiva as atividades regulares da empresa, saúde e segurança dos funcionários e qualidade do ambiente de trabalho. O 2º estágio, exercício da gestão social externa, compreende a mitigação das externalidades negativas ao meio ambiente (poluição e uso de recursos naturais), à sociedade (demissões e comunidade ao redor da empresa) e aos seus consumidores (segurança e qualidade dos produtos). No 3º estágio, exercício da gestão social cidadã, as ações da empresa já extrapolam o foco da comunidade local e se estende a sociedade como um todo.

Os investimentos privados que trazem algum retorno social à sociedade têm sido realizados sob diversas maneiras: seja através de um setor da própria empresa, ou através de parcerias com outras, doações ou organizações específicas para a ação social (associações ou fundações) (Schommer, 2002). O recente engajamento empresarial revê essa relação em prol dos benefícios sociais e da preservação ambiental e tem proporcionado às empresas um valioso suporte e aprovação dos consumidores e trabalhadores (Pinto, 2003)

Essa mudança de postura expõe um conflito existente no qual a adoção de um comportamento “engajado” exclui o outro “econômico”, como se orientação para o lucro e responsabilidade social fossem mutuamente exclusivos (Pinto, 2003). O conceito de Responsabilidade Social Corporativa muitas vezes é interpretado como um estímulo a “fazer o bem” e reconhece o *stakeholder*, “qualquer grupo ou indivíduo que pode afetar ou é afetado pelos objetivos da corporação” (Freeman e Reed, 1983 in Vinha, 2000), com valor moral, ético e responsável e não com valor econômico e competitivo, como foi anteriormente descrito na definição de McIntosh et al., 1998 e Oliveira, 2001.

## **II – A Responsabilidade Social na Produção Urbana**

No Brasil, são identificados diversos estágios do processo de gestão social e empresarial e diversas formas de reconhecer e incorporar o *stakeholder* na cadeia de produção. No caso das cidades brasileiras, mais especificamente as empresas que tem a sua produção vinculada aos aspectos urbanos como terreno, unidades residenciais e transporte, são verificados apenas estágios iniciais no processo de gestão social empresarial.

Pfeiffer, 2001, pesquisou um período de administração municipal que estimulou práticas de colaboração empresarial para solucionar os problemas da cidade. As motivações para a adoção desse comportamento, tanto por parte das empresas quanto do poder público, foram verificadas, porém, não se teve avaliação dessas práticas, nem do grau de satisfação dos contemplados e nem a observação das mudanças em relação aos problemas anteriores. O que foi observado na prática é que, apesar dos objetivos de solução de problemas urbanos e da escala local, as ações só foram praticadas porque houve a aproximação com o Poder Público.

No Brasil, desde 1988 com a atual Constituição, as questões social e ambiental estão vinculadas, porque contempla em diversos capítulos o instituto função social da propriedade. Em 2001, o Estatuto da Cidade regulamentou diversos institutos jurídicos necessários à boa gestão urbana à luz desse instituto constitucional e da sustentabilidade. Infelizmente, a adoção do instrumento legal não significa necessariamente a sua aplicação, mas, sem dúvida alguma, a regulamentação do Estatuto da Cidade é um importante ponto de partida para a discussão e revisão dos atuais padrões de crescimento e expansão urbana, ou seja, a função social da cidade.

A reflexão sobre as especificidades do Estatuto da Cidade para atender ao princípio constitucional da função social da propriedade aborda as mesmas questões abordadas pela responsabilidade social empresarial que são: as sustentabilidades econômica, social e ambiental.

Se comparadas, a empresa e a cidade são igualmente unidades produtivas, porém, cada uma com objetivos diferentes de lucro e com escalas de abrangência distintas. Enquanto a empresa atende aos acionistas e cada unidade produtiva materializa-se individualmente no espaço urbano a partir de uma lógica ou política locacional que maximize seu lucro, a cidade tem o dever de atender a sociedade e se caracteriza pelo conjunto de unidades produtivas e de reprodução social materializados no espaço, porém, a partir de outra lógica locacional, distributiva, com diminuição das desigualdades sócio-espaciais.

A sociedade atribui responsabilidades à empresa e seria impensável que a urbana não incorporasse esses mesmos valores. O que se percebe, é que as principais estratégias corporativas que agregam valor tanto à empresa quanto ao *stakeholder* assemelham-se a diretrizes do Estatuto da Cidade, que vem sendo discutidos desde os anos 60, como pode ser verificado abaixo.

<b>Conceitos de Responsabilidade Social</b>	<b>Legislação</b>	<b>Convergência Temática</b>
<u>Responsabilidade Social</u> “Responsabilidade Social é uma forma de conduzir os negócios da empresa de tal maneira que a torna parceira e co-responsável pelo desenvolvimento social.” (ETHOS,2003)	<u>Função Social da Propriedade</u> <u>Constituição Federal 1988 (art.5)</u> XXII “ <i>é garantido o direito de propriedade</i> ” XXIII “ <i>a propriedade atenderá a sua função social</i> ”	Incide interesses da coletividade e do meio ambiente sobre a propriedade/empresa.
<u>Diálogo com Grupos de Interesse</u> Processo em que os interesses dos <i>stakeholders</i> são ouvidos e as informações são compartilhadas, a ponto de se construir um relacionamento necessário para evitar futuros conflitos.	<u>art.2 II – Lei 10.257/01</u> Gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.	Oportunidade de participação direta da sociedade e da cooperação entre os diversos agentes envolvidos
<u>Estágios de responsabilidade</u> 1º estágio - gestão social interna 2º estágio - gestão social externa 3º estágio - gestão social cidadã	<u>art.2 IV – Lei 10.257/01</u> Planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente.	Ordenação que procura atender a todos <i>stakeholders/unidades</i> espaciais contemplados pela cadeia de produção/demarcação municipal.

<u>Ecoeficiência</u> Produção de bens e serviços que tragam qualidade de vida, respeito a capacidade de sustentação da Terra e redução de impactos ambientais e consumo de recursos.	<u>art.2 VIII – Lei 10.257/01</u> Adoção de padrões de produção, de consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influencia.	Compatibilização entre produção e meio ambiente respeitando os limites de capacidade ambiental
---	--	--

Ao comparar os conceitos de Responsabilidade Social com as orientações da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade é possível perceber que os seus objetivos, de sustentabilidade econômica, social e ambiental, convergem. Tanto as reflexões a respeito do desenvolvimento das cidades quanto a respeito da atuação empresarial inserem-se na tentativa de equilibrar as necessidades humanas e naturais que podem levar a um contrato natural, isto é, ampliando o contrato social que inaugura a vida moderna ao incorporar o pacto entre História (ou sociedade) e Natureza (Serres, 1991).

Os instrumentos jurídicos já foram desenvolvidos e, progressivamente, a sociedade, através dos empresários e do terceiro setor, vem se posicionando ativamente no trato das questões sociais e ambientais. O desafio atual é mudar o atual modelo de produção urbana que parte do petróleo, segue em direção ao automóvel até o edifício com garagem, e é sempre atrelada e dependente da tecnologia automobilística. Essa cadeia compromete os limites de capacidades de suporte ambiental e financeira, com graves problemas de habitação, infra-estrutura e serviços e saturado sistema de transporte e poluição ambiental. Essa situação tem sido alertada desde a publicação em 1972 do relatório “Limites para o crescimento”, porque não há recursos ambientais suficientes para manter o mesmo padrão capitalista de qualidade de vida a todos, baseado no consumo individual intenso e sem responsabilidade social.

### **III - Eficiência sócio-ambiental dos empreendimentos urbanos: O conceito MóBILE, da UFRJ/CNPq**

O grupo de pesquisa MóBILE, da UFRJ, com apoio do CNPq, desenvolveu uma proposta de produção urbana para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) que atende as metas de sustentabilidades econômico-financeira, social e ambiental que se insere tanto na atual reflexão de estratégia empresarial, quanto nos objetivos estabelecidos pelo Estatuto da Cidade. Essa proposta é baseada em três temas principais: Produção e Gestão Integradas de Transporte e Uso do Solo, Produto-serviço Ampliado e Empreendimentos com Responsabilidade Sócio-Ambiental.

A Produção e Gestão Integradas de Transporte e Uso do Solo associam as políticas de transporte às políticas de desenvolvimento urbano-regional e já foi aplicada implicitamente na passagem dos séculos XIX e XX. A expansão urbana em direção a Copacabana foi estimulada pela empresa concessionária das linhas de bonde, que ao produzir de serviços de transporte proporcionava economias de localização aquele espaço. À medida que as linhas de bonde iam se expandindo, a possibilidade de ocupação do espaço também se expandia porque a existência de infra-estrutura de transporte imprimia valor de uso aos terrenos.

Essa produção que atrelava o desenvolvimento dos empreendimentos urbanos aos serviços de transporte foi interrompida quando a urbanização passa a atender à lógica industrial rodoviária de caráter funcionalista e autônoma iniciada após a 2ª Guerra Mundial. A produção urbana torna-se dependente do uso do automóvel porque o poder público investe na circulação viária, o capital imobiliário arca com a construção de estacionamento para

automóveis nos empreendimentos urbanos e as empresas de transporte de passageiros arcam com o custo da frota de transporte coletivo. Essa urbanização gera formas de produção que comprometem a qualidade ambiental das cidades.

Abramo, 1988, identifica que o ciclo de crescimento das cidades é realizado de duas formas: a intensiva e a extensiva. A intensiva refere-se à compactação das áreas existentes através da verticalização e do adensamento; a extensiva, à incorporação de novas áreas do tecido urbano. A utilização contínua dessas duas formas de crescimento urbano, ocupação de novas áreas e a sua conseqüente verticalização, gera a saturação das áreas até a ocupação dos espaços vazios, deixando de ser objeto da ação da incorporação imobiliária. O resultado é um conjunto de áreas com diversos estágios diferenciados de crescimento ou ciclos de vida.

Esses ciclos de vida das áreas geram espaços diferenciados para os diversos estratos da população consumidora da mercadoria “cidade” e caracterizam a própria segregação espacial. Isso se deve ao fato que o consumo do espaço urbano formal está diretamente associado a aspectos econômicos, como níveis de renda e do crédito disponível para a aquisição de imóveis; a aspectos político-institucionais, como preservação do valor dos estoques imobiliários em algumas zonas e normas específicas para cada uma; e a aspectos ideológicos, como imóveis que são símbolos de modos de consumo (Ventura, 1995).

Martins, 1991, identifica os impactos da produção do espaço e transporte. A segregação espacial é estimulada pelas infra-estruturas de transportes, que beneficiam o capital imobiliário e são de investimentos públicos. Ao se promover acessibilidade, predominantemente rodoviária, aos empreendimentos do capital imobiliário, é beneficiada a população com poder de consumo que se desloca em transporte individual. Dessa forma, os investimentos públicos promovem benefícios à parcela de população que se desloca em automóveis e que, conseqüentemente, ocupa muito mais espaço na via (o automóvel consome *per capita* 12 vezes mais espaço viário do que modalidades coletivas). As principais conseqüências desses investimentos públicos e privados são o aumento do valor do solo; a diferenciação e a ocupação desigual em função dos aspectos econômicos, político-institucionais e ideológicos; e o aumento do tráfego, já que se investe preferencialmente em infra-estrutura rodoviária (a própria legislação urbanística, ao condicionar a construção imobiliária à oferta de vagas de garagem, acaba por imprimir valor de uso ao automóvel e à própria edificação com garagem, justificando e reforçando toda a cadeia produtiva; por outro lado, vagas de garagem chegam a comprometer até 50% da área total construída de alguns empreendimentos).

Essa produção de espaço e transporte gera dois tipos de impacto: o direto e o indireto. Os impactos direto são gerados no momento da implantação de um empreendimento ou pólo gerador de tráfego (PGT) como poluição atmosférica e sonora, padrões de viagens, veículos atraídos. Os impactos indiretos tratam do volume de tráfego que é gerado em um segundo momento, após a localização de outros PGT que se localizaram próximos ao primeiro devido às economias de aglomeração e localização proporcionadas. Ou seja, um empreendimento além de causar impactos referentes a si próprio, também desencadeia a localização de outras atividades que, por sua vez, geram mais tráfego e todos os impactos ambientais conseqüentes (Martins, 1991).

O conceito Móvil/UFRJ/CNPq propõe que a produção do espaço urbano e de transporte seja combinada novamente, atribuindo ao empreendimento urbano a possibilidade de vincular-se a outros por serviços de transporte, ao invés da obrigatoriedade de abrigar vagas de automóveis.

Essa proposta imprime aos empreendimentos urbanos atribuições compatíveis com a sua necessidade de produção, o Produto-serviço Ampliado, e com a preservação da qualidade ambiental urbana, Empreendimentos com Responsabilidade Sócio-Ambiental.

O conceito identifica grandes empreendimentos urbanos ou pólos geradores de tráfego (PGT) como Núcleos Estruturadores de Tráfego (NET) que passam a se articular com outras atividades urbanas (imobiliária, comércio, serviços e lazer), oferecendo serviços de transportes terceirizados em rede. Os empreendimentos urbanos passam a oferecer benefícios que não só tem valor de compra, mas tem valor de uso. O transporte passa a ser um articulador de consumo entre as atividades em rede e os empreendimentos urbanos passam a ser as portas de entrada. Porém, mais do que isso, aproxima os interesses de comunidades urbanas, que pretendem ter maiores micro e macro-acessibilidades, e de empresas que precisam tratar seus impactos ambientais.

O tratamento do serviço de transporte como um produto-serviço ampliado de uma rede de atividades urbanas gera impactos positivos na qualidade ambiental urbana e na imagem de marca dos empreendimentos envolvidos. Essa proposta procura diminuir as viagens geradas por automóveis nas áreas contempladas pela área de influência da rede. Pode ser aplicada tanto na ocupação extensiva, com o transporte estimulando a atração e a distribuição estratégica de novas atividades em áreas de expansão urbana, como na ocupação intensiva, porque o transporte pode mitigar as externalidades negativas (poluição sonora e atmosférica, tráfego, etc) e definir novos planos de circulação integrados as atividades urbanas já existentes.

Essa rede se estende nos limites definidos pelas zonas ambientais, unidades territoriais com identidade funcional (tipologia de uso do solo e características da circulação), formal (tipologia de edificações e vias, relevo e paisagismo) e estrutural (densidade urbana, perfil sócio-econômico, áreas livres, limites de capacidade de transporte e de suporte ambiental e infra-estrutura de transportes e serviços). As zonas ambientais também devem ser articuladas de modo a distribuir as atividades e estabelecer conexões por modos de transporte de alta capacidade preservando o seu interior dos impactos da circulação de veículos individuais.

Quanto à contribuição do conceito MóBILE para a imagem, os pólos geradores de tráfego passam a serem considerados como elementos fundamentais na estruturação urbana. Ao invés dos “vilões” da qualidade ambiental, tornam-se empreendimentos-cidadãos.

Essa proposta de produto-serviço ampliado em produção e gestão integrada de transporte e uso do solo proporciona aos empreendimentos urbanos a possibilidade de identificação e de aproximação através de parcerias com diversos agentes urbanos. Isto vincula uma imagem de empresa-cidadã aos empreendimentos da rede e aos agentes envolvidos, evita conflitos (porque identifica e procura tratá-los antes de se tornarem processos judiciais), dividem custos e responsabilidade ao atuar na sociedade de forma mais significativa, melhora a qualidade ambiental ao minimizar os impactos da circulação viária e cria um vínculo com os clientes-cidadãos (consumidor exigente e participante do processo de produção e de consumo dos serviços urbanos públicos e privados), entre outras. O Diálogo com Grupos de Interesse passa a ser incluído definitivamente na cadeia produtiva urbana proporcionando que cada *stakeholder* seja um elemento saudável e possa distribuir benefícios aos outros. Os *stakeholders* da produção urbana identificados pelo MóBILE são apresentados na figura 1.

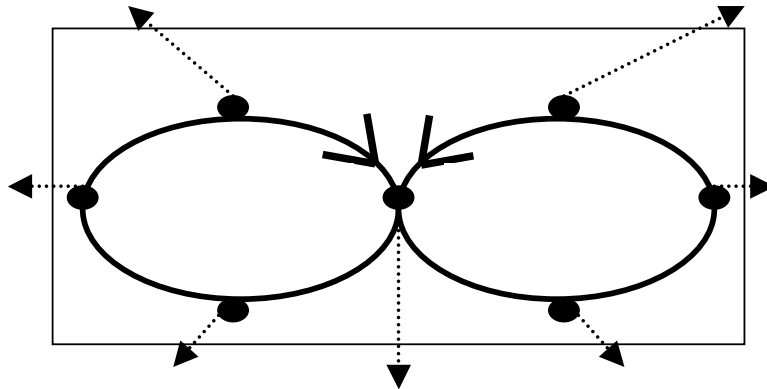


Figura 1: Promoção de sinergia da cadeia logística transporte-uso do solo para revitalização de comunidades urbanas

O conceito Móbile/UFRJ/CNPq propõe, enfim, uma abordagem multidisciplinar tanto na produção do espaço urbano quanto na produção científica ao combinar as diversas disciplinas que atualmente são pouco articuladas. A engenharia foca a sua atuação na eficiência das vias de circulação, na divisão dos diferentes modos de transporte (a chamada multimodalidade) e na eficiência ambiental e energética dos combustíveis e veículos. O planejamento urbano identifica a necessidade de integrar políticas de transporte coletivo e de uso do solo, porém todo m<sup>2</sup> edificado na cidade é vinculado a uma percentagem de construção de vagas de estacionamento de veículos individuais.

Por maiores que sejam os resultados de sucessos que a engenharia possa ter, através de combustíveis menos poluidores, veículos energeticamente mais eficientes, promoção de fluxo viário contínuo, etc, serão sempre insuficientes porque as políticas de uso e ocupação do solo determinam a divisão modal urbana, dando preferência ao modo rodoviário, principalmente o individual. A continuação da abordagem científica de forma reducionista, porque se restringe a um único objeto de estudo, e independente, porque é incapaz de se articular com outras disciplinas, pode levar a poucos resultados. Como exemplo, os veículos podem até, num futuro próximo, ter níveis de poluição zero e serem movidos a fontes de energia renováveis, porém, não evitarão os congestionamentos e a saturação das vias, se a circulação não for tratada de forma eficiente (e não há possibilidade de eficiência em contexto de sustentabilidade financeira se não for fundamentada a circulação urbana em modalidades coletivas, é isso que mostra os estados da arte e prática de políticas integradas de transporte e uso do solo (Weneger et al, 1999)).

O conceito Móbile/UFRJ/CNPq de tratamento da cadeia de produção urbana consegue atender a diversos interesses, ao tratar empreendimentos urbanos e comunidades como parceiros de uma rede de serviços. O tratamento interno das zonas ambientais, restringindo o modo rodoviário individual, e as suas conexões, com modos de alta capacidade, atende aos objetivos de compatibilização à capacidade de suporte ambiental estabelecido pelo Estatuto da Cidade. A combinação de questões urbanísticas, técnicas, ambientais e sociais estabelecidas pelo conceito Móbile podem, enfim, tratar a produção urbana de forma multidisciplinar e assim atender as demandas da sociedade que vem mostrando sinais de amadurecimento e ação com o engajamento do segundo e terceiro setor desde a década de 90.



## Bibliografia:

- ABRAMO, P. – **A dinâmica imobiliária: elementos para o entendimento da espacialidade urbana.** Tese M. Sc. IPPUR/UFRJ, 1988.
- BANERJEE, S. – **Contenting Corporate Citizenship, Sustainability and Stakeholder Theory: Holy Trinity or Praxis of Evil?** *Academy of Management Conference, Denver*, August 9-13, 2002.
- HILLMAN, A.J & KEIM, G.D. – **Shareholder value, stakeholder management, and social issues: what's the bottom line?** *Strategic Management Journal* n°22 125-139, 2001.
- MARTINS, J & BODMER, M. – **Acqua-Mobile BNDES – Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica de 10 Sistemas Aquaviários Urbanos de Passageiros no Brasil.** Rio de Janeiro, 2002 (meio magnético).
- MARTINS, J. – **O papel oculto do transporte no espaço subdesenvolvido.** Tese M. Sc. PET/COPPE/UFRJ, 1991.
- MCINTOSH, M.& LEIPZIGER, D.& JONES, K & COLEMAN, G. – **Cidadania Corporativa: estratégias bem-sucedidas para empresas responsáveis.** Tradução Bazán Tecnologia e Linguística – Rio de Janeiro – Qualitymark, 2001.
- NETO, F.P.M. & FROES, C. – **Gestão da Responsabilidade Social Corporativa: o Caso Brasileiro.** – Rio de Janeiro – Qualitymark, 2001.
- OLIVEIRA, A.A.V. – **Responsabilidade Social Corporativa: Uma Revisão do Estado da Questão.** Tese M. Sc. COPPEAD/UFRJ, 2001.
- PELIANO, A.M.T. M. – **Bondade ou Interesse? Como e porque as empresas atuam na área social.** IPEA, 2001.
- PFEIFFER, C – **Por que as empresas privadas investem em projetos sociais e urbanos no Rio de Janeiro?** Tese D. Sc. IPPUR/UFRJ, 2001.
- PINTO, W.G. – **Responsabilidade Social e criação de valor para a empresa: um estudo de caso de uma grande organização brasileira.** Tese M. Sc. COPPEAD, 2003.
- The Environment Council – **Stakeholder Dialogue: actively brokering solutions.** 2002.
- SCHOMMER, P. – **Investimento social das empresas: cooperação organizacional num espaço compartilhado.** in FISCHER, T. – *Gestão do Desenvolvimento e poderes Locais: marcos teóricos e avaliação.* – Salvador, BA: Casa da Qualidade Editora. 2002.
- SERRES, E. W. – **O contrato natural.** – Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira. 1991.
- VENTURA, L. – **Segregação Espacial e Distribuição de Equipamentos Coletivos na Cidade do Rio de Janeiro.** Tese M. Sc. IPPUR/UFRJ, 1995.
- VINHA, V.G. da. – **A convenção do desenvolvimento sustentável e as empresas eco-comprometidas.** Tese D. Sc. CPDA – UFRJ, RJ, 2000.
- WENEGER, M. & FÜRST, F. – **Transland: Integration of Transport and Land Use Planning.** Dortmund, 1999.
- CEBDS – (Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável) - [www.cebds.com](http://www.cebds.com) (28/11/2003)
- Instituto ETHOS - [www.ethos.org.br](http://www.ethos.org.br) (1/12/2003)
- Relatório Limites do Crescimento - <http://dieoff.org/page25.htm> (21/11/2003)
- The Environment Council - [www.the-environment-council.org.uk](http://www.the-environment-council.org.uk) (21/11/2003)