

DE CIUDADES A EMPRESAS SOSTENIBLES

Teofilo Omar Boyano Fram¹

RESUMEN

En la actualidad y específicamente en Colombia varias ciudades aspiran a ser reconocidas como ciudades sostenibles, para el logro las orbes deben alcanzar ciertos estándares que evidencien en sentido holístico calidad de vida o bienestar colectivo, por lo que en este artículo se abordará mediante alguna revisión de literatura el concepto de Empresas sostenibles, aspectos a tener en cuenta y cómo a partir de dichas unidades productivas pueden contribuir a ciudades más preparadas para el sustento de sus habitantes.

PALABRAS CLAVE

Sostenibilidad, Responsabilidad Social, Empresas y Ciudades sostenibles.

ABSTRACT

At present and specifically in Colombia several cities aspire to be recognized as sustainable cities, for the achievement the orbs must reach certain standards that evidence in a holistic sense quality of life or collective well-being, reason why in this article will be approached through some revision of Literature on the concept of sustainable enterprises, aspects to be taken into account and how from these productive units can contribute to cities more prepared for the sustenance of its inhabitants.

KEYWORDS

Sustainability, Social Responsibility, Business and Cities sustainable

INTRODUCCIÓN

Las primeras Civilizaciones buscaron asentamientos adecuados y su cultura se desarrolló en marcos geográficos ricos en fuentes de agua como lo fueron Egipto y Mesopotamia, término que traduce entre ríos, posteriormente el desarrollo histórico de los pueblos y luego de pasar por dos periodos antagónicos que fue de la ayuda mutua colectiva al esclavismo, para proseguir con el vasallaje y el contrato del señor feudal o terrateniente y sus servidores generan el crecimiento de pequeños asentamientos que al acabarse la esclavitud, o al menos disminuir drásticamente, se fortalece el comercio.

¹ Economista, Especialista en Pedagogía y en Ciencias Sociales e Innovación Tecnológica MBA en Administración, Asesor y Consultor de Proyectos, Docente de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Libre, Sede Cartagena. Correo electrónico: teofilo.boyano@unilibrectg.edu.co

Es entonces cuando surgen las ciudades estados, llamados Burgos, de donde provienen Hamburgo, Salzburgo, Sanpeterburgo y otras, y con ellas la agilización del comercio, pero muy poco se hablaba, aunque debió ponerse en práctica acuerdos de políticas públicas que llevasen al buen funcionamiento de las ciudades para la mutua convivencia relacionado no solo con la actividad comercial, si no con la manera de proporcionar el sustento para las futuras generaciones.

Desde el año 1950 a la fecha la tierra se ha superpoblado y obliga a gestar planteamientos de crecimiento sostenible señala Álvarez, J. M. S. (2006, ya que no se creía que era habitablemente tan pequeña, es así como las grandes distancias y el campo inmenso para cultivar y crecer fue siendo cada vez menos poblado por diferentes razones, entre las que se encuentran: mejorar el nivel de vida, huir de los desastres naturales acercándose a ciudades con fuentes de agua, huir de la violencia y aventurar.

NG, R, (2010) señala que en Latinoamérica el 75% de la población vive en cascos urbanos, a partir del año 2010 y que más del 50% del Producto Interno Bruto del mundo se da en 645 ciudades que superan los 750.000 habitantes, consumen además las tres cuartas partes de los recursos energéticos y generan el 80% del gas de efecto invernadero. GEI, para el 2030 se espera que haya exigencia de demanda de energía en un 200 %.

Al respecto, Ávila Sánchez, H. (2001) señala que el fenómeno de la periurbanización ha sido estudiado en diferentes países, en contextos distintos y bajo diversas lógicas de análisis. Sin embargo, existen situaciones y procesos comunes. Desde las transformaciones del espacio físico, los cambios en la esfera productiva, o bien, la manera en que los actores sociales que viven y actúan en los espacios periurbanos adecúan su manera de pensar y de desarrollar su vida cotidiana, identifican su territorio y se identifican dentro de él. Los orígenes de la periurbanización están en los países desarrollados, en los que se experimentó el proceso de *contraurbanización*, especialmente en las metrópolis de Estados Unidos y en algunos países europeos Sin embargo, a nivel internacional, las causas y fines son distintos: mientras que en los países industrializados el fenómeno obedece a la relocalización espacial de las actividades productivas y al mejoramiento del hábitat y de los espacios para el ocio, en los países pobres, el periurbano se expresa de manera diferente, en su dinámica se interrelacionan fenómenos como la expansión incontrolada de las urbes, las migraciones del campo a las ciudades, el mercado ilegal de tierras y el precarismo urbano, entre otros.

Después de la segunda guerra mundial se generan entes que velan por las comunidades y una de esas fue la Organización de las Naciones Unidas que fue tomando denominaciones de acuerdo a los intereses de las grandes y pequeñas comunidades, entre esas para la alimentación y para el medio ambiente, entre otras.

Para efectos metodológicos se aborda un rastreo de la literatura relacionada con lo que se considera como Sostenibilidad y para luego llegar a los criterios de ciudades sostenibles, incluyendo los conceptos de Responsabilidad Social Empresarial, para abordar el tema se tiene en cuenta además las dinámicas poblacionales, el enfoque es entonces de carácter descriptivo y por lo tanto de corte cualitativo y con el supuesto que se parte el cual es dado que las empresas al cumplir con su Responsabilidad Empresarial impulsan a las ciudades a ser más sostenibles y por ende creando calidad de vida en sus habitantes, de

tal manera que se observará la sostenibilidad, la Responsabilidad Social, las Empresas y las Ciudades sostenibles.

Ente los clásicos de la Economía, Adam Smith le daba un carácter social a las organizaciones productivas como parte de un Sistema Social y concibió a la Economía COMO Ciencia ligada a la moral y a la sociedad ,posteriormente Keynes en 1935 conlleva a los Estados a un enfoque de bienestar García, R. F. (2009).

En cuanto al desarrollo del tema de Responsabilidad Social empresarial, en España, Desde los años 60, académicos y profesionales han ido consolidando el área de investigación denominada responsabilidad social de la empresa (RSE) o responsabilidad social corporativa (RSC). Aunque en nuestro país ha habido contribuciones importantes al desarrollo teórico de la materia, solo recientemente se ha empezado a avanzar en la medición y aplicación a la empresa Martínez, C. V., & de la Cuesta González, M. (2003).

Jaramillo, J. G. C. (2007) señala que en cuanto al desarrollo histórico del tema Responsabilidad Social, se cristaliza en la primera mitad del siglo XX; en ella surge espontáneamente la participación voluntaria por parte de las organizaciones en la comunidad, y por ello éstas comienzan a aceptar la existencia de la responsabilidad de participar en el bienestar de la sociedad, a partir de la realización de actividades filantrópicas puntuales

Para que las ciudades sean aceptadas como ciudades sostenibles necesitan tener lo que Jofre (2009) llama sostenibilidad urbana, al respecto señala que la sostenibilidad urbana se entiende considerando a las ciudades como un conjunto de sistemas, cualquier acción que afecte a uno de sus sistemas produce un desequilibrio en ella, obligando al resto de sus componentes a generar las condiciones para volver nuevamente estable el sistema y se mantenga la armonía y el equilibrio del todo. Por tanto, el Índice de Sostenibilidad Urbana debiera convertirse en un paradigma que vaya más allá del estado del desarrollo urbano de la ciudad, debiera comprenderse como el grado alcanzado por la ciudad para generar o mantener el equilibrio –producto de la inestabilidad constante del mismo–, del espacio natural, del espacio social y del espacio construido, de las relaciones (geográficas, económicas, políticas y culturales) y, de las interacciones mutuas entre todos los sistemas presentes en la vida urbana.

Jaimurzina, A., Carranza, J., Ospina, M., Meza Rodriguez, V., & Flores, S. (2015) señalan que la discusión sobre la pobreza y el transporte a nivel mundial, y en América Latina y el Caribe, con el “alto grado de segregación residencial de las ciudades latinoamericanas contemporáneas”, deberá centrarse cada vez más en el contexto de la sostenibilidad social del transporte y la movilidad urbanos. Las cuestiones de la sostenibilidad ambiental han abierto el discurso político sobre la reducción de las emisiones, lo que genera preguntas acerca de los niveles y patrones de movilidad deseables. Aumentar la capacidad de los sistemas de movilidad para adaptar los viajes dejó de ser el objetivo político dominante. Necesariamente, temas como la equidad en el transporte, así como otras dimensiones de la igualdad social, debe identificarse y tratarse dentro del marco de la sostenibilidad. En consecuencia, el transporte y la pobreza se convierten en dimensiones políticas significativas en cualquier discurso integral sobre la sostenibilidad.

En un contexto mundial particularmente complejo, América Latina y el Caribe requiere, con más fuerza que nunca, perseverar en tres direcciones para alcanzar el necesario desarrollo: el cambio estructural que permita avanzar hacia sectores más intensivos en conocimiento, la convergencia para reducir las brechas internas y externas de ingresos y productividad, y la igualdad de derechos. Esto supone tres grandes desafíos: lograr un crecimiento sostenido a tasas elevadas, suficientes para cerrar brechas estructurales y generar empleos de calidad; cambiar los patrones de consumo y producción en el contexto de una verdadera revolución tecnológica con sostenibilidad ambiental, y garantizar la igualdad sobre la base de una estructura productiva más convergente, con protección social universal y construcción de capacidades. Para ello se requiere el regreso de la política y del Estado, que recupera su rol en la promoción de la inversión y el crecimiento, la redistribución y la regulación, con vistas al cambio estructural para la igualdad, mediante políticas industriales, macroeconómicas, sociales y laborales (NU, CEPAL, 2012)

Según Findeter (2016) existe un programa que se apoya en una metodología desarrollada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la cual se ha utilizado en cinco ciudades de América Latina: Goiânia (Brasil), Trujillo (Perú), Santa Ana (Salvador), Puerto España (Trinidad y Tobago) y Montevideo (Uruguay) y para el caso de Colombia el BID Identificó las ciudades medianas del país siendo 15 ciudades intermedias de acuerdo a los siguientes parámetros:

1. Población
2. Acelerado crecimiento demográfico y económico.

Estas ciudades suman en total 8 millones de habitantes. En un primer momento FINDETER seleccionó a: ·Barranquilla. ·Bucaramanga. ·Manizales. ·Pereira. En la actualidad también hacen parte de la iniciativa Montería y Pasto.

En cuanto al concepto de sostenibilidad, ha sido uno de los aspectos más planteado en eventos y foros ha estado relacionado con el cuidado del medio ambiente, es por eso que se pone en marcha el concepto desarrollo sostenible con el Informe Brundtland en la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo de la Organización de las Naciones Unidas en el año 1987 que propuso: “Satisfacer las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las futuras generaciones en satisfacer sus necesidades” también se hacen los protocolos de Kioto y de Rio de Janeiro, entre otros, aunque debe reconocerse que no solo se formalizan las intenciones públicas de mejorar el bienestar, sino también las empresas deben ser socialmente responsables.

Las grandes ciudades han crecido y han generado aglomeraciones, y aunque se han hecho grandes esfuerzos para mejorar la movilidad, sus grandes aportes a el crecimiento de las naciones se ve reflejado en lo que contribuyen a su economía, por lo que Wackernagel, M. (1996) señala que la batalla de sustentabilidad se ganará o perderá en las ciudades que aunque son las grandes contribuidoras al Producto Económico Global, ya que son éstas los grandes consumidores y productoras de desechos.

Para que las ciudades sean sostenibles debe planearse desde la unidad productiva, es decir, desde la empresa una actitud positiva hacia la responsabilidad que tiene como corporación o empresa, ser socialmente responsable.

DESARROLLO DEL TEMA

Del Castillo, C. C., & Parragué, M. M. (2008) señalan que en el último tiempo, la RSE se ha transformado en uno de los temas que más interesan en el mundo académico y empresarial¹, sin embargo sus bases conceptuales no son nada nuevas. Ya desde las antiguas Grecia y Roma vemos indicios de ciertos principios fundamentales, como lo son la filantropía y la caridad, que rigen el actuar de las personas que viven en comunidad para hacer el bien social. Filósofos como Aristóteles, Platón, Freud, Sartre (Colombo, 2008; Mbare, 2007), y teóricos de las ciencias económicas y empresariales como Paccioli (1494), Smith (1776), Nash (1951), entre otros, discutían en sus respectivas épocas temas asociados a la teoría del bienestar y a la inserción de las instituciones del hombre dentro de cada sociedad. Sin duda, los puntos de vista eran distintos. Preocupaciones por el rol del hombre en el desarrollo de la sociedad, las posibles mejoras para sostener el crecimiento económico, las condiciones sociales requeridas para la vida humana, la avaricia humana y sus efectos, entre otros, son ejemplos de cuestionamientos de cada época para fomentar el desarrollo económico y social de cada comunidad (Mbare, 2007).

Salazar, J. C. R. (2008) señala que la responsabilidad de gestionar, el capital confiado a los administradores de las empresas públicas y privadas es, entonces, el primer criterio de responsabilidad empresarial y Del Castillo, C. C., & Parragué, M. M. (2008) reiteran que de acuerdo con el World Business Council for Sustainable Development - WBCSD (2000), la RSE es “el compromiso continuo de las empresas para comportarse éticamente y contribuir al desarrollo económico, mejorando la calidad de vida de los empleados y sus familias, de la comunidad local y de la sociedad en general”. Para la Comisión Europea (2001), la RSE es un concepto en el cual las áreas productivas integran, de una manera voluntaria, consideraciones sociales y ambientales en sus operaciones y en las relaciones con sus grupos de interés.

Al respecto se dice que las ciudades conviven entre la informalidad del empleo y la formalización laboral, lo anterior se ve reflejada en las ventas de alimentos de los empleos informales, por lo que Franco, V. B., & Cardona Arbelaez, D. (2015) señalan que estudiar el fenómeno de la pobreza es también un negocio lucrativo. Por su lado, las grandes compañías transnacionales –que en parte se benefician del fenómeno y también lo alimentan-- intentan mitigar los efectos de la pobreza con el desarrollo de diversos programas de RSC o con acciones de filantropía, ¿caridad o mecenazgo⁷. Es una espiral viciosa en torno a la pobreza.

Entonces es un papel protagónico que deben ejercer los que hagan parte de una determinada comunidad y generen negocios por muy pequeños o familiares que sean, en ese punto Arbeláez, D. A. C. (2011) señala que el análisis de las prácticas de Responsabilidad Social Empresarial (RSE) requiere la identificación de los agentes con mayor responsabilidad en la actuación de las organizaciones. Los accionistas o propietarios poseen gran responsabilidad sobre el enfoque ético de la organización, pero son los gerentes quienes determinan el rumbo operativo de la empresa. En sus manos está el ordenar los actos orientados al desarrollo sostenible, al compromiso ambiental y social, y eso los convierte en los principales responsables de las actuaciones, tanto operativas como estrategias, para el desarrollo del objeto social de la empresa y el impacto que ésta genere.

Son los propietarios o accionistas de las empresas los verdaderos protagonistas de hacer o contribuir a un cambio positivo en sus comunidades en donde colocan sus negocios, por lo que (Cardona Arbelaez, D. 2011) señala que por lo que no solo se trata de las ciudades, se trata también de las empresas que invierten en las ciudades, lo corrobora (Cardona Arbeláez D. 2011), también señala que en el panorama social y económico, los hoteles que funcionan en la ciudad de Cartagena (y, en su defecto, los gerentes) deben ser conscientes de que, tanto a mediano como a corto plazo, su propio desarrollo está ligado al bienestar y crecimiento de la población local.

Al abordar la RSE desde la perspectiva de la ética organizacional, la entendemos como un compromiso voluntario adquirido mediante patrones de conducta, acciones responsables y compromisos éticos por parte del principal actor de la cadena. Es decir, la empresa. El tema de la ética en los negocios ha llevado por muchos años un debate entre diferentes tesis que plantean la discusión alrededor de si existe o no la posibilidad de combinar estos dos factores: ética y negocios (Mundim Pena, 2004) citado por Cardona Arbeláez D. (2011).

Cardona Arbeláez, D, A, Del Rio Cortina. J & Correa, I, P (2012) señalan que el apoyo financiero, tanto de entidades públicas como privadas, tiene gran influencia en el desarrollo de actividades de emprendimiento, de acuerdo con la percepción de los trabajadores del sector hotelero. La mayor parte de las personas que han iniciado un negocio tienen una buena percepción del apoyo financiero público y privado en la creación de empresas.

ESTADO DEL ARTE

Toro, D. (2006) señala que la Responsabilidad Social de las empresas ha sido estudiada tanto desde el ámbito empresarial como desde el académico y sus enfoques son variados. Incluso dentro de la academia los enfoques que la definen son diversos. De acuerdo al estudio de Garriga y Melé (2004) existen cuatro grandes grupos de teorías dentro de las cuáles podría circunscribirse la RSC: las instrumentales, las políticas, las integrativas y las éticas Sin embargo, a pesar de que este estudio es sumamente exhaustivo e intenta incorporar todas las diferentes teorías se considera que valdría la pena ahondar en un enfoque que ha ido cogiendo fuerza en los últimos años y que es darle un valor estratégico a la responsabilidad social a su vez alineada y en consonancia con la estrategia económica de la empresa.

Vinuesa, M. A. T. (1998) señalan que las ciudades históricas europeas se encuentran estrechamente asociadas al turismo. Esta realidad, con dimensiones tanto positivas como negativas, plantea problemas nuevos en relación con el equilibrio funcional, la gestión de los flujos turísticos, la planificación urbanística, la protección del patrimonio, la accesibilidad y movilidad, el medio ambiente urbano, la creación de nuevos productos turísticos y, en suma con el desarrollo sostenible

Mollinedo, C. L. (2014) señala que en este estudio se analizan los hechos que explican la insostenibilidad ambiental y social del actual modelo de movilidad urbana, junto con las externalidades negativas que provoca el transporte, utilizándose para ello datos estadísticos y aportaciones teóricas recientes. Igualmente, se exponen algunos de los principios que deben regir un modelo de movilidad urbana sos-

tenible, uno de los grandes retos para las ciudades del siglo xxi si se desea mantener o mejorar la calidad de vida de las ciudades medias y grandes.

Winchester, L. (2006) señalan que el desarrollo sostenible de las ciudades de América Latina y el Caribe presenta grandes desafíos para la política territorial-urbana en sus niveles regionales, nacionales, subnacionales y locales y señala también que requiere la convergencia en el espacio urbano de la necesidad de internalizar los costos ambientales (vía mejoras en la gestión y gobernabilidad de los sistemas asociados), asumir y resolver las inequidades sociales (vía mejoras en la habitabilidad urbana y la inversión en capitales) y de reconocer y abordar restricciones económicas relacionadas a la eficiencia (mejorar la oferta de financiamiento). Por lo que el trabajo que hicieron aborda temas en sus dimensiones sociales, económicas y ambientales, aplicado al desarrollo sostenible de los asentamientos humanos en la región, enfocando en las actuales limitaciones y oportunidades en este campo, como también en el progreso regional en términos de reformas de políticas, implementación de programas y el desarrollo de proyectos. Se sugiere que existen ciertas condiciones –o factores– que sistemáticamente fallan en el desarrollo e implementación de políticas que apuntan a esta meta. Uno de los factores se refiere a la gobernabilidad del sistema, entendiendo ésta como las características de las relaciones entre actores (incluyendo cómo es la gestión urbana y la voluntad política) y las reglas formales e informales del sistema. Este último incorpora el marco institucional y normativo que gobierna la política. El otro factor se refiere a la escasez del desarrollo de mecanismos de financiamiento para el desarrollo sostenible urbano.

La intencionalidad de la Responsabilidad Social Empresarial o Corporativa para otros se basa en la generación de valor para los llamados grupos de interés o stake-holders que hacen parte de la actividad empresarial, en el cual las corporaciones asumen sus deberes ético-sociales, legales y económicas con su grupo de interés asociado y al mismo tiempo con el micro entorno de sus clientes, distribuidores, proveedores y empleados; y también con el macro entorno de sus comunidades aledañas, el medio ambiente (Lafuente, Viñuales, Pueyo y Llaría, 2003) citados por Chumpitaz, R., Andreu, L., Swaen, V., & Bigné, E. (2005) quienes a su vez señalan que debe enfatizarse en la triple cuenta de resultados: económicos, sociales y ambientales; en cuanto a que debe incluirse (De la Cuesta y Valor, 2003, p. 11) señalan que la RSE debe incluir las buenas prácticas que satisfagan las preocupaciones del macro entorno y micro entorno anteriormente descrito. (Cardona Arbeláez, D y Bustillo M. 2012)

En el año 2000 la OCDE habría propuesto unas directrices para las llamadas empresas multinacionales mediante la cooperación al Desarrollo Sostenible, anteriormente en el año de 1997 el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente habría publicado memorias sostenibles aplicables globalmente en los Libros Verdes, se resalta que la relación comunicacional entre los consumidores, la empresa y sus prácticas de RSE son fundamentales y mide el grado de compromiso que tengan ante su entorno (Maignan y Ferrell, 2004), Brown y Dacin, 1997), su imagen y reputación (Fombrun y Shanley, 1990).

Villaverde, M. N. (2009) señala que las Naciones Unidas han declarado el decenio 2005-2014 como Década de la Educación para el Desarrollo Sostenible (EDS), encargando a la UNESCO su puesta en práctica. En los documentos de ambas instituciones se reconoce que la EDS no se centra en un ámbito concreto, sino que abarca a 15 campos tan distintos como la paz, la salud, la urbanización sostenible, el sida o la economía de mercado. Debido a esa amplitud, la EDS no pretende suplantar a ninguno de los

movimientos educativos ya existentes, sino constituirse en un llamamiento generalizado a todos ellos (educación para la salud, para la interculturalidad, para el consumo responsable).

Sandra Gaitán Riaño (2009) citados por (Cardona Arbelaez, D y Bustillo M.2012) señalan que en Colombia, con la Ley 275 de 2001, se puso en marcha el sistema de Gobierno Corporativo colombiano; el cual tiene como objetivo, fundamentado en los principios de la OCDE, estimular la competitividad y sostenibilidad, y penetrar más el mercado accionario en Colombia. Los investigadores señalan a su vez que la deficiencia que se presenta en la adopción y compromiso en los códigos de las empresas, en cuanto a la protección del inversionista, el papel de las juntas directivas y la transparencia en la información. Así mismo, indican que cerca del 60% de las organizaciones no ha adoptado, modificado o mejorado si fuese el caso, políticas del buen Gobierno Corporativo, desde que se inició con la ley que promovía el sistema de Gobierno Corporativo Colombiano.

Otros autores asocian la sostenibilidad a la movilidad y la contaminación que se genera a partir de eso es así que se toma la siguiente consideración; Rogers, R., Gumuchdjian, P., & Maragall, P. (2000) señalan que en cualquier caso, el factor que ha minado más que ningún otro la cohesión social de las ciudades han sido los vehículos privados. Se estima que en el mundo existen cerca de 500 millones de vehículos. Éstos han erosionado la calidad de los espacios públicos y han fomentado la expansión metropolitana. Del mismo modo que el ascensor hizo posible el rascacielos, el coche ha permitido que los ciudadanos vivan alejados del centro de las ciudades y ha facilitado la división de las actividades cotidianas por compartimentos, separando las oficinas de las tiendas y éstas de las viviendas. Cuanto más se expanden las ciudades, menos rentable resulta la expansión de sus sistemas de transporte público y, por tanto, más dependientes son los ciudadanos del vehículo privado. Las urbes de todo el mundo se están transformando para adaptarse a las necesidades del automóvil, a pesar de que es éste, más que la industria, el factor capital de la contaminación del planeta; la misma contaminación de la que huyen los residentes en los barrios periféricos

Entre algunas discusiones del tema están:

Barroso Tanoira, F. G. (2008) señala que las empresas en la actualidad se están dando cuenta que el éxito no depende sólo de la obtención de utilidades, sino que se requiere contribuir con todos los que participan en ellas para hacerlas más competitivas y enfrentar un mundo cada vez más globalizado. Para lograr esto deben emprender acciones de responsabilidad social empresarial (RSE); sin embargo, existe confusión sobre el concepto y algunas empresas que dicen ser socialmente responsables no lo son totalmente, en dicho estudio de campo se abordan cuarenta empresas de Mérida, Yucatán, México y su objetivo fue verificar qué entienden por RSE sus directivos, si creen que es necesaria para el éxito de sus empresas y si éstas son socialmente responsables. Además se determinó cuáles son sus acciones de RSE en caso de llevarlas a cabo, por lo que los resultados muestran que para la mayoría de los participantes, RSE es mejorar la calidad de vida del personal y la contribución a la sociedad, aunque sus acciones se orientan principalmente hacia el trato e imagen ante el cliente, con el objetivo de vender más; son pocos los que se refirieron al cuidado y preservación del medioambiente o al tema de la filantropía, arrojó el estudio que en ninguna de las empresas se cumple el concepto completo, por lo que no pueden llamarse socialmente responsables en el sentido amplio y estricto de su significado.

Andreu, L., Bigné, E., Chumpitaz, R., & Swaen, V. (2005). citados anteriormente, al abordar el estudio en RSE, mediante un análisis del imaginario relacionado con la Responsabilidad Social Empresarial, lo realizan en la Comunidad de Madrid y desde la perspectiva a la que llaman cross.-cultural, mientras que Kranz, D. F., & Castelló, A. M. (2005) señalan que la creciente globalización económica así como la mayor transparencia informativa han favorecido la aparición de “consumidores socialmente responsables”

A su vez señalan que ha despertado el interés de las empresas por conocer cómo y cuánto valoran estos consumidores la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) y que en cuanto a la temática, siendo una cuestión de relevancia, todavía existe un elevado grado de desconocimiento acerca de cuál es la disponibilidad a pagar de los consumidores por productos o servicios socialmente responsables, por esa razón su estudio, da respuesta mediante trabajo de campo sobre la percepción de los consumidores arrojando que con cuatro grupos focales y entrevistas a 54 individuos sugieren que la disponibilidad a pagar por las actuaciones socialmente responsables de las empresas es positiva.

En cuanto a los estudios propios de la ciudad, existen diferentes aportes tomados como referencia y uno de ellos es la ecología política urbana que al respecto se dice que la ecología política urbana es una disciplina emergente que proporciona un enfoque multidisciplinario y una metodología innovadora para el análisis del cambio socio ambiental que tiene lugar en asentamientos urbanos. Según ésta, las mayores barreras para conseguir «ciudades sostenibles» son también políticas, y los objetivos y las posibilidades de conseguirlos están sujetos a relaciones de poder. Por tanto, estos objetivos deberían ser alcanzados mediante, por un lado, el análisis de los condicionantes políticos, sociales, económicos, culturales y ambientales que producen un determinado paisaje urbano, y, por otro lado, a través del examen de la estructura y la organización de las relaciones de poder y la expresión social e institucional de estas relaciones. Por ende, la pregunta cambia de cómo conseguir ciudades sostenibles a cuáles son las condiciones que promueven la adopción de determinadas «prácticas sostenibles» sobre otras. Domene Gómez, E. (2006)

Aspectos claves de ciudades sostenibles

En el mundo las ciudades de Frankfurt, Londres, Copenhague, Ámsterdam y Rotterdam son consideradas las ciudades más sostenibles, los aspectos claves son: atención sanitaria, oportunidad de empleo y el precio de la vivienda, al igual que; la pobreza, la sensación de seguridad y la afluencia de turistas (Encuesta Europea, 2010)

En América Montería y Guayaquil han sido consideradas ciudades sostenibles y sustentables, de acuerdo al Foro Mundial para la Naturaleza WWF, en Vancouver Canadá lo que demuestra que una de las pequeñas ciudades de Colombia si quiere salir adelante y mostrar al mundo que si se puede vivir amigablemente con la naturaleza, si se pone la voluntad y el esfuerzo mancomunado.

Los aspectos que la destacan como ciudad sostenible y por lo tanto sustentable son: urbanismo equilibrado, buenas prácticas con el medio ambiente y el gran esfuerzo en mitigar el cambio climático y por ende su contribución a la sostenibilidad

En contraste, las ciudades que crecen por desplazamiento ya sea en búsqueda de oportunidades, por amenazas, por impacto del clima y por fuentes de aguas, crecen de manera rápida y no es fácil que llegue el agua y sanitarios dadas las invasiones que se hacen, en Colombia, el barrio Nelson Mandela es un ejemplo de cómo se pudo sacar adelante con el apoyo de gestores culturales, de organizaciones no gubernamentales y entes lides en ayuda humanitaria.

El problema social de países vecinos, como es el caso de Venezuela ha traído personas con competencias laborales desplazando en parte la mano de obra local y un reducido número de delincuentes, reportados en los diarios locales e implicados en atracos y extorsiones; por lo que en especial la sensación de seguridad en los barrios, y la ciudad es un buen indicador de sostenibilidad todas las ciudades que superan el millón de habitantes reportan en Latinoamérica índices de homicidios, algunos más que otros, pero cuando las personas que fallecen son reconocidas socialmente por sus logros o actitudes, la acción repercute y hace que el imaginario de inseguridad aumente. Estudios presentados por el COSED que dirige el Dr. Fredi Goyeneche corroboran las estadísticas en materia de seguridad y pueden descargarse en <https://www.cosed.org/portal/>

Otro aspecto que se incluye en una ciudad sostenible son los servicios administrativos, también se incluyen la satisfacción con la infraestructura urbana que involucra infraestructura cultural, espacios público de mercados y zonas peatonales, armonía de calles y edificaciones en los barrios, espacios agradables de parques y jardines públicos, y zonas de entretenimiento que incluye espacios para actividades deportivas.

La ciudad con más y mejores Teatros es la ciudad capital con sus Teatros de la Castellana, Nacional y Teatro Colón, Barranquilla tiene entre sus principales obras el Teatro Amira de la Rosa, en Cartagena está el Adolfo Mejía, llamado así en honor al gran maestro de música que compuso varias canciones en su época, pero la ciudad adolece de más escenarios para presentar obras y se acude a el Centro de Convenciones Julio Cesar Turbay Ayala, aunque debe reconocerse los nuevos Centros de Convenciones que se están posicionando para eventos de carácter científico y empresarial como lo es el Centro de Convenciones las Américas. La ciudad sigue necesitando espacios de escenarios culturales arquitectónicos, aunque tiene plazas en donde se presentan eventos callejeros de gran valor cultural, como las danzas y entremeses, se necesitan más teatros para el disfrute de la cultura.

Cuenta con la Plaza del Camellón de los mártires que es la más grande de la ciudad, El parque Apolo que tiene una escultura en honor a la Constitución de 1886 de Colombia, el Parque del Centenario, llamado así porque fue construido en 1911 para el centenario de la Independencia de Cartagena, el Parque de Bolívar que ha tenido varios nombres, entre los que se destacan el Parque dela Catedral.

La Plaza de Armas entre la Plaza de San Pedro Claver y el Portal de los escribanos, la Plaza José Fernández de Madrid, llamada así en honor al prócer de la Independencia de Colombia; la Plaza de la Aduana, llamada también de Heredia, y posteriormente de la Aduana, Plaza de la Merced, en donde se levantó el Convento de Nuestra Señora de la Merced

La Plaza de la Proclamación en los bajos de la antigua Gobernación de Bolívar que estaba ubicada en el Centro histórico y frente a la Catedral de Cartagena; Plaza de la Trinidad, anteriormente llamada la

Plaza de la Libertad, la Plaza de las Bóvedas que está entre los Fuertes de Santa Clara y Santa Catalina, Plaza de San Diego ubicada al frente de la Escuela de Bellas Artes.

Plaza del Estudiante en honor a los estudiantes Universitarios, Plaza de Santo Domingo, muy concurrida en donde se encuentra la escultura de La gorda de Botero, y se presentan espontáneamente manifestaciones artísticas Plaza San Pedro Claver en honor al Apóstol de los Esclavos, Plazoleta de San Francisco y Plazoleta del Pozo.

Los Conventos de la Popa, de la Merced donde hoy está la Universidad de Cartagena y el Convento de San Agustín que es ocupado por la misma Universidad el Teatro Adolfo Mejía y el Convento de San Diego, en donde está hoy día la Escuela de Bellas Artes. Las Iglesias de San Pedro Claver y el convento, la Iglesia de la Santísima Trinidad y la Catedral

Para la ciudad de Cartagena los Paseos de la Castellana y Peatonal en Bocagrande y el Paseo del Malecón en Crespo son escenarios que permiten el disfrute de la recreación, no obstante aún faltan escenarios que permitan a los ciudadanos caminar, Montería tiene un espacio para las ciclo rutas que dan calidad de vida a los habitantes, Plaza de Los Coches llamada así por que se instalaban los carros de la época,

Otro aspecto que incluye como ciudad sostenible son: la satisfacción que perciben los ciudadanos de sus transportes públicos, esto es, la frecuencia del uso de transporte y los medios adecuados para transportarse al trabajo o a realizar cualquier actividad cotidiana, los medios de transporte utilizados y el tiempo empleado en transportarse, satisfacción e insatisfacción con el servicio público.

A la fecha en algunas ciudades de Colombia el Sistema Integrado de Transporte Masivo no han dado resultado, tanto en lo financiero como en lo social, es decir hay quejas con respecto a la prestación del servicio, Cartagena es una ciudad turística y que ha sido la que más duró en ponerse en práctica el servicio con un tiempo superior a nueve años desde sus inicios, varios motivos incidieron como freno, uno de ellos fue la apropiación del espacio público por diferentes miembros de la comunidad

No obstante, en la actualidad en la ciudad de Cartagena el SITM ha dado resultado dada la reducida movilidad en la ciudad que no superaba los 5 kilómetros por hora, en contraste, el trazo y la puesta en marcha del Sistema ha mejorado la calidad de vida de la ciudad siendo una de las más calurosas y al presentar el servicio climatizado, permite una movilidad más aceptable.

Los otros medios de transporte no son los más adecuados, ya que hay mucha informalidad especialmente con las llamadas moto taxis, no obstante la puesta en marcha de solo bus ha permitido mejorar el flujo de pasajeros, pero por la otra vía transitan buses, busetas, moto taxis, jeep colectivos, carretas, vehículos de tracción animal, bicicletas y motos particulares que la hacen lenta y de difícil circulación.

Por lo que se espera adelantar los procesos de chatarrización que están inversamente proporcionales a la movilidad de la ciudad, es decir, a mayor chatarrización, mayor será la movilidad y los pasajeros y usuarios del transporte tanto público como privado tendrán mucha mejor calidad de vida.

Las ciudades sostenibles sin lugar a dudas son entonces las que crecen teniendo en cuenta la calidad de vida de sus habitantes, el aspecto cada día menos tenido en cuenta es la habitabilidad en algunas ciudades en donde el metro cuadrado del terreno hace que se cubra hasta zonas que no deberían construir, en parte por la poca observancia de las autoridades en materias de construcción, estos es para el caso de Colombia las llamadas Curadurías urbanas.

En contraste, los avances en el cuidado y recanalización de arroyos, son vistos como buenas prácticas, como es el caso de Barranquilla y sus temidos arroyos, las obras de ingeniería para mitigar su impacto es digno de imitar, en el caso de Cartagena el arroyo que inundaba el barrio San Pedro se ha mitigado un poco, pero la amenaza continúa, por lo que la canalización o drenaje de aguas pluviales están incluidos en el Plan de Desarrollo de Cartagena y aunque se hace saneamiento a caños como es el caso del Caño Pinzón y los que desembocan en la Laguna de San Lázaro, el reto es cada día mayor

Bogotá como ciudad capital y gracias a las políticas públicas ha logrado disminuir las emanaciones de gas por parte de los transportadores, en materia de responsabilidad social empresarial, las ciudades más aglomeradas del mundo tiene problemas con la formalización laboral, de eso no se escapa ni Estados Unidos, en donde ya por causas de la gran migración los residentes no están viendo con buenos ojos a los que llegan y los perciben como las personas oportunistas que se llevan los impuestos que ellos pagan, presentando más influencia en migrantes mexicanos y de Mesoamérica que han perturbado en parte la tranquilidad.

No obstante las primeras migraciones de latinos permitieron y aportaron parte del desarrollo de Estados Unidos al generar mayor crecimiento en los años 80s y 90s. En Colombia la formalización laboral es política del Estados y hay seguimiento riguroso a empresas que invierten en Colombia mediante empleos formalizados, regulados por el Código Sustantivo del Trabajo.

Las empresas no deben seguir arrojando vertimientos a los cuerpos de agua, la bahía de Cartagena no admite más desperdicios, es necesario canalizar las aguas servidas, aunque se ha disminuido en gran manera con el emisario submarino, todavía se sigue vertiendo aguas servidas a la bahía. En contraste, la belleza de sus aguas en las Islas del Rosario y el ecoturismo que crece evidencian mejoras significativas en la gestión turística.

El Plan de Ordenamiento Territorial, POT, el Plan de Desarrollo Distrital, gubernamental y Nacional debe cumplirse, que no queden en el papel, ha habido buena prácticas, como LimpiarTE, el saneamiento de caños, pero el nivel de sedimentación y verter basuras a los caños es la lucha permanente que requiere campañas de educación, más que de limpieza, pero ante la evidencia de el desorden las empresas y organizaciones no gubernamentales apoyan y a veces generan cambios positivos.

Las mejores empresas sostenibles según la firma de origen canadiense Corporate knights considera a los países que mejor tiene empresas para la sostenibilidad a:

EMPRESAS MÁS SOSTENIBLES EN EL MUNDO		
PUESTO	NUMERO DE EMPRESAS	PAIS
1	19	JAPÓN

EMPRESAS MÁS SOSTENIBLES EN EL MUNDO		
PUESTO	NUMERO DE EMPRESAS	PAIS
2	13	ESTADOS UNIDOS
3	11	CANADÁ

Tabla elaboración propia del autor y extraída de Corporate knight y citado por Revista Portafolio

Las primeras tres empresas sostenibles son: De Noruega destinada a petróleo y gas la Statoil Asa, Johnson & Johnson de productos farmacéuticos para la salud en Estados Unidos y Novozymes de Dinamarca con productos industriales.

Algunos aspectos valorados al abordar estudios de sostenibilidad empresarial se tiene en cuenta tres aspectos: ambientales, sociales y de gobierno. Llamados ASG, por lo que empresas consideradas sostenibles en Colombia; Alpina, Alquería y Alimentos Caribe ayudan a modificar positivamente su entorno y han sido reconocidos como empresas con Responsabilidad Social Empresarial (Cámara de Comercio Colombo-Británica, 2013)

En cuanto a Entidades Financieras el BBVA Y Bancolombia generan confianza, en cuanto a dos aspectos, el primero por el flujo de la información y el segundo por la comodidad que les prestan a sus usuarios al momento de atenderlos.

Hasta el año 2014 ISA, Interconexión Eléctrica SA, ha mejorado el Sistema de transporte de energía y el de las telecomunicaciones y presta sus servicios a países como Brasil y varios miembros de la Comunidad Andina.

Cementos Argos reconocida a nivel internacional por los estudios de Omar Aktouf, quien reconoce a Cemento Argos como una empresa que lidera una cultura organizacional que lleva acabo la sostenibilidad, en donde sus empleados se sienten a gusto y capacitados. En Colombia tiene una capacidad de producción de 1,4 millones de metros cúbicos anuales, con 40 plantas de producción y 230 mezcladoras para el transporte, Argos (2006) en donde se destaca un programa de oficiales en ascenso, también se incluye Celsia S.A. E.P.S. y su filial Epsa con más de 1078 empleados es otra empresa generadora de energía del Grupo Argos, que presenta como grupo principal de interés a sus empleados.

En Cartagena Sociedad Portuaria Regional de Cartagena sigue siendo la empresa mejor prestadora de servicios logísticos portuarios y con calidad para sus trabajadores, liderazgo a nivel Latinoamericano y empleo inclusivo para residentes y ciudadanos de Cartagena.

CONCLUSIONES

La ciudad será sostenible si a partir de políticas públicas, la empresa privada y el ciudadano común en conjunto con la Academia aúnan esfuerzos para que se lleve a estándares de bienestar, el reto está en proyectar la ciudad en un ambiente más ordenado hacia el norte y en la parte de oriente o sur oriental; la calidad del transporte y drásticas sanciones a los que no cumplan con revisiones técnico mecánicas regularmente, el empleo inclusivo del sector industrial-petroquímico y turístico, al igual que el logístico

portuario, con una comunidad académica preparada para enfrentar los retos de la globalización harán sinergias y en el mediano plazo se evidenciarán más empleo, menos contaminación, mejor construcciones y por ende mejor habitabilidad.

La ciudad debe seguir explotando su patrimonio tangible de monumentos y fortificaciones y el patrimonio intangible de sus tradiciones, apoyar los eventos del Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena, Corpoturismo y Tucultura, entre otras.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Álvarez, J. M. S. (2006). El siglo decisivo. *Anuario jurídico y económico escurialense*, (39), 725-740.

Andreu, L., Bigné, E., Chumpitaz, R., & Swaen, V. (2015). Percepción de la responsabilidad social corporativa: un análisis cross-cultural. *Universia Business Review*, 14-27.

Ávila Sánchez, H. (2001). Ideas y planteamientos teóricos sobre los territorios periurbanos: Las relaciones campo-ciudad en algunos países de Europa y América. *Investigaciones geográficas*, (45), 108-127.

Barroso Tanoira, F. G. (2008). La responsabilidad social empresarial: un estudio en cuarenta empresas de la ciudad de Mérida, Yucatán. *Contaduría y administración*, (226), 73-91.

Brown, T. J. y Dacin, P. A. (1997): "The company and the product: corporate associations and consumer product responses". *Journal of Marketing*, 61(1), 68-84.

Cardona Arbelaez, D, Del Rio Cortina. J D & Correa, I, P (2012). DESARROLLO DE ACTIVIDADES DE EMPRENDIMIENTO CON INNOVACIÓN Y RESPONSABILIDAD SOCIAL EN LOS HOTELES DE LA CIUDAD DE CARTAGENA DE INDIAS. *Revista Ciencia, Saber y Libertad*, 7(2).

Cardona Arbelaez D. (2011). La responsabilidad social empresarial desde la perspectiva de los gerentes de los hoteles pymes de la ciudad de Cartagena. *Revista Saber, Ciencia y Libertad*, 6(1), 91-103.

Cardona Arbeláez, D., & Bustillo Castillejo, M. C. (2012). POLÍTICAS DE GOBIERNO CORPORATIVO EN EL HOTEL LAS AMÉRICAS GLOBAL RESORT DE LA CIUDAD DE CARTAGENA DE INDIAS. *Saber, Ciencia y Libertas*, 7(1).0

Cardona Arbeláez, D., & Bustillo Castillejo, M. C. (2012). POLÍTICAS DE GOBIERNO CORPORATIVO EN EL HOTEL LAS AMÉRICAS GLOBAL RESORT DE LA CIUDAD DE CARTAGENA DE INDIAS. *Saber, Ciencia y Libertas*, 7(1).

Comisión Europea (2001). Libro Verde: "Fomentar un Marco Europeo para la Responsabilidad Social de las Empresas", Bruselas.

Chumpitaz, R., Andreu, L., Swaen, V., & Bigné, E. (2005). Percepción de la responsabilidad social corporativa: un análisis cross-cultural. *Redalyc. uaemex. mx*.

Del Castillo, C. C., & Parragué, M. M. (2008). Responsabilidad social empresarial. *Santiago*.

De la Cuesta, M. y Valor, C. (2003): “Responsabilidad social de la empresa. Concepto, medición y desarrollo en España”. Boletín económico del ICE, n. 2755, 7-19.

Domene Gómez, E. (2006). La ecología política urbana: una disciplina emergente para el análisis del cambio socioambiental en entornos ciudadanos. *Documents d'anàlisi geogràfica*, (48), 167-178.

Encuesta Europea (2010) Encuesta de opinión sobre la calidad de vida en las ciudades europeas. Documento recuperado el 15 de octubre en http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey2009_es.pdf

Findeter (2016) Texto consultado y referenciado de <http://www.findeter.gov.co/loader.php?lServicio=FAQ&lFuncion=viewPreguntas&id=19#a100250>

Franco, V. B., & Arbeláez, D. C. (2015). La Responsabilidad Social Empresarial Y La Lucha Contra La Pobreza. *Revista Saber, Ciencia y Libertad*, 10(1), 115-124.

Fombrun, C. y Shanley, M. (1990): “What’s in a name? Reputation building and corporate strategy”. *Academy of Management Journal*, 33 (2), 233-258.

García, R. F. (2009). *Responsabilidad social corporativa*. Editorial Club Universitario.

Jaimurzina, A., Carranza, J., Ospina, M., Meza Rodriguez, V., & Flores, S. (2015). Transporte y política aérea en América Latina y el Caribe en el contexto del desarrollo sostenible.

Kranz, D. F., & Castelló, A. M. (2005). ¿Existe disponibilidad a pagar por responsabilidad social corporativa? Percepción de los consumidores. *Universia Business Review*, 3(7).

Jaramillo, J. G. C. (2007). Evolución histórica de los conceptos de responsabilidad social empresarial y balance social. *Revista Semestre Económico*.

Jofre, M. T. (2009) Índice de Sostenibilidad Urbana: una propuesta para la ciudad Compleja. *Revista Digital Universitaria*, 10.

Lafuente, A., Viñuales, V., Pueyo, R. y Llaría, J. (2003). La responsabilidad social corporativa y políticas públicas. Madrid: Fundación Alternativas.

Mbare , O. (2007). “The Role of Corporate Social Responsibility (CSR) in the New Economy. Business and Organization Ethics Network”. Vol. 12, Nº 2.

Maignan, I. y Ferrell, O.C. (2004): "Corporate Social Responsibility and Marketing: An Integrative Framework". *Journal of the Academy of Marketing Science*, 32 (1), 3-19.

Martínez, C. V., & de la Cuesta González, M. (2003). Responsabilidad social de la empresa. Concepto, medición y desarrollo en España. *Boletín Económico De ICE, Información Comercial Española*, (2755), 7-20.

Mollinedo, C. L. (2014). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía Sociedad y Territorio*.

Nash, J. (1951). "Non-Cooperative Games". *The Annals of Mathematics, Second Series*, Volume 54, Issue 2, Sept 1951, pp. 286-295.

NU, CEPAL (2012) Cambio estructural para la igualdad. Una visión integrada del desarrollo. Documento para las Naciones Unidas, recuperado el 18 de octubre en <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/13534>

Pacioli, L. (1494). "Summa de arithmetica, geometrica, proportioni et proportionalita", Venice, Italy.

Smith, A. (1976). "The wealth of nations". Chicago, IL, University of Chicago Press.

Rogers, R., Gumuchdjan, P., & Maragall, P. (2000). *Ciudades para un pequeño planeta* (No. 574.5268 R6). Barcelona: Gustavo Gili.

Salazar, J. C. R. (2008). Apuntes sobre la responsabilidad social empresarial. *Revista de Derecho Privado*, (40), 2-10.

Toro, D. (2006). El enfoque estratégico de la responsabilidad social corporativa: revisión de la literatura académica. Toro, Daniela." *El enfoque estratégico de la responsabilidad social corporativa: revisión de la literatura académica*". *Intangible Capital*, octubre-diciembre de 2006, vol. 2, núm. 14, p. 338-358.

Vinuesa, M. A. T. (1998). Turismo y desarrollo sostenible en las ciudades históricas con patrimonio arquitectónico-monumental. *Estudios turísticos*, (137), 5-53.

Villaverde, M. N. (2009). La educación ambiental, una genuina educación para el desarrollo sostenible. *Revista de Educación*, (1), 195-217.

Wackernagel, M. (1996). ¿ Ciudades sostenibles?. *Ecología política*, 43-50.

Winchester, L. (2006). Desafíos para el desarrollo sostenible de las ciudades en América Latina y El Caribe. *EURE (Santiago)*, 32(96), 7-25.

World Commission on Environment and Development WBCSD (1987). "Our Common Future". Oxford University Press, Oxford.

LIBRO REFERENTES

https://www.researchgate.net/profile/Christian_Cancino/publication/43650508_RESPONSABILIDAD_SOCIAL_EMPRESARIAL/links/53f1a1f50cf23733e815be14.pdf