

[Digite aqui]

## **Inclusão de pessoas portadoras de deficiência: uma Prática de Responsabilidade Social Corporativa da Companhia de Urbanização de Curitiba SA**

Luiz Aurélio Virtuoso<sup>1</sup>  
Ananda Silva Singh<sup>2</sup>  
Eduardo De Carli<sup>3</sup>  
Andréa Paula Segatto<sup>4</sup>  
Fernanda Salvador Alves<sup>5</sup>

**Resumo:** Diante da necessidade de empresas em fornecer uma contrapartida à sociedade, além de práticas voltadas para o desenvolvimento econômico, podem ser desenvolvidas práticas de Responsabilidade Social Corporativa (RSC). Tais práticas têm caráter voluntário, vão além da filantropia, perpassam as exigências legais e buscam angariar benefícios à sociedade. Neste contexto este trabalho foi desenvolvido visando analisar uma prática de RSC da Companhia de Urbanização de Curitiba (URBS). Desse modo, o estudo contempla discussões acerca da prática da RSC, tendo em vista gerar benefícios mútuos para as partes que interagem e buscam uma sociedade melhor. Para tanto, aspectos metodológicos consistem no delineamento de um estudo de caso qualitativo, realizado a partir de entrevistas semiestruturadas, análise documental e observação não-participante. Os dados foram analisados pela técnica da análise de conteúdo. Os resultados encontrados permitiram identificar que a prática de RSC desenvolvida pela URBS contribui para uma maior inclusão social das pessoas com deficiência (PcD), diante das condições especiais e adequadas dos meios de transporte utilizados. E, também, a prática de RSC apresentada contribui para que as pessoas beneficiadas conheçam e desfrutem de um mundo que não existia (ou existiria com muito mais dificuldades) sem que práticas socialmente responsáveis como a do Sistema Integrado de Transporte do Ensino Especial (SITES) fossem efetivamente implantadas.

**Palavras-chave:** Responsabilidade Social Corporativa. Desenvolvimento Sustentável. Mobilidade Urbana.

**ABSTRACT:** Faced with the need for companies and organizations in general to provide a return to society, as well as practices geared to economic development, practices of Corporate Social Responsibility (CSR) can - and should - be developed. Such practices are voluntary, beyond philanthropy, pervades the legal requirements and seek to raise benefits to society. In this context, this work was developed to analyze a CSR practice of the Company of Urbanization of Curitiba

---

<sup>1</sup> Professor Adjunto IV do Departamento de Transportes, Curso de Engenharia Civil da Universidade Federal do Paraná (UFPR). Email: luiz.aurelio@ufpr.br.

<sup>2</sup> Professora da Faculdade de Administração, Ciências Contábeis, Engenharia de Produção e Serviço Social (FACES) da Universidade Federal de Uberlândia (UFU) - Campus Pontal. Email: ananda.singh@ufu.br

<sup>3</sup> Professor colaborador no curso de Administração da Universidade Federal do Paraná (UFPR). Email: eduardodecarli@ufpr.br

<sup>4</sup> Professora Titular no curso de Administração da Universidade Federal do Paraná (UFPR). Email: aps@ufpr.br.

<sup>5</sup> Professora Adjunta III da Escola de Administração da Universidade Federal do Paraná (UFPR). Email: fsa@ufpr.br.

(URBS). Discusses about the practice of CSR, in order to generate mutual benefits for the parties that interact and seek a better society. And also extends the discussion of studies on CSR in organizations of mixed economy, something that is still little explored. Qualitative case study is outlined, semi-structured interviews, document analysis and non-participant observation. The data were analyzed by the technique of content analysis. The results showed that the practice of CSR developed by URBS contributes to a greater social inclusion of people with disabilities, considering the special conditions and appropriate means of the transportation system used. The CSR practice presented contributes to the benefited people, so that they know and enjoy a world that did not exist (or would be much more difficult) when socially responsible practices such as the Special Education Integrated System of Transportation (SITES) weren't effectively implemented.

**Keywords:** Corporate Social Responsibility. Sustainable Development. Urban Mobility.

## 1. Introdução

Muito mais do que desenvolver práticas que considerem as obrigações legais, aliadas ao desenvolvimento econômico, é preciso dar um passo além, considerando no decorrer do desenvolvimento das atividades da empresa muito mais do que isso: são necessárias práticas que de algum modo contribuam para a sociedade. É preciso que organizações atentem-se ao comportamento ambiental e social que possuem, desenvolvendo esforços com o intuito de contribuir com os objetivos de desenvolvimento sustentável e reduzir seus impactos ambientais e sociais negativos (KATES; PARRIS; LEISEROWITZ, 2016). É nessa perspectiva que são desenvolvidos compromissos com a prática de Responsabilidade Social Corporativa (RSC).

Desenvolver um compromisso com a prática de RSC consiste em considerar os aspectos éticos e transparentes para com os públicos com os quais as empresas se relacionam, que incluem desde consumidores, trabalhadores, fornecedores, governos e comunidades locais (MAROM, 2017), principalmente a partir de meios e/ou mecanismos por meio dos quais seja possível estabelecer metas a contribuir para a sociedade. Essas metas estão vinculadas a práticas que levem em conta o desenvolvimento sustentável da sociedade (HALL; DANEKE; LENOX, 2010), por meio da preservação de recursos ambientais, de práticas que respeitem a diversidade e promovam a redução de desigualdades sociais (INSTITUTO ETHOS DE EMPRESAS E RESPONSABILIDADE SOCIAL, 2001), indo além do lucro (MCWILLIAMS, 2015), considerando inclusive a resolução de

problemas sociais (BRANCO; RODRIGUES, 2006; CARIDAD; MALPICA; PELEKAIS, 2014; CARROLL, 1979; CED, 1971; HAAG; SILVA, 2020).

São práticas que organizações propõem desenvolver no decorrer de suas atividades que perpassam os aspectos legais e, conforme Carroll (1979), que sejam voluntárias, estejam ligadas a ações por meio das quais venham a auxiliar em resolver problemas sociais. Por meio da resolução desse tipo de problema, as organizações passam a aproximar-se da sociedade de modo a contribuir para que exista um ambiente cada vez melhor (CED, 1971).

Ao desenvolver esse tipo de prática, organizações podem legitimar suas ações, de modo que o ambiente torne-se seguro e, ao mesmo tempo, vincular-se à sociedade (FREEMAN et al., 2010). Assim, proporciona ações que passam a contribuir para o bem social, além dos interesses da empresa e além do que é exigido apenas por lei (MCWILLIAMS; SIEGEL, 2001). No Brasil, a RSC é associada a um compromisso social por meio do qual organizações contribuem para a sociedade (CRAMER, 2006) com investimentos sociais em educação vez que é um país em desenvolvimento (VISSER, 2009).

Nesse sentido, a Companhia de Urbanização de Curitiba S/A (URBS), uma empresa de economia mista responsável pelas ações estratégicas que envolvem o serviço de transporte público na cidade de Curitiba – PR e, por isso, visa atender aos interesses públicos coletivos, desenvolve um compromisso com a prática de RSC: o Sistema Integrado de Transporte do Ensino Especial (SITES), que é um sistema de prestação de transporte público especial a alunos portadores de deficiência residentes no município de Curitiba (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2005).

Curitiba possui uma população estimada em 1.908.359, cobertura de 96,3% de residências com tratamento de esgoto [2010]. Possui arborização em 76,1% das vias públicas [2010] (IBGE, 2015) e ocupa a 7ª posição no *ranking* das capitais brasileiras mais desenvolvidas (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2018), além do que enquadra-se como uma das melhores cidades com qualidade de vida e condições fornecidas aos seus cidadãos.

Desse modo, por meio dessa prática de RSC, o estudo procura observar quais as características que o determinam, assim como os aspectos concernentes ao seu desenvolvimento em uma das principais cidades do país e, inclusive, vem

a contribuir com a análise do compromisso da prática de CSR sugerido por Peinado-Vara (2011), de que estudos sobre a CSR devem ser desenvolvidos na América Latina, e também ao de Caiado (2018), de que há falta de estudos de organizações brasileiras que considerem aspectos impulsionadores de práticas de CSR, como procura-se apresentar a seguir.

## **2. Responsabilidade Social Corporativa**

A responsabilidade Social Corporativa (RSC) nasce do intuito de práticas de organizações que vão além de suas próprias atividades, no intuito de ajudar a sociedade a resolver alguns de seus problemas sociais, de forma que organizações procurem desenvolver sustentavelmente uma sociedade, a partir da preservação de recursos ambientais, do respeito às práticas sociais, de modo a reduzir as desigualdades sociais (INSTITUTO ETHOS DE EMPRESAS E RESPONSABILIDADE SOCIAL, 2001), ou seja, voltadas ao desenvolvimento sustentável (HALL; DANEKE; LENOX, 2010).

Isso está vinculado à noção de que uma organização deve tomar atitudes e ser responsável por suas ações perante a sociedade e ao meio ambiente, a partir de um comportamento transparente e ético (DIAS, 2012), entrelaçando-se à sociedade (CULLINAN; MAHONEY; ROUSH, 2016; FREEMAN et al., 2010; HAAG; SILVA, 2020), por meio do qual suas ações venham a contribuir para a sociedade em si, proporcionando bem social. Principalmente por meio de uma alteração em relação ao modo de ver e executar suas práticas ambientais e sociais, de modo a reduzir seus impactos ambientais e sociais negativos (KATES; PARRIS; LEISEROWITZ, 2016), vez que há preocupações do público em relação aos negócios e às relações com a sociedade (CARROLL, 1999).

Estar vinculado a esse ideal é primordial para o desenvolvimento do compromisso com a prática ou das atividades de RSC, vez que o público desde muito espera que negócios contribuam para o desenvolvimento de uma boa sociedade (CED, 1971) e para o bem estar social, indo além da maximização do lucro (MCWILLIAMS, 2015; MCWILLIAMS; SIEGEL, 2001), além dos interesses da empresa e além do que é exigido apenas por lei (MCWILLIAMS; SIEGEL, 2001), auxiliando-a a resolver alguns de seus problemas sociais (BRANCO; RODRIGUES, 2006; CARIDAD; MALPICA; PELEKAIS, 2014).

A RSC consiste em um conjunto de ações que são tomadas pelas empresas e que beneficiam a sociedade e as corporações, levando em consideração a economia, educação, meio-ambiente, saúde, transporte, moradia, atividade locais e governo (DONAIRE, 2013). A RSC engloba aspectos econômicos, legais, éticos e voluntários, de modo que o negócio seja conduzido de forma economicamente lucrativa, cumpra leis, seja ético e socialmente favorável (CARROLL, 1983). Diz respeito às expectativas que a sociedade espera que as empresas atendam, num determinado período de tempo. Desse modo, ocorre quando as empresas desenvolvem uma obrigação para a sociedade, com uma sociedade mais justa e para um ambiente mais limpo (DONAIRE, 2013). Nesse sentido, McWilliams (2015, p. 1, tradução livre) afirma que RSC consiste em:

Negócios que contribuem de forma positiva para a sociedade, indo além de um foco estreito na maximização do lucro. Isso pode incluir doações para caridade, investir em soluções verdes, empregar práticas progressistas de recursos humanos e engajar-se no desenvolvimento da comunidade.

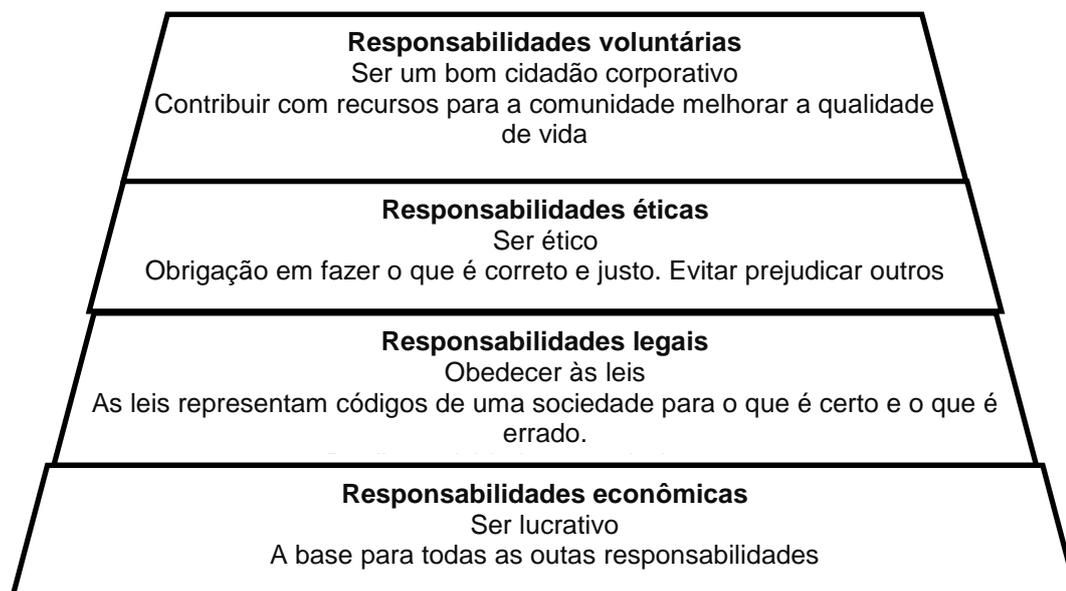
Tal contribuição pode partir de três distintas formas, de três círculos concêntricos, conforme a CED (1971), sendo o primeiro internamente à organização, por meio de responsabilidades e eficiência no decorrer de sua atividade econômica, que propicie produtos, empregos e viabilidade econômica. O segundo deles consiste em exercer tal atividade econômica de modo que apresente como princípios a valorização de seus colaboradores de acordo com princípios éticos e sociais, de realização de atividades transparentes e responsáveis. O terceiro deles, o ciclo exterior, consiste em responsabilidades que empresas devem assumir para se envolverem e, conseqüentemente, melhorar ativamente o ambiente social, principalmente em aspectos que considerem o auxílio na resolução de problemas sociais. O terceiro deles está associado às práticas de RSC no Brasil, cujo vínculo está no compromisso social (CRAMER, 2006).

Ao desenvolver tal prática, possibilita-se à organização o engajamento perante à sociedade (CULLINAN; MAHONEY; ROUSH, 2016), desenvolver o bem-estar social (CARIDAD; MALPICA; PELEKAIS, 2014), e possibilita que organizações desenvolvam responsabilidade perante aos grupos afetados pelas

atividades do negócio (HAAG; SILVA, 2020; MELÉ, 2009), ao que, inclusive, pode auxiliar na melhoria da imagem e reputação da empresa (CAIADO et al., 2018).

Frente a esses aspectos, a RSC consiste em “obrigações que a empresa tem para com a sociedade, que devem incorporar as categorias econômica, legal, ética e voluntária do desempenho dos negócios” (CARROLL, 1979, p. 499, tradução livre). Ainda conforme este autor, essas quatro categorias não são mutuamente excludentes, nem pretendem retratar um *continuum* com preocupações econômicas de um lado e preocupações sociais do outro. Ao contrário, representam quatro características imprescindíveis para a RSC. Aliado a isso, cabe ressaltar que há uma ênfase inicial nos aspectos econômicos e, depois, legais, e uma preocupação posterior com os aspectos éticos e filantrópicos ou voluntários (CARROLL, 1991), como pode-se verificar por meio da pirâmide da RSC (Figura 1):

Figura 1: Pirâmide da Responsabilidade Social



Fonte: Carroll (1991, p. 42, tradução livre).

A partir do demonstrado na Figura 1, conforme Carroll (1991), a responsabilidade econômica está na base da estrutura da pirâmide, isso porque é a partir do desenvolvimento e da possibilidade econômica de uma organização que há o suporte para o desenvolvimento das demais responsabilidades da pirâmide de responsabilidade social.

O segundo item apresentado na pirâmide que possibilita suporte às atividades de RSC está na responsabilidade legal que uma organização deve desenvolver, isso porque deve cumprir leis, ou seja, considerar que há limites e deveres na execução de suas atividades, sendo que é preciso seguir regras e estar sujeita às suas delimitações.

Outro aspecto da pirâmide está na responsabilidade ética, que condiz a fazer o que é certo, de acordo com o que a sociedade espera que seja feito, de modo a evitar ou minimizar prejuízos às partes interessadas (funcionários, consumidores, o ambiente e outros) (CARROLL, 1991).

Por último, mas não menos importante, está a responsabilidade voluntária, cujas atividades são delineadas no intuito de contribuir com recursos financeiros e humanos de forma a possibilitar uma melhora na qualidade de vida da população. Cabe as organizações escolher se irão ou não praticá-las, mas uma vez que optem por fazer, conseqüentemente, desenvolvem algo além de suas exigências legais (CARROLL, 1983; MCWILLIAMS, 2015).

A partir de práticas de RSC, uma organização poderá tornar-se vinculada à uma sociedade, desenvolvendo 'boas ações', no intuito de contribuir para um ambiente cada vez melhor (FREEMAN et al., 2010). Como estes autores ressaltam, ao investir nesse tipo de atividades, uma organização pode não ter um retorno rápido, mas pode contribuir para mostrar como vinculam-se à uma sociedade e, conseqüentemente, isso pode ser benéfico também as partes com as quais se relaciona.

Frente a tais aspectos, ao desenvolver uma prática de RSC, organizações procuram desenvolver meios que sejam possíveis resultar em benefícios tanto para a organização como para a sociedade (DIAS, 2012), principalmente com a melhoria em sua reputação, a partir de uma prática voluntária para a sociedade, contribuindo com uma sociedade mais justa e para a preservação do meio ambiente.

Não raro, as ideias oriundas deste tipo de responsabilidade devem estar embutidas na estratégia da organização, com vistas a evitar prejudicar e/ou prover benefícios para todos os grupos de interesses (stakeholders) da organização. Devem, assim, adotar métodos racionais para o alcance de seus objetivos.

### 3. Metodologia

O presente trabalho utiliza-se de uma abordagem de pesquisa qualitativa, uma vez que busca trabalhar com a interpretação da realidade social de como ocorre a prática de Responsabilidade Social Corporativa do SITES (BAUER; GASKELL, 2002), de acordo com as perspectivas de cada participante (GODOY, 1995). A natureza da pesquisa é descritiva, dado que não houve interferência dos pesquisadores sobre os fatos, tendo sido estes apenas analisados, classificados e interpretados (RAUPP; BEUREN, 2003).

A estratégia de pesquisa utilizada foi o estudo de caso, visto que tal método mostrou-se adequado para analisar o fenômeno estudado (prática de RSC do programa SITES), que evidencia-se como um fenômeno individual complexo que demanda análise e compreensão em profundidade (YIN, 2015). A seleção do caso em análise foi feita pelos seguintes critérios: (i) representatividade do caso como ação de RSC na cidade de Curitiba, (ii) pioneirismo do programa, (iii) impacto social do programa na comunidade de pessoas portadoras de deficiência.

As fontes de coleta de dados utilizadas foram documentos e *website* do programa, observação não-participante e entrevistas semiestruturadas realizadas com três responsáveis pelo andamento das atividades na URBS, sendo eles a então diretora do programa, o auxiliar da diretora e o então coordenador do SITES.

Os documentos analisados consistem em relatórios contendo a quantidade de alunos atendidos pelo programa bem como sua distribuição em relação à faixa etária, fornecidos pela própria URBS quanto os publicados em relatórios divulgados pela própria empresa, *website* do programa, o decreto-lei que instaura o programa e *folders* do SITES.

A observação foi realizada durante uma visita de campo pelos pesquisadores, *in loco*, de forma a compreender melhor como funciona o programa. A visita teve duração aproximada de duas horas e permitiu conhecer os ônibus, suas especificidades para atender aos alunos portadores de deficiência, bem como a maneira que funciona a distribuição dos alunos nos ônibus, o trabalho das cuidadoras e dos motoristas, como funciona o terminal de

integração específico para atendê-los e como funciona o sistema utilizado para rastrear ônibus e demais controles dos veículos e alunos.

As entrevistas com a diretora e com o coordenador tiveram duração aproximada de uma hora cada, e a entrevista com o auxiliar teve duração aproximada de meia hora. As entrevistas foram gravadas, com a autorização dos participantes, e posteriormente transcritas para verificação e análise.

Após coletados, os dados foram analisados a partir da técnica da análise de conteúdo (BARDIN, 2016), fornecendo as seguintes categorias de análise, definidas *à priori* a coleta de dados: responsabilidades econômicas, responsabilidades legais, responsabilidades éticas e responsabilidades discricionárias.

As diversas fontes de coleta de dados contribuíram para assegurar a validade interna do construto e a confiabilidade do estudo (YIN, 2016), contribuindo para confirmar os resultados obtidos a partir de cada fonte de dados. A validade externa é garantida pela lógica da replicação, dado que se espera que os resultados obtidos possam ser replicados em estudos futuros similares.

### **3.1 A empresa – Urbanização de Curitiba S/A**

A Companhia de Urbanização e Saneamento de Curitiba (URBS) foi criada em 1963 com a atribuição de administrar recursos financeiros para realização das obras de infraestrutura e atividades relacionadas ao desenvolvimento urbano da cidade. Em 1987 foram anuladas as concessões do transporte coletivo, sendo instituído o Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de passageiros, passando a URBS como empresa pública concessionária responsável pelo planejamento, operação, exploração e fiscalização do sistema do transporte coletivo. Em 1989, a URBS passa também a gerenciar os serviços de Táxi e do Transporte Escolar (CAMARGO, 2004; PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 1986; PROCOPIUCK, 2011; URBAN, 1987; URBS, 2018; VIRTUOSO; DEL CORSO; DA COSTA DOMINGUES, 2009).

No ano de 1990, a Lei Municipal 7556/90 (CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA, 1990) traz alterações para o sistema de transporte, sendo a principal o estabelecimento da URBS como única concessionária do sistema de transporte. Em 1996, por meio de convênio firmado entre o governo do Estado e Prefeitura

de Curitiba, a URBS passa a ser gestora do transporte metropolitano de passageiros via acordo firmado com a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC). Em 2008, a Lei 12.597/2008 (CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2008) define a URBS como gerenciadora do sistema de transporte coletivo, respondendo pela organização, programação e controle do sistema, e a operação do sistema foi delegada a três consórcios por meio de concessão (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 1986; PRESTES, 2009; URBS, 2018; VIRTUOSO; RAMOS, 2015).

A partir do gerenciamento do sistema, coube a URBS o desenvolvimento de práticas por meio das quais viessem a contribuir para a sociedade, de modo que começava um delineamento sobre práticas que poderiam vir a ser desenvolvidas para isso, como o transporte de pessoas portadoras de necessidades especiais, item apresentado a seguir.

### **3.2 O Sistema Integrado de Transporte do Ensino Especial – SITES**

Um dos meios e/ou mecanismos de benefícios da URBS à população consiste no Sistema Integrado de Transporte do Ensino Especial (SITES). Na década de 80, a Prefeitura Municipal de Curitiba passou a desenvolver políticas públicas visando atender pessoas portadoras de necessidades especiais (PNEs) por meio de um transporte público diferenciado, deste modo, colaborando para uma vivência social com igualdade e respeito.

O SITES é um sistema criado para prestar o serviço de transporte aos alunos com deficiência matriculados em Escolas Especiais Municipais, Estaduais ou Conveniadas, situadas no limite urbano do Município de Curitiba. (Art. 1º, PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2005).

A prefeitura buscava atender os pedidos dos pais de alunos portadores de necessidades especiais e residentes no município de Curitiba, que alegavam dificuldades financeiras para contratar um transporte escolar particular. Com isso, por meio do setor de transportes do extinto Departamento dos Serviços de Utilidade Pública da Prefeitura de Curitiba, conjuntamente com o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), foi elaborado no ano de 1983 a proposta para um transporte escolar especializado. O resultado foi a criação de um sistema de transporte que permitiu o deslocamento de tais alunos

matriculados em escolas especializadas (URBS, 2018), eis o surgimento do SITES.

A operação se iniciou no primeiro semestre de 1984, com 14 linhas que atendiam 9 escolas, totalizando 380 alunos. Naquele momento, os ônibus ao passar nos pontos existentes das linhas convencionais, embarcavam os escolares nos bairros, dirigindo-se para a Praça Nossa Senhora de Salete. Neste local, os ônibus eram agrupados e, na sequência, acontecia o transbordo dos alunos entre veículos que seguiam para as escolas especializadas (URBS, 2018). Assim, era possível redistribuir os alunos entre os veículos para direcioná-los para as escolas corretas, respeitando suas necessidades.

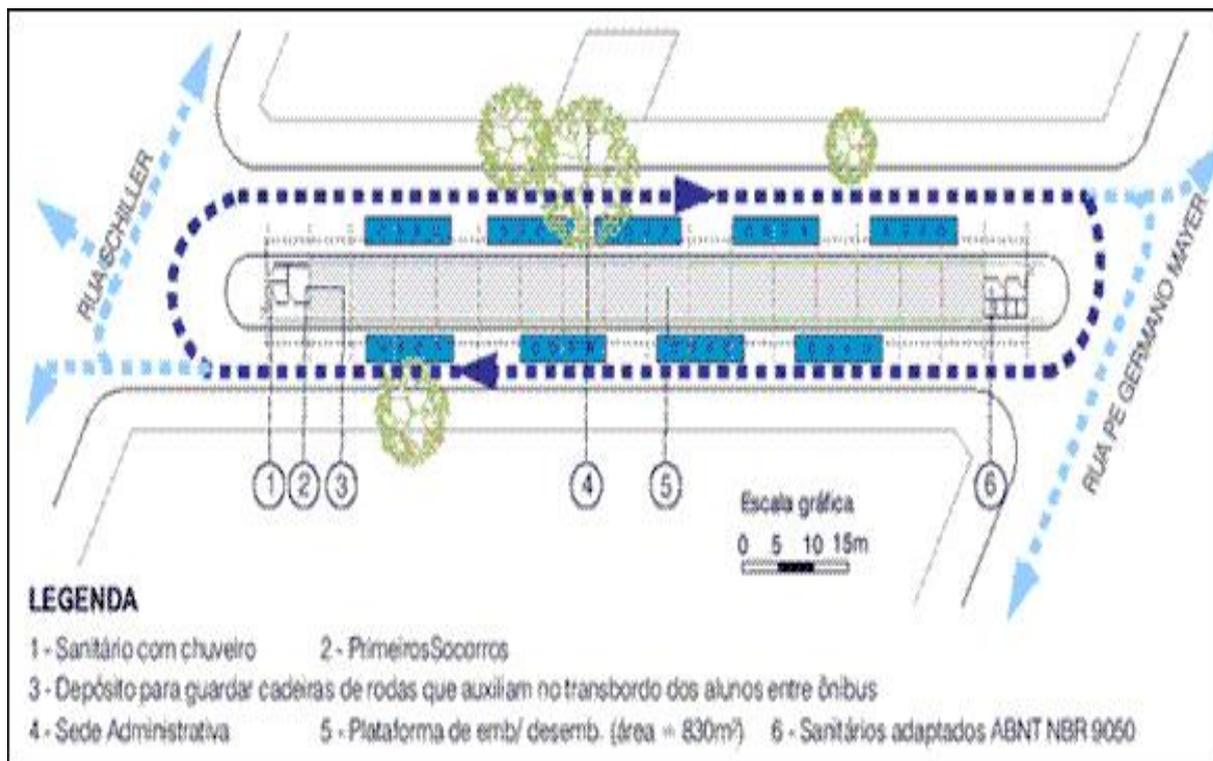
Com a demanda crescente por este serviço e a necessidade da melhoria operacional das linhas que atendiam o SITES, foi inaugurado em novembro de 1988 o Terminal Ângelo Antônio Dalegrave. A infraestrutura do terminal está estruturada em uma área de 2.580,00m<sup>2</sup>, sendo 830,00m<sup>2</sup> cobertos por telhas metálicas e é fechado por gradil metálico com altura de 1,20m.

Os acessos ao terminal são dotados de rampas adaptadas, cujos portões existentes na plataforma de embarque e desembarque são abertos pelos funcionários da sede administrativa. Oferece um sanitário com chuveiro, sanitários privativos feminino e masculino adaptados conforme normas brasileiras e sala de primeiros socorros. É o “único terminal exclusivo para atendimento a PNEs do Brasil” (URBS, 2018).

Ainda, o local é provido de cadeiras de rodas que auxiliam no transbordo dos usuários, cuja transferência dos alunos acontece com o auxílio de elevadores acoplados ao ônibus e das cadeiras dessas cadeiras de rodas próprias do terminal. O processo de transferência de alunos entre ônibus ocorre em média de quinze minutos e os ônibus saem do terminal somente quando todos os veículos estão completos. A planta do terminal pode ser visualizada na Figura 2.

A URBS passou a ser responsável pelo gerenciamento desta rede de linhas especiais, em conjunto com a Secretaria Municipal da Educação (SME) que, a partir do Decreto Municipal 1813/2005 (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2005), assumiu a responsabilidade pelo ressarcimento dos custos, bem como a manutenção, organização e funcionamento do sistema, e também no auxílio nas necessidades de deslocamento dessas pessoas.

Figura 2: Planta do Terminal SITES.



Fonte: URBS (2018).

Além disso, estabeleceu algumas prerrogativas para que os alunos possam ser atendidos e se tornar usuários do programa do SITES, conforme o art. 2º do Decreto 1.813/2011 (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2005):

I – residir no município de Curitiba; II – apresentar dependência e deficiência, comprovadas por meio de avaliação prévia de profissional especializado designado para tal; III – estar matriculado em escola mais próxima de sua residência, com condições de atender sua necessidade especial, sendo essa constatada por laudo de instituição e/ou profissional especializado.

A partir dessa delimitação, a demanda pelo transporte passou a ser delimitada e a exigir que seus possíveis participantes atendam a condições mínimas para que possam fazer parte do sistema.

Atualmente (dezembro/2017), o Sistema é composto por 56 linhas, tendo como frota total 60 ônibus distribuídos em 21 linhas que passam pelo terminal, operando com 21 veículos, e 35 linhas que vão direto para as escolas, operando com 39 veículos. Diariamente, as linhas percorrem em média 8.173 km por dia, operadas por nove empresas de ônibus. Estes ônibus possuem porta central do lado direito equipado com um elevador para cadeira de rodas, com degraus

escamoteáveis para o uso normal de passageiros, e também estão instalados 02 (dois) cintos de segurança (cinco pontos) em cada banco duplo. Os ônibus possuem no mínimo 02 (dois) espaços para cadeiras de rodas (DEBORTOLI; OKIMOTO, 2010).

O sistema conta também com 122 motoristas e 117 atendentes, sendo, na média, duas atendentes por ônibus. Estes profissionais recebem treinamento diferenciado para atendimento aos alunos (URBS, 2018), vez que a capacitação para atendimento aos alunos evidencia-se fundamental para o bom andamento das atividades.

#### **4. Resultados e discussão**

Para que sejam desenvolvidas ações de RSC é preciso que organizações desenvolvam o aspecto econômico, vez que é isso que suporta o desenvolvimento subsequente de atividades (CARROLL, 1991). E também é preciso ser responsável legalmente, cumprindo o que previamente está estabelecido nos preceitos legais que regem as normas de execução das atividades e, além disso, ter atitudes éticas e realizar uma prática de benefício à sociedade porque assim julgam importante. Tudo isso para que executem práticas responsáveis ambiental e socialmente, reduzindo eventuais impactos negativos (KATES; PARRIS; LEISEROWITZ, 2016).

A URBS é a responsável pelo gerenciamento das linhas especiais, em conjunto com a Secretaria Municipal da Educação (SME) e assumiu a responsabilidade pelos custos e funcionamento do sistema, por exemplo com a capacitação desses profissionais estão vinculados ao trabalho, o que evidencia uma responsabilidade econômica no processo e por isso pode ser viabilizado. Com isso, a base da pirâmide é evidenciada, vez que, para que haja o projeto, é preciso englobar aspectos econômicos (CARROLL, 1983) para seu funcionamento.

O programa SITES não se baseou em responsabilidades legais, uma vez que a legislação brasileira não exige do estado a oferta de transporte gratuito para a população, nem mesmo a oferta de transportes exclusivos para um grupo de pessoas, como no caso em questão. Não raro, o SITES nasce das responsabilidades éticas e voluntárias da UBRS, pois objetiva possibilitar a

peças com necessidades especiais a chance de frequentarem uma escola de educação especial na qual podem desenvolver-se e formar-se cidadãos. É uma prática que surge também da responsabilidade voluntária (CARROLL, 1979, 1991; MACÊDO; CÂNDIDO, 2011; OROZCO; ACEVEDO; ACEVEDO, 2013), a partir de demandas da população, sendo que a URBS propõe atender a tais demandas por meio de uma prática responsável.

Por intermédio dessa prática de RSC desenvolvida pela URBS, as pessoas portadoras de necessidades especiais passaram a ter acesso à escola, a tornar-se cidadãos incluídas na sociedade. Nota-se, assim, o entrelaçamento da companhia com a sociedade (CULLINAN; MAHONEY; ROUSH, 2016; FREEMAN et al., 2010; HAAG; SILVA, 2020). Isso coaduna-se a um compromisso ético relacionado a fazer o que é certo, de acordo com o que a sociedade espera que seja feito, principalmente porque a demanda por esse tipo de transporte parte da própria sociedade (CARROLL, 1991), o que a auxilia na resolução de um problema de inclusão social (BRANCO; RODRIGUES, 2006; CARIDAD; MALPICA; PELEKAIS, 2014; HAAG; SILVA, 2020), indo além do lucro (MCWILLIAMS, 2015).

Aliado a isso, desenvolver um compromisso ético (CARROLL, 1991) tanto com práticas organizacionais, tanto com uma relação transparente perante os grupos de interesses da organização, possibilita que suas práticas venham à tona e demonstrem um retorno ao que a sociedade espera que organizações realizem. Assim, suas ações vão além dos interesses da empresa e além do que é exigido apenas por lei, algo que parece proporcionar um bem social (MCWILLIAMS; SIEGEL, 2001; TRAPERO; LOZADA; GARCÍA, 2010).

Coube à URBS o estabelecer de um mecanismo por meio do qual pudesse vir a contribuir para pessoas à margem da sociedade a irem à escola. O SITES está no 'ir além' (MCWILLIAMS, 2015) da obrigatoriedade de execução por uma organização, pois realiza um compromisso ético cuja prática traz ainda mais benefícios à população, ainda que surjam no intuito de resolver um problema social.

Com o estabelecer de exigências para participação no programa, a organização passou a contribuir para um comportamento transparente e ético (DIAS, 2012) perante à sociedade. A partir disso, evidenciam-se diversas pessoas

que, atualmente (dezembro/2019), possuem as características para serem usuárias do sistema e que são atendidas, totalizando 2.358 pessoas, sendo 115 na faixa etária entre 0 e 6 anos de idade, 430 na faixa entre 7 e 11 anos, 537 na faixa entre 12 e 17 anos, 582 na faixa entre 18 e 25 anos e 694 na faixa acima de 26 anos.

O planejamento do SITES procurava alternativas para reduzir o tempo do aluno no ônibus e otimizar custos, principalmente pelo fato dos serviços serem operados pelas mesmas empresas concessionárias dos serviços do transporte coletivo de Curitiba (URBS, 2018). Com a interligação de parte dos alunos no terminal, a distribuição dos alunos para as escolas especiais tornou-se mais eficiente, possibilitando, inclusive, a otimização na execução das atividades. Isso implica em menor tempo de transporte, que leva a menores desgastes nas pessoas transportadas e, ainda, redução de custos com o transporte. O terminal atende diariamente 1.039 alunos, minimizando a dificuldade que moradores de uma mesma região da cidade e com diferentes tipos de deficiência tinham para ir às escolas especializadas. Os demais alunos (1.319) são transportados diretamente para as escolas.

Destaca-se isso em relação a antecipação às exigências legais, vez que a URBS iniciou a prática do SITES a partir de um caráter ético e voluntário, que contribui para a igualdade e respeito dos cidadãos ao fazerem parte de uma ação pioneira no Brasil. Curitiba se antecipou à legislação de acessibilidade atendendo a um pedido dos pais, levando a criação dessa responsabilidade social. Isso relaciona-se à questão da 'voluntariedade' (BARBIERI; CAJAZEIRA, 2012; CARROLL, 1991; DIAS, 2012; MACÊDO; CÂNDIDO, 2011), uma característica-chave da responsabilidade social, vez que organizações escolhem desenvolvê-las sem que houvesse uma obrigatoriedade.

Programas de RSC podem melhorar a reputação e imagem de marca da empresa (MCWILLIAMS, 2015), visto que atendem e contribuem para o desenvolvimento de uma boa sociedade (CED, 1971). Ao decidir, voluntariamente, contribuir para um ambiente mais limpo e, ao mesmo tempo, uma sociedade mais justa, faz com que organizações venham a desenvolver atividades por meio das quais todos aqueles que com ela estão envolvidos criem

compromissos e estabeleçam uma forma de atuação que possam obter benefícios como um todo.

## **5. Considerações finais**

Desenvolver compromissos com a prática da Responsabilidade Social Corporativa pode vir a angariar benefícios para a organização que a desenvolve, assim como para todos os interessados com os quais se relaciona, gerando um benefício mútuo para as partes que interagem e buscam uma sociedade melhor. Isso ocorre tendo em vista que práticas como essa visam ao interesse e desenvolvimento de uma sociedade.

No caso em questão, é possível notar que a prática da RSC traz benefícios à URBS tendo em vista a possibilidade de gerar uma contrapartida à sociedade, pela prática transparente e ética perante aos anseios da população a que atende, contribuindo, inclusive, para que as pessoas atendidas consigam desenvolver-se e inserir-se na sociedade.

Por outro lado, esse compromisso com a prática de responsabilidade social possibilita benefícios para o cidadão que utiliza o sistema, vez que o integra e 'abre portas' para que tenha acesso às escolas e a formar-se como um cidadão cada vez melhor. A partir do momento que isso ocorre, a sociedade é beneficiada por ter pessoas cada vez mais capacitadas e integradas, podendo desenvolver atividades cada vez melhores e que se sentem incluídas.

Além disso, de modo a contribuir aos anseios da sociedade, entrelaça-se à ela gerando melhorias em diversos aspectos. Por exemplo, por ser um programa pioneiro capaz de trazer benefícios nas mais variadas formas, é possível avançar quanto à questão de ergonomia e acessibilidade em ônibus que podem ser levados para outras linhas do sistema, bem como para outras cidades (esse avanço pode ser aproveitado pela indústria do ônibus), para que demais cidadãos venham a ser beneficiados, o que gera implicações até mesmo práticas no retorno e investimento em práticas de RSC.

Outras oportunidades que se evidenciam a partir de compromissos com a prática de RSC como a do SITES estão no desenvolvimento e capacitação de pessoas que atuam com pessoas especiais (estágios, habilidades em lidar com pessoas portadoras de necessidades especiais, etc.). E também, com o

transporte dessas pessoas, gera-se uma maior demanda para escolas (o que implica na melhor utilização da estrutura fornecida para o atendimento desses alunos). Diante desses aspectos, entende-se possível que o modelo obtido e desenvolvido de forma pioneira por Curitiba para o transporte de escolares com necessidades especiais pode ser replicado a outras cidades.

Muito mais do que cumprir os aspectos legais, coube a URBS por meio do SITES desenvolver um projeto em caráter voluntário, algo que se sobrepôs aos critérios legais. Isso ocorreu tendo em vista que questões econômicas, a base da pirâmide, foram cumpridas, vez que cidadãos pagam a tarifa de transporte público e, desse modo, parte retorna à sociedade por meio da disponibilização do transporte especial.

A legislação pode obrigar uma empresa a desenvolver uma contrapartida para a sociedade, mas ao não proibir uma boa ação, uma prática de Responsabilidade Social Corporativa e tendo uma garantia econômica para que a ação ocorra (que pode vir junto com uma parceria, por exemplo), sendo que os aspectos éticos e voluntários de uma organização podem se sobressair aos aspectos legais.

Alguns pontos limitadores são consideráveis de se destacar frente ao desenvolvimento desse estudo, vez que se trata de um estudo de caso único, de uma cidade considerada 'modelo' e uma das melhores capitais do país, o que implica em uma prática com razoável desenvolvimento e eficiência. Além disso, por ser uma organização pública, já possui um viés de atender ao público, o que pode ser outro fator limitante.

Mesmo com essas limitações, entende-se ser possível expandir o estudo de modo que possibilite compreender melhor os aspectos relacionados à execução e benefícios gerados à sociedade por meio de entrevista com a família dos alunos, visitas nas escolas atendidas pelo SITES, assim como compreender, a partir de uma entrevista com professores, os benefícios gerados a partir da execução do projeto, sob outros pontos de vista.

Diante desses aspectos, entende-se que há limitações para que um negócio possa contribuir para o progresso social, embora cada qual, ao realizar sua 'parte', pode vir a contribuir significativamente para que pessoas possam ter condições de estarem inseridas em um mundo que não existiria para elas sem o

desenvolvimento de práticas responsáveis socialmente sejam efetivamente implantadas como a do SITES.

## Referências

- BARBIERI, J. C.; CAJAZEIRA, J. E. R. **Responsabilidade social empresarial e empresa sustentável: da teoria à prática**. São Paulo: Saraiva, 2012.
- BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. 3ª ed. São Paulo: Edições 70, 2016.
- BAUER, M. W.; GASKELL, G. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. Petrópolis: Vozes, 2002.
- BRANCO, M. C.; RODRIGUES, L. L. Corporate social responsibility and resource-based perspectives. **Journal of Business Ethics**, v. 69, n. 2, p. 111–132, 2006.
- CAIADO, R. G. G. et al. Adherence of Social Responsibility Management in Brazilian Organizations. **Social Responsibility Journal**, v. 14, n. 1, 2018.
- CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Dispõe sobre o Transporte Coletivo de Passageiros e dá outras Providências**, 1990. Disponível em: <<https://cm-curitiba.jusbrasil.com.br/legislacao/731981/lei-7556-90>>
- CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Dispõe sobre a organização do sistema de transporte coletivo da cidade de curitiba, autoriza o poder público a delegar a sua execução, e dá outras providências**, 2008. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/lei-ordinaria/2008/1259/12597/lei-ordinaria-n-12597-2008-dispoe-sobre-a-organizacao-do-sistema-de-transporte-coletivo-da-cidade-de-curitiba-autoriza-o-poder-publico-a-delegar-a-sua-execucao-e-da-outras-provide>>
- CAMARGO, D. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba, 1887/2000**. Curitiba: Travessa dos Editores, 2004.
- CARIDAD, M.; MALPICA, P. H.; PELEKAIS, C. DE. Responsabilidad gerencial: elemento integrador de la sustentabilidad en la responsabilidad social empresarial. **Opción**, v. 30, n. 75, p. 35–54, 2014.
- CARROLL, A. B. A three-dimensional conceptual model of corporate performance. **The Academy of Management Review**, v. 4, n. 4, p. 497–505, 1979.
- CARROLL, A. B. **Corporate Social Responsibility: will industry respond to cutbacks in social program funding?** Ohio: [s.n.].
- CARROLL, A. B. The Pyramid of Corporate Social Responsibility: Toward the Moral Management of Organizational Stakeholders. **Business Horizons**, v. 34, n. 4, p. 39–48, 1991.
- CARROLL, A. B. Corporate Social Responsibility: Evolution of a Definitional Construct. **Business & Society**, v. 38, n. 3, p. 268–295, 1999.
- CED, C. FOR E. D. **Social responsibilities of business corporations**. New York: [s.n.]. Disponível em: <[https://www.ced.org/pdf/Social\\_Responsibilities\\_of\\_Business\\_Corporations.pdf](https://www.ced.org/pdf/Social_Responsibilities_of_Business_Corporations.pdf)>.
- CRAMER, J. **Corporate Social Responsibility and Globalisation: an action**

**plan for business.** Sheffield: Greenleaf Publishing Limited, 2006.

CULLINAN, C.; MAHONEY, L. S.; ROUSH, P. Corporate social responsibility and shareholder support for corporate governance changes. **Social Responsibility Journal**, v. 12, n. 4, 2016.

DEBORTOLI, A.; OKIMOTO, M. L. L. R. **Avaliação dos assentos de ônibus utilizado no transporte de pessoas com necessidades especiais.** Congresso Nacional de Engenharia Mecânica. **Anais...**Campina Grande: 2010

DIAS, R. **Responsabilidade Social: Fundamentos e Gestão.** São Paulo: Atlas, 2012.

DONAIRE, D. **Gestão Ambiental na Empresa.** 2ª ed. São Paulo: Atlas, 2013.

FREEMAN, R. E. et al. **Stakeholder Theory: the state of the art.** Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

GODOY, A. S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **Revista de Administração de Empresas da EAESP/FGV**, v. 35, n. 2, p. 57–63, 1995.

HAAG, B. C. M.; SILVA, C. B. Inclusão de pessoas com deficiência no setor calçadista: um estudo em uma empresa de calçados de Nova Hartz/RS. **Revista de Administração de Empresas Eletrônica - RAEE**, v. 13, p. 19–40, 2020.

HALL, J. K.; DANEKE, G. A.; LENOX, M. J. Sustainable development and entrepreneurship: Past contributions and future directions. **Journal of Business Venturing**, v. 25, n. 5, p. 439–448, 2010.

IBGE, I. B. DE G. E E. **Cidades - Curitiba.** Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/pesquisa/13/5902>>. Acesso em: 4 fev. 2018.

INSTITUTO ETHOS DE EMPRESAS E RESPONSABILIDADE SOCIAL. **A ética nas organizações.** São Paulo: [s.n.]. Disponível em: <<https://www3.ethos.org.br/wp-content/uploads/2013/02/Reflexão04.pdf>>.

KATES, R. W.; PARRIS, T. M.; LEISEROWITZ, A. A. Editorial-What Is Sustainable Development? Goals, Indicators, Values, and Practice. **Environment - Science and Policy for Sustainable Development**, p. 1–13, 2016.

MACÊDO, N. M. M. N.; CÂNDIDO, G. A. Identificação Das Percepções De Responsabilidade Social Empresarial: Um Estudo Qualitativo a Partir Da Aplicação Do Modelo Conceitual Tridimensional De Performance Social. **Revista de Gestão Social e Ambiental**, v. 5, n. 1, 2011.

MAROM, S. Social responsibility and crowdfunding businesses: A measurement development study. **Social Responsibility Journal**, v. 13, n. 2, p. 235–249, 2017.

MCWILLIAMS, A. Corporate Social Responsibility. **Strategic Management Journal**, v. 12, p. 4, 2015.

MCWILLIAMS, A.; SIEGEL, D. S. Corporate Social Responsibility: a Theory of the Firm Perspective. **Academy of Management Review**, v. 26, n. 2, p. 117–127, 2001.

MELÉ, D. Corporate Social Responsibility Theories. In: CRANE, A. et al. (Eds.). . **The Oxford Handbook of Corporate Social Responsibility.** Oxford: Oxford

University Press, 2009.

OROZCO, Y. V. D.; ACEVEDO, M. C.; ACEVEDO, J. A. R. Responsabilidad Social Empresarial: Teorías, índices, estándares y certificaciones. **Cuadernos de Administración**, v. 29, n. 50, p. 196–206, 2013.

PEINADO-VARAS, E. RSE en América Latina. In: VIVES, A.; PEINADO-VARAS, E. (Eds.). . **La Responsabilidad Social de la empresa en América Latina**. [s.l.: s.n.]. v. 1p. 468.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Delega poderes à URBS - Urbanização de Curitiba S.A.** Curitiba, 1986. Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/uploads/legislacaoArquivo/ccbeeb1b07e6042e4862dc62362097bc462091f2.pdf>>

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Decreto 1813 - Regulamenta o Sistema Integrado de Transporte para o Ensino Especial - SITES** Curitiba, 2005. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/decreto/2011/181/1813/decreto-n-1813-2011-regulamenta-o-sistema-integrado-de-transporte-para-o-ensino-especial-sites-2011-11-21>>

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Portal da Prefeitura de Curitiba**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/perfil-da-cidade-de-curitiba/174>>. Acesso em: 4 fev. 2017.

PRESTES, O. M. **Os trilhos de Curitiba. 40 anos de projetos para reinserção de modais sobre trilhos na cidade**. [s.l.] Pontifícia Universidade Católica do Paraná, 2009.

PROCOPIUCK, M. **Governança multinível e inovações em trajetórias de sistemas sociotécnicos: o caso dos transportes coletivos de Curitiba**. [s.l.] Pontifícia Universidade Católica do Paraná, 2011.

RAUPP, F. M.; BEUREN, I. M. Metodologia da pesquisa aplicável às ciências sociais. In: BEUREN, M. (Ed.). . **Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2003.

TRAPERO, F. G. A.; LOZADA, V. D. C. M. DE; GARCÍA, J. D. L. G. Consumers and their buying decision making based on price and information about corporate social responsibility (CSR). Case study: undergraduate students from a private university in Mexico. **Estudios Gerenciales**, v. 26, n. 117, p. 103–117, 2010.

URBAN, T. **Transporte coletivo**. Curitiba: [s.n.].

URBS, U. DE C. S. . **Sistema de Transporte de Ensino Especial – SITES**. Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/acessibilidade/sites>>. Acesso em: 14 maio. 2018.

VIRTUOSO, L. A.; DEL CORSO, J. M.; DA COSTA DOMINGUES, I. C. Alinhamento estratégico entre o planejamento urbano municipal e a gestão da mobilidade e dos equipamentos públicos urbanos. **Revista Brasileira de Estratégia**, v. 2, n. 1, p. 83–93, 2009.

VIRTUOSO, L. A.; RAMOS, S. M. DOS S. O Sistema de Transporte de Curitiba: inovações e desafios. In: GIMENEZ, F. A. P. et al. (Eds.). . **Inovação e Cooperação: a relação universidade-empresa**. Curitiba: UFPR, 2015. p. 192.

VISSER, W. Corporate Social Responsibility in Developing Countries. In: CRANE, A. et al. (Eds.). . **The Oxford Handbook of Corporate Social Responsibility**. Oxford: Oxford University Press, 2009.

YIN, R. K. **Estudo de Caso: Planejamentos e Métodos**. 5ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2015.

YIN, R. K. **Pesquisa Qualitativa: do início ao fim**. Porto Alegre: Penso, 2016.