

RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL ZONA URBANA DEL DISTRITO DE BARRANQUILLA: ESTUDIO ETNOGRAFICO¹

Hugo Gaspar Hernández Palma² - Angélica María Jiménez Coronado³

Universidad

Artículo de Reflexión - Recibido – Aceptado:

doi:

RESUMEN

La globalización y el entorno empresarial mundial han incrementado la exigencia social de un comportamiento empresario más responsable y más comprometido con su entorno, convirtiendo a las empresas en “Ciudadanos Corporativos” cuyas responsabilidades sociales básicas, éticas, laborales y medio ambientales van más allá de la maximización de ganancias y de su posición frente a los mercados. El presente artículo se desarrolló partiendo de un estudio de investigación cualitativo, en el que se usó el método etnográfico, para dar a conocer las prácticas de Responsabilidad Social Empresarial de los puertos de Barranquilla, en los barrios subnormales del perímetro urbano, bajo el enfoque histórico hermenéutico, desde la mirada de las representaciones sociales. El artículo se estructura en cinco partes: introducción de la Propuesta Investigativa; luego, se justifica la investigación con un análisis epistemológico, evidenciando los programas de responsabilidad social que tiene el puerto y se muestra la problemática del contexto. Posteriormente, se desarrolla una revisión del estado del arte de la Responsabilidad Social, el contexto del Puerto y la Normatividad. Seguidamente se muestra la metodología usada para la investigación; y por último, el impacto que genera la Investigación. La sociedad actual demanda que las organizaciones y compañías, reconozcan su capacidad de ocasionar serios impactos negativos sobre el medio, en sus dimensiones social, natural y económica; por lo cual deben ser totalmente responsables en la gestión de la actividad empresarial para la consecución de valor agregado y competitividad para el fortalecimiento de la economía.

Palabras claves:

Responsabilidad Social Empresarial, Estrategia, Etnografía, Impacto, Urbano.

Si va a referenciar este artículo

Hernández, H. & Jiménez, A. (2015). Responsabilidad social empresarial zona urbana del distrito de Barranquilla: estudio etnografico. *Económicas CUC*, 36(2), 9-18. doi:

¹ Emprendimiento social en el contexto del departamento del Atlántico, Competitividad y sostenibilidad, Universidad del Atlántico – Simón Bolívar Grupo de investigación INVESCARIBE.

² Ingeniero Industrial, Magister en sistema, Especialista en estudios pedagógicos, diseño y evaluación de proyectos, Universidad Simón Bolívar, hugoghernandezpalma@gmail.com

³ Ingeniera de sistema, Doctorante en Administración de empresa, Magister en Administración de empresa, Especialista en Redes de computadores, Universidad del Atlántico, angelicajimenez@mail.uniatlantico.edu.co

En Prensa

INTRODUCCION

La sociedad actual demanda que las organizaciones y compañías, reconozcan su capacidad de ocasionar serios impactos negativos sobre el medio, en sus dimensiones social, natural y económica; por lo cual deben ser totalmente responsables en la gestión de la actividad empresarial. Así, los entornos naturales sanos que tienen capacidad de renovarse, y los recursos humanos mejor educados, sanos, y motivados, son la base que asegura la continuidad de la producción y el éxito de la empresa moderna. (Correa, 2004)

La responsabilidad Social en este sentido, no reclama sólo la ética individual de las personas que componen las empresas, sino que ven en la organización en sí misma un ente con responsabilidad propia económica, social y medioambiental a la que debe exigírsele comportamientos acordes con dicha responsabilidad. Lo anterior, nos evidencia que desde una perspectiva puramente macroeconómica, la gestión con criterios de responsabilidad social empresarial contribuye sin duda al desarrollo sostenible y equilibrado del planeta. Si lo que perseguimos es generar riqueza de forma sostenible sin agotar los recursos naturales y minimizando la huella medioambiental de nuestra generación, pensando en las generaciones venideras, está claro que todos tenemos que mejorar los procesos para que así sea. (González, 2004)

Es evidente que las organizaciones ejercen su responsabilidad social cuando prestan atención a las expectativas que tienen sus diferentes grupos de interés, tales como accionistas, inversores, empleados, socios, clientes, proveedores, comunidades locales y atenciones al medio ambiente. Más aún, las transformaciones continuas que ocurren en el ámbito empresarial, como consecuencia de la revolución de la

información, están en la base de la vertiginosa recurrencia de las interpretaciones culturales al interior de las empresas.

La transformación simbólica que vivimos hace pensar en la revolución paradigmática de una cultura que cambia para responder a las exigencias de un mundo globalizado e interdependiente. Por su parte, el tema de la diversidad humana parece comprenderse, mas no interiorizarse ni asimilarse en la vida cotidiana; antes bien, el mundo de la vida depara un caudal de información. Una gran cantidad de proyectos de desarrollo han fracasado porque en su fundamento no han considerado las diferencias socioculturales de los grupos humanos a los cuales van dirigidos. Del mismo modo, se acepta conceptualmente que los seres humanos somos diversos; las culturas difieren en sus creencias, prácticas, costumbres alternativas, modos de pensar y proceder, lo cual indica que cada campo es una variante en un mundo pleno de diversidad cultural. (Peña, 2008)

Durante el desarrollo de la metodología de investigación se cuenta con el proceso de interpretación etnográfica, la cual, el informante tiene sus propios modelos analíticos, interpretativos y explicativos de la realidad, que no deben ser ignorados por ningún motivo; por el contrario, todos los grupos de interés cuentan y de todos se nutre el discurso etnográfico.

Estos son los etnomodelos, los cuales difieren de los modelos construidos por el antropólogo, que va con pre conceptos e imágenes prefiguradas de la realidad que investiga. El etnomodelos es un valioso dato primario de la experiencia sociocultural que en sí mismo genera transformaciones y variantes. Asimismo, da cuenta efectiva de las capacidades de análisis y síntesis, comprensión y conceptualización, interpretación y explicación, que se dan en ciertos grupos e individuos con peculiares dotes perceptivas y conceptuales,

quienes pueden entregar representaciones paradigmáticas desprendidas de sus respectivos contextos socioculturales. Los etnomodelos, además, son expresiones individuales de representaciones colectivas pertenecientes a un sistema sociocultural, que revelan cómo el implicado percibe, conceptualiza y simboliza “su realidad”. Del mismo modo, revelan la captación y perspicacia del individuo implicado con los stakeholders para dar cuenta de “su versión” del mundo fenoménico compartido con su grupo de interés.

MARCO TEORICO

Responsabilidad social empresarial

La Responsabilidad Social Empresarial se define como el compromiso que asumen las empresas hacia la sociedad en beneficio del desarrollo sostenible, es decir, es el equilibrio entre el crecimiento económico y el bienestar social. Para Bateman & Snell (2005), “la empresa socialmente responsable maximiza los efectos positivos sobre la sociedad y minimiza sus efectos negativos” (p. 147). Todo esto conlleva a beneficios a largo plazo, tendientes a lograr un desarrollo sostenible. Según Daft (2000), entender el concepto de responsabilidad de la empresa es fácil, como es fácil entender la ética. Señala que la ética “consiste en distinguir el bien del mal y hacer lo correcto” (p. 147) y define el término “Responsabilidad Social Empresarial” como la obligación de los ejecutivos de tomar decisiones y emprender medidas que contribuyan al bienestar y a los intereses de la sociedad y de la organización. Para Carroll (1991), la naturaleza de la RSE se encuentra en la creencia general de que la empresa moderna tiene responsabilidades con la sociedad y que se extienden más allá de sus obligaciones con los accionistas o los inversionistas.

La Responsabilidad Social Empresarial es una decisión de carácter voluntario, la empresa determina deliberadamente si asume o no ese compromiso. Una vez asumida, la Responsabilidad Social Empresarial debe ir orientada coherentemente con los principios de la empresa y con el cumplimiento integral de la visión que se ha establecido tanto a nivel interno como a nivel externo; considerando las expectativas de las partes interesadas (*stakeholders*), demostrando el respeto por los valores éticos, por la gente, por las comunidades, por el medio ambiente, y contribuyendo, de esta manera, con la construcción del bien común. Según la Revista Dinero (2006), en general, el término Responsabilidad Social Empresarial se refiere al hecho de que las empresas no solamente deben responder ante sus accionistas por los resultados de su gestión financiera, sino también en los frentes social y ambiental ante la sociedad y, específicamente, ante los grupos de interés con los cuales interactúan.

El verdadero sentido de la RSE se centra en el desarrollo de las diferentes actividades económicas, utilizando la ética en los negocios como punto de partida, la cual debe ir por el camino de la conservación del medio ambiente, el bienestar de la sociedad y el crecimiento económico. Estos tres elementos deben ser un gesto voluntario de las organizaciones con la colaboración de sus empleados, familias y sociedad.

El Puerto de Barranquilla

Generalidades. El puerto de Barranquilla se encuentra ubicado sobre la margen occidental del río Magdalena, a 22 km de su desembocadura en el mar Caribe. Este puerto posee las instalaciones portuarias más extensas del país ocupando 200 hectáreas, y aún cuenta con terreno disponible para seguir creciendo. En los últimos años, también se construyó una sociedad

portuaria sobre la margen oriental del río y del puerto, la cual aunque geográficamente pertenece a la jurisdicción del departamento de Magdalena, administrativamente hace parte de la zona portuaria de Barranquilla y no de Santa Marta. El puerto de Barranquilla es en la actualidad el cuarto puerto más importante del país por volumen de carga transportada, ya que los primeros lugares están ocupados por los puertos de, Cartagena, Buenaventura y Santa Marta. Sin embargo, es el puerto multipropósito más importante de la región Caribe dado que el de Cartagena se ha especializado en el transporte de contenedores y el de Santa Marta en gráneles secos.

La zona portuaria está conformada por puertos tanto públicos como privados (Figura 1) siendo los más importantes los siguientes: Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla (público), Sociedad Portuaria del Norte (público), Sociedad Portuaria La Loma (privado), Sociedad Portuaria de Palermo (público), Monómeros Colombo-Venezolano (privado), Compañía Colombiana de Terminales (público), Inmobiliaria Sredni (privado), Cementos Argos (privado), entre otros. Entre sus fortalezas se encuentra la facilidad para transportar carga hacia el interior del país por vía fluvial a través del río Magdalena o por carretera. De acuerdo con el Estatuto de Puertos Marítimos promulgado en

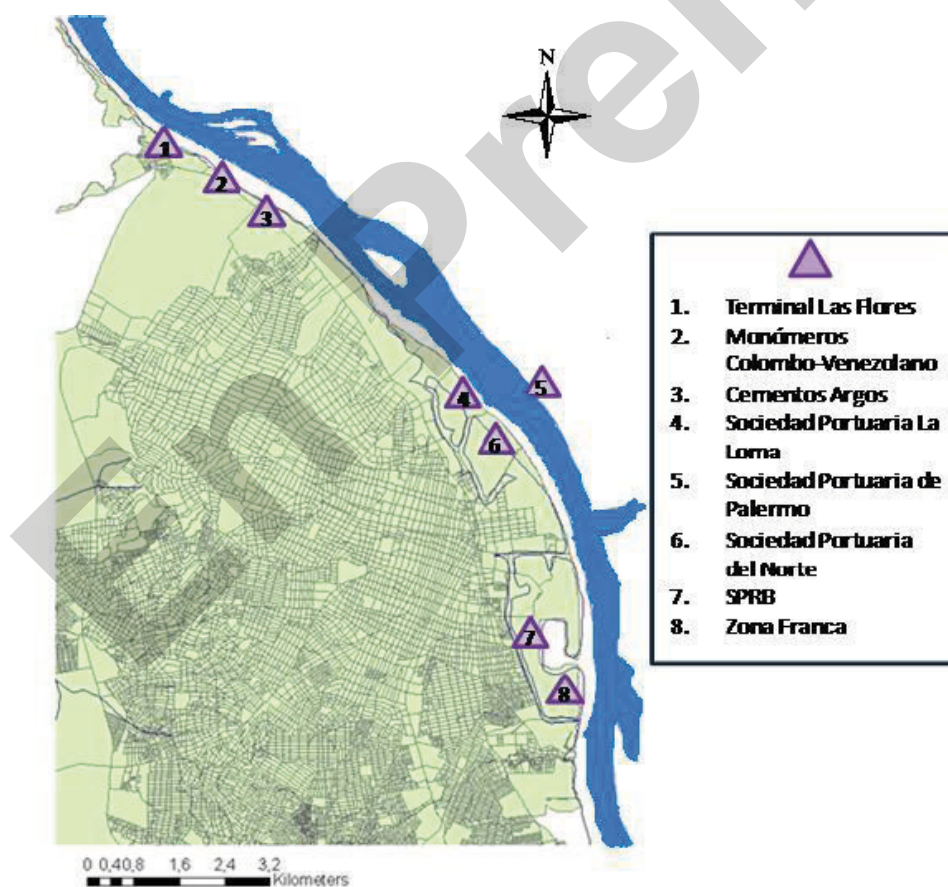


Figura 1. Principales terminales portuarias en el canal de acceso del puerto de Barranquilla.

Fuente: Elaboración de los autores con base en información de la cartografía del DANE, Alcaldía de Barranquilla y Cámara de Comercio de Barranquilla

1991, la SPR de Barranquilla tiene una concesión por 20 años para administrar los puertos públicos de la zona portuaria de Barranquilla sin perder su carácter de sociedad autónoma privada.

Obras de ingeniería. El problema de la profundidad del puerto se remonta a principios de los años treinta, cuando éste aún estaba ubicado en el municipio de Puerto Colombia y se decidió su traslado a Bocas de Ceniza para aumentar la profundidad del muelle del puerto. Cuando se finalizó la construcción del nuevo puerto, se creyó que éste ya no requería más inversiones ni mantenimientos, pero en 1942, debido a los sedimentos que el río arrastra, ocurrió la primera gran formación de la barra y posteriormente su deslizamiento, por lo que se debieron iniciar las obras de ingeniería hidráulica necesarias para garantizar la navegabilidad del canal. En 1947 se realizó el primer trabajo de dragado para aumentar el calado del puerto, pero sin embargo, esta solución no fue suficiente por lo que se debió contraer la distancia entre los tajamares a 610 metros como lo recomendó una firma consultora especializada con el fin de aumentar el caudal del río en ese punto y favorecer al desplazamiento de sedimentos para que no se acumularan en el canal disminuyendo el calado.

A pesar de las intervenciones realizadas, en 1959 se presentaron nuevamente problemas de navegación y por recomendación de una nueva firma especializada, se realizó la siguiente obra de ingeniería en el canal que finalizó en 1964. Se construyó un dique interior de encauzamiento de 1.340 metros de longitud que se desprendiera del tajamar oriental con curva hidrodinámica hacia el mar, para formar un nuevo tajamar oriental y reducir la desembocadura a 510 metros en Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. – SPRB.

Con el nuevo tajamar, el canal recuperó la profundidad habitual de 30 pies y para lograr mantener ese calado, fue necesario dragar las constantes acumulaciones de sedimento que pudieran afectar la navegación. Sin embargo, nunca existió ni ha existido una política constante de dragado preventivo del canal y se recurre a esta alternativa sólo cuando la acumulación de sedimentos se convierte en un problema. Es por esta falta de políticas preventivas que en 1972 se formó una isla de sedimentos llamada “Isla 1972” que desvió el talweg del río hacia su margen oriental reduciendo así el calado de las instalaciones portuarias del margen occidental de manera considerable. Luego de algunos años se construyó un dique direccional para resolver el problema causado por la Isla 1972.

Éste inició su funcionamiento en 1993 y desde entonces parece funcionar el sistema de dique direccional y tajamares, ya que la acumulación de sedimentos a lo largo del canal se ha reducido.

Aunque en la actualidad el canal de acceso tiene la mayor parte del año un calado de 36 pies y las operaciones de dragado no se requieren con tanta frecuencia como antes, ahora el principal problema del puerto no se encuentra dentro del canal sino fuera de éste. Gracias a las obras de ingeniería realizadas, el caudal del río aumentó considerablemente para permitir que la corriente misma arrastrara los sedimentos y evitara su acumulación a lo largo del canal, pero este hecho ha agravado el problema de la barra que se encuentra en el mar en la entrada del canal. Como ya se explicó, la barra se forma por el choque de dos corrientes opuestas y mientras más corriente tenga el río, más sedimentos arrastra y por consiguiente, más sedimentos arroja al mar. Ver figura 2.

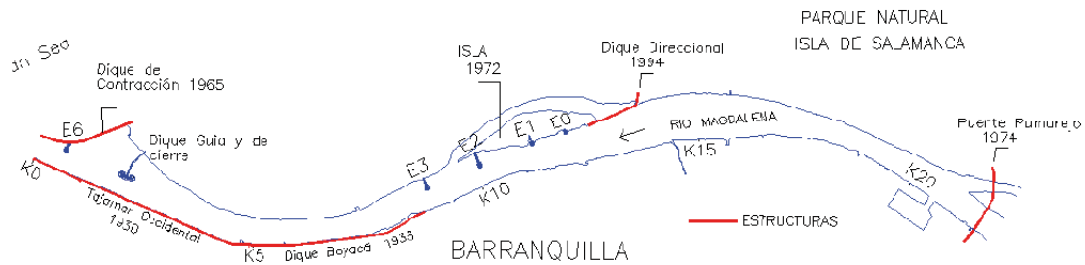


Figura 2. Canal de acceso al puerto de Barranquilla.
Fuente: Alvarado, M. (2008): Barranquilla ciudad con río y con mar.

Competitividad. En este punto cabe señalar que si bien las condiciones de navegación del puerto han mejorado a través del tiempo, el calado 34 a 36 pies aún no es suficiente para permitir el ingreso de grandes navieras a la zona portuaria. Lo que posiciona en desventaja, en términos de competitividad, a Barranquilla frente a puertos como el de Cartagena (hasta 45pies de calado) y Santa Marta (hasta 60 pies de calado) por los costos de los fletes. De hecho, por las restricciones de profundidad del canal, el puerto de Barranquilla aún no puede recibir buques Panamá (294,1 metros de eslora y 39,5 pies de calado) que son los buques que tienen el tamaño máximo permitido para pasar por el Canal de Panamá, y mucho menos buques Post-Panamá (400 metros de eslora y 50 pies de calado) que son los barcos que permiten transportar mayor cantidad de carga, y que por lo tanto, obtienen mayores beneficios de las economías de escala del transporte marítimo. Hoy en día el puerto sólo recibe buques con un calado autorizado de 30 pies, aunque dependiendo las condiciones de navegación del día pueden recibirse naves con un poco más de calado.

Otra posible desventaja del puerto frente a los otros dos grandes puertos del Caribe está relacionada con la formación de la barra y las malas condiciones climatológicas que se presentan en la temporada de huracanes que producen fuertes vientos y olas de gran tamaño en Bocas de Ceniza. Estos dos factores en conjunto han causado

el encallamiento de algunas embarcaciones cuando tratan de superar la barra para entrar al canal del puerto. Sin embargo, para evitar los problemas de encallamiento de buques, los pilotos prácticos de la Capitanía de Puerto adoptan nuevas maniobras para la entrada y salida de buques al puerto.

Ahora bien, el puerto de Barranquilla presenta también algunas ventajas sobre los puertos de Cartagena y Santa Marta como lo es la posibilidad de seguir expandiéndose a medida que crecen las necesidades de almacenamiento de la mayoría de los puertos privados y públicos que ahí se ubican. Esta capacidad de expansión incluye la construcción de un gran patio para almacenamiento de carbón en la SPR de Barranquilla para satisfacer las necesidades de las empresas exportadoras de carbón, ya que el manejo de este producto exige ciertos requerimientos técnicos como que el patio donde se almacene el carbón se encuentre apartado de las demás bodegas de almacenamiento y en términos de espacio, ya que el tamaño máximo para los arrumes de carbón es de 5 metros para evitar incendios y se debe completar en pilas de 5 metros la carga necesaria para llenar un buque carbonero.

Es evidente considerar, la fortaleza del puerto de Barranquilla es la facilidad para el transporte multimodal que ofrece, ya que a menos de una hora de distancia se puede acceder a las principales troncales viales del país para transportar la carga por vía terrestre o también se puede utilizar el río

para transportar la carga, ya que el transporte fluvial se caracteriza por su bajo costo comparado con el transporte por carretera.

Del mismo modo, también se debe destacar que el puerto de Barranquilla, al favorecer la conformación de un conglomerado industrial en la ciudad bastante diversificado, también ha contribuido a generar oportunidades laborales para la ciudad. Es decir, aunque el puerto por sí solo no ha generado un alto número de oportunidades laborales, la industria que se ha ido desarrollando en la ciudad como consecuencia de la instauración del puerto fluvial y marítimo en Bocas de Ceniza, sí ha sido un motor importante para la generación de empleo en la ciudad. En este punto, también hay que tener en cuenta que la ciudad de Barranquilla genera un alto porcentaje del volumen de carga de exportación que se moviliza por el puerto, y al igual, una buena parte de las importaciones se quedan en la industria local. En estos dos puntos, Barranquilla tiene una clara ventaja frente Cartagena y Santa Marta, ya que en la primera ciudad la industria genera una tercera parte de las oportunidades laborales que se crean en Barranquilla; y en la segunda, aunque no existen los datos a nivel de ciudad, se observa que el departamento del Magdalena no tiene un sector industrial desarrollado y el empleo generado por el mismo es reducido en comparación con Barranquilla.

Normatividad. Estándares internacionales: La responsabilidad social empresarial es un tema que ha contemplado actores internacionales representados en instituciones que promueven el cumplimiento de cualquier actividad empresarial bajo parámetros de creación de riqueza, protección del medio ambiente, protección laboral y reconocimiento de los grupos de interés de cada organización, lo cual se puede sintetizar como estándares internacionales. Estos estándares han sido diseñados con el fin de ser la base para medir el comportamiento

de las empresas y cómo estas pueden mejorar su desempeño en las temáticas relacionadas con la RSE.

Los estándares más importantes y de aceptación por la comunidad internacional son el Pacto Global, propuesto por parte de las Naciones Unidas, que se originó en 1999, en el cual los códigos de conducta desempeñan un papel fundamental. Los parámetros que ha dado la Organización Internacional del Trabajo, debido a que esta institución ha generado los principios y normas internacionales en materia laboral sobre derechos fundamentales y trabajo decente.

En esta misma línea de acción se encuentran las Metas del Milenio, que surgieron durante la cumbre del milenio convocada por las Naciones Unidas en el 2000; el Libro Verde de la Comisión Europea es otra iniciativa que suma los esfuerzos mundiales por propagar la RSE como una práctica voluntaria que promueve el desarrollo en todos los ámbitos.

A la par de estas iniciativas surgen normas y parámetros en RSE manejados como estándares voluntarios, cuya aplicación es desarrollada especialmente por las empresas norteamericanas y europeas, aquí se destaca la norma AA1000 que surgió en 1999, como una iniciativa inspirada en los términos de la auditoría financiera y que incorporó la evaluación de la sostenibilidad empresarial. Otra norma voluntaria y de gran importancia para la RSE es la SA8000 y que tuvo su inicio en 1997 como instrumento certificable, en el que se plantea demostrarles a sus grupos de interés (stakeholders) que las compañías cumplen y superan la normatividad laboral, además de interesarse por el bienestar de sus trabajadores.

Junto a esta norma se encuentra OHSAS 18001, la cual tiene un enfoque hacia la prevención de riesgos laborales que puedan surgir por la actividad económica de las

empresas, promoviendo políticas de salud y seguridad en el trabajo. A partir de este concepto de la RSE es importante destacar a la Global Reporting Initiative (GRI), que impulsa la RSE como iniciativa voluntariamente, con el fin de socializar y medir el impacto de las actividades, productos y servicios de las empresas. Finalmente, la iniciativa más reciente denominada ISO 26.0007, publicada en noviembre del 2010, va encaminada a medir la responsabilidad social empresarial.

METODOLOGÍA

La etnografía, como método básico de la antropología marcó la originaria distinción de la investigación cualitativa proponiendo y desarrollando esfuerzos de investigación en el sitio en el cual se desarrollaron los acontecimientos. Dado que la etnografía se dedica a la descripción de las formas de vida de la humanidad, la noción de cultura es central para el ejercicio de su tarea científica. La cultura, es entendida como una colección de patrones de comportamiento y creencias que constituyen 1) criterios para categorizar los fenómenos como estímulos significativos, 2) criterios para decidir qué puede ser, 3) criterios para decidir cómo se siente uno acerca de las cosas (preferencias y valores), 4) criterios para decidir qué hacer respecto a las cosas, 5) criterios para decidir cómo hacer para hacer las cosas y 6) las habilidades necesarias para ejecutar de manera aceptable.

Lo anterior, nos muestra el camino para desarrollar la investigación Cualitativa, utilizando el método etnográfico, y así dar a conocer las prácticas de Responsabilidad Social Empresarial de los puertos de Barranquilla en los barrios subnormales de la periferia. Brindando a la comunidad estrategias de relación, como expresión de una cultura determinada tiene que ser visto desde una óptica más antropológica y social, donde las creencias, los valores, y

las tradiciones de los agentes participantes son las que determinan el comportamiento de los individuos que como seres culturales participan en los procesos de intercambio que sirven como precondition para su implementación. (Mowen & Minor, 1997)

Es partir del estudio profundo y detallado de los factores determinantes del comportamiento organizacional dentro del abordaje de las prácticas de responsabilidad social empresarial demanda un enfoque integral y sistémico, que involucre un estudio sobre todos los grupos de interés del circuito cultural y, asimismo, complejo, que integre el recurso humano, financiero, de producción, mercadeo, dirección, etc. Es un hecho que las organizaciones ejercen su responsabilidad social cuando prestan atención a los intereses que tienen sus diferentes grupos de interés, tales como accionistas, inversores, empleados, socios, clientes, proveedores, comunidades locales y atenciones al medio ambiente.

CONCLUSIONES

Todo lo anterior se deduce a que las teorías que soportan esta investigación son de gran apoyo para determinar las prácticas socialmente responsables dentro de la dimensión cultural y el fenómeno que se evidencia en los Puertos de Barranquilla y los barrios del Perímetro Urbano.

Además, la Alta gerencia del puerto de Barranquilla contará con una postura voluntaria; lo cual, decide hacer más de lo normal y lo concreta con acciones y sus resultados serán compartidos o divulgados por medio de Periódicos y revistas (Publicaciones)- liderando nuevas estrategias gerenciales.

Contará con una red de interrelación con empresas del entorno para recibir sugerencias y brindar y/o fortalecer el desempeño y aspectos éticamente sensibles de su acción.

Contará con prácticas de gobiernos corporativo durante el desarrollo del proyecto de investigación deberá dar como resultado lo siguiente:

La opinión de los empresarios en cuanto al puerto de Barranquilla le brinda a la comunidad vecina para lograr y brindar la sostenibilidad de la empresa como grado de compromiso, y así, promover el desarrollo del país.

El rol que cumple el puerto de Barranquilla en implementar políticas de responsabilidad social empresarial para las comunidades más vulnerables como parte esencial.

Relación Puerto de Barranquilla- Comunidad y los niveles de Expectativas empresariales como elementos de juicios para establecer políticas de gestión ética de vida Institucional, política de gestión del medio ambiente, política de participación social responsable, política de formación académica (educación) y salud pública socialmente responsable, entre otras.

Se establece cauces de diálogos y cooperación con el fin de crear vínculos entre Puerto de Barranquilla y los vecinos; para así, establecer compromisos y satisfacer sus necesidades.

Lo anterior, se requiere seguir una ruta de trabajo investigativo para desarrollar las técnica e instrumentos de investigación con el fin de poder evaluar e identificar los aspectos directos a indirectos permitiendo al Puerto de Barranquilla ser consiente en la ética y gestión de la Responsabilidad Social Empresarial.

Una empresa socialmente responsable contribuye a la mejora de calidad de vida digna de la comunidad; este proyecto contribuirá a identificar la imagen, marca y su reputación ética de la Responsabilidad Social Empresarial del Puerto de Barran-

quilla como factor diferenciador que construye lealtad y confianza (Externo como Interno)

REFERENCIAS

- Alvarado, M. (2008). *Barranquilla, ciudad con río y con mar*. Recuperado de: <http://www.barranquillacomovamos.co/copy/images/stories/pdf/ciudad/Barranquilla.pdf>
- Bateman, T. S. & Snell, S.A. (2005). *Administración: Un nuevo panorama competitivo*. 4a edición. México: McGraw-Hill/Interamericana.
- Carroll, A.B. (1991). The pyramid of Corporate Social Responsibility. Toward the moralmanagement of Organizational Stakeholders. *Business Horizons*, 34(4), 39-48. doi: 10.1016/0007-6813(91)90005-G
- Correa, M. (2004). Responsabilidad social empresarial: una nueva forma de hacer negocios. *Revista Futuros*, 6 (2).
- Daft, R.L. (2000). *Teoría y diseño organizacional*. 6a edición. México: International Thomson.
- González, M. (2004). El porqué de la responsabilidad social corporativa. *Boletín económico de ICE*, 2813, 45-58.
- Mowen, J, & Minor, M. (1997). *Consumer Behavior*. 5a edición. Jersey: Prentice Hall.
- Peña, W. (2008). La etnografía, una metodología apropiada al diagnóstico de la responsabilidad social empresarial. *Revista Universidad & Empresa*, 10 (15), 177-184.
- Revista Dinero (2006). *Inversión rentable*. Recuperado de <http://www.dinero.com/caratula/edicion-impresa/articulo/inversion-rentable/36420>