

La mayor parte del conocimiento organizativo es tácito y responde a una jerarquía (Earl, 1994) en la que cada nivel ofrece una cuantía creciente de estructura, certeza y validación, un grado o categoría de saber o aprendizaje, lo que permite observar que la experiencia requiere acción y memoria, que los juicios precisan de análisis y sentido común, y que la ciencia necesita formulación y consenso. Las implicaciones de los estratos de esta jerarquía para la estrategia empresarial está dada, y sería factible un modelo de estrategia del conocimiento que permitiera armonizar los conocimientos y las capacidades de procesar los mismos para obtener los productos o servicios con los que competir en los mercados.

El conocimiento de los grupos de interés, o *stakeholders*, contribuye a configurar la "cadena de valor de conocimiento" de la actividad económica impregnando su arquitectura organizativa, lo que ayuda a mejorar la eficiencia y sostener el posicionamiento competitivo de la misma. El conocimiento explícito del exterior es necesario para cualquier actividad económica, según sea su naturaleza, y servirá para justificar la gestión. En las relaciones de agencia se generan una serie de flujos más o menos sistematizados y estandarizados a través de los cuales fluyen los conocimientos tácitos, explícitos, individuales o colectivos con el fin de crear y sostener las ventajas competitivas.

El imperativo de que "lo tangible obliga a salir de lo conceptual e intangible" ha obligado a reconocer que el conocimiento se requiere para extraer el sentido intuitivo tan necesario en la toma de decisiones y en la estrategia de empresa. De aquí la ampliación del alcance teórico y práctico de lo que se entiende por "gestión del conocimiento". En sentido estricto gestionar el conocimiento es una cuestión operativa, alude a la distribución y transferencia de conocimientos básicos o de información y se relaciona con el diseño en red de las or-

ganizaciones y los sistemas de transmisión de la información y tecnologías de conexión intrapersonal.

Dirigir el conocimiento es una fase de su administración y con tal pretensión se crea nuevo conocimiento y se innova. Si bien se mira, se trata de una función dinámica que está relacionada con la administración de un conjunto de flujos o conocimientos externos e internos, captados o creados, explícitos o tácitos, que requiere de un *mix* complejo de los elementos objeto de gestión: los medios físicos, la estructura organizativa y los conocimientos *

Rafael Donoso

Catedrático de la Universidad de Sevilla

El Verdadero Negocio de Inglaterra con el Asiento de Esclavos Negros: el Navío Anual de Permiso

Como es sabido en el tratado de Utrecht se firmaba la paz entre las coronas española, inglesa, francesa y holandesa y se ponía fin a la guerra de sucesión al trono español que finalmente ocuparía Felipe V. Con el tratado se ratificaba el asiento de esclavos negros que ya había sido firmado un mes antes entre los gobiernos de España e Inglaterra y a través del cual se concedía a esta última nación el privilegio exclusivo del tráfico de esclavos en toda la América Española por un periodo de treinta años.

Tal como hemos puesto de manifiesto en otras ocasiones, el desarrollo del

asiento fue concedido por la reina Ana a la South Sea Company, sociedad por acciones fundada unos años antes. Sin embargo, en esta ocasión no vamos a referirnos al negocio de esclavos que realizó la mencionada compañía, sino a otro negocio que fue consecuencia también de la firma del asiento y en él recogido en una cláusula adicional.

A los 42 artículos del asiento Felipe V añadió de *motu proprio* la siguiente extensión fuera del articulado¹:

"Demás de las expresadas condiciones, capituladas por la Compañía de Inglaterra, Su Magestad Catholica, atendiendo a las pérdidas que han tenido los asentistas antecedentes, y con la expresada calidad de que no ha de hacer, ni intentar la referida Compañía comercio alguno ilícito (...) ha sido servido de venir (...) en conceder a la Compañía de este Asiento un navío de quinientas toneladas, en cada un año de los treinta prefinidos en él, para que pueda comerciar con las Indias, en que igualmente ha de gozar su Magestad Catholica, de la cuarta parte del beneficio de la ganancia, como en el Asiento²; y además de esa cuarta parte ha de percibir así mismo su Magestad Catholica un cinco por ciento de la líquida ganancia de las otras tres partes que tocaren a Inglaterra³."

De esta manera se estaba concediendo a los ingleses algo que no se había otorgado antes a ninguna otra nación y era contrario a las propias leyes de Indias que prohibían a los extranjeros pasar y comerciar con las posesiones españolas en América.

Esta concesión hacía que Inglaterra se situase, frente a las otras naciones de Europa, en una situación de privilegio en el comercio americano, máxime si tenemos en cuenta, y era perfectamente previsible, que la limitación de las 500 toneladas -que pronto se convertirían en 650 por el Tratado de la Declaración de 1716- iba a ser fácil y continuamen-





te burlada. Además, en la concesión se establecía la exención de impuestos que gozarían las mercaderías y géneros que introdujese el mencionado navío anual, con lo que la controversia con los mercaderes españoles estaba servida.

A juicio de los expertos, el asiento y tratados adicionales como el firmado en 1716, ayudaron a reforzar la posición de Inglaterra, otorgando al comercio británico “una situación excepcional en el mar de las Antillas y los dos océanos”⁴; o como reconoce **Palacios Preciados**⁵: “con un contrato así concebido, Inglaterra estaba segura de realizar un negocio lucrativo y lo que era más importante aún, servirse de éste para perforar por todos lados el monopolio comercial que, aunque teórico, mantenía España en las Indias Occidentales y de paso eliminar la competencia francesa”.

Nosotros, con nuestro trabajo de investigación en el Archivo General de Indias de Sevilla, hemos podido corroborar las palabras de **Palacios Preciados** y, aunque todavía no hemos terminado por completo ese trabajo, podemos ya afirmar que el navío anual resultó bastante rentable para la South Sea Company y, como muestra de ello, hemos analizado las cuentas de uno de esos navíos -muy pronto tendremos ocasión de analizar la de todos ellos- concretamente las del nombrado La Real Carolina.

La Real Carolina fue el séptimo y último navío de permiso que obtenía el privilegio mencionado; siete barcos en todo el período del asiento parecen muy pocos, sin embargo, hay que tener en cuenta que en su transcurso tuvieron lugar tres guerras con Inglaterra y algunos permisos solicitados por la compañía le fueron denegados debido, principalmente, a las reticencias que el gobierno español tenía en relación con la legalidad del comercio que dicho barco realizaba y al hecho de negarse la compañía a pagar la participación del monarca espa-

ñol en el beneficio obtenido por La Real Carolina.

La Real Carolina entraba en el puerto de Veracruz el 25 de diciembre de 1732 y su carga estaba compuesta por diversos géneros como lana, lencerías, sedas, etc., y cuyo total, según la factura aportada, había costado la cifra de £ 214.017 /2/3/. Dicha carga fue vendida por completo a dos comerciantes españoles por un total de £ 349.778 /9/12/. El viaje de retorno a Londres lo hizo el día 17 de noviembre de 1733 y su carga, como estaba obligado por el tratado del asiento, se componía de frutos de la tierra, en concreto de plata en pasta, grana y tinta añil.

Las cuentas del resultado del viaje del navío La Real Carolina⁶, una vez vendidos los retornos en Inglaterra, arrojó un saldo acreedor de £ 125.834, de lo que al monarca español correspondía por su cuarta parte £ 31.458, cantidad a la que había que añadir el 5% de la líquida ganancia de las otras tres partes. Deducida esa participación y considerando ciertos gastos por intereses, el beneficio líquido correspondiente a la compañía quedó en £ 78.680, lo que comparado con la inversión original -la misma que considera la compañía para el cálculo de los intereses- da una rentabilidad del 40,85%. Rentabilidad que podemos considerar extraordinariamente alta, pero insuficiente si tenemos en cuenta que los datos consignados son los que representan las cifras oficiales relativas al comercio legal realizado, ya que del comercio ilegal, que se presume muy elevado, no tenemos datos fiables.

Lo que sí demuestran esas cifras es que el verdadero negocio de los ingleses, sin contar el contrabando que realizaban estos navíos de forma natural, se encontraba no tanto en la venta de esclavos negros, como en la de mercaderías y géneros del navío de permiso. Sin embargo, el monarca español, en lo que se

refiere a su participación en los beneficios de La Real Carolina, no cobró ni una libra a pesar de ser una de las principales reivindicaciones del gobierno español en los últimos años de desarrollo del asiento, escudándose los ingleses para no pagar en las represalias practicadas por los españoles en tiempo de guerra.

1 Archivo General de Indias (AGI), Sección Indiferente General 2769 L 8.

2 Efectivamente, en el artículo 28 del Asiento, se reconocía el derecho a esa participación (25%) del monarca español en el beneficio del negocio de esclavos

3 Lo cual elevaba la participación de Felipe V en el beneficio del barco anual de permiso al 28,75% (0,25+0,05x0,75).

4 **Scelles, G** (1906): *La Traite Negriere aux Indes de Castille. Tome Deuxieme: Contrats et Traités d' Assiento*. París, pag. 567.

5 **Palacios Preciados, J.** (1973): *La trata de negros por Cartagena de Indias*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Tunja, Pág. 175

6 AGI, Sección de Contaduría, 266

Francisco Esteo

Catedrático de la Universidad Complutense

La Auditoría de Cuentas en España: Pinceladas en torno a su Eficacia

La imagen del auditor, en general, y en España, en particular, parece distar -y no precisamente en su beneficio- de la que transmiten otros profesionales cuyos informes también pueden surtir efectos frente a terceros. Ello acarrearía una consecuencia inmediata: sus informes adolecerían de credibilidad y se tambalearía la confianza de los usuarios en la información contable auditada.

Las líneas que siguen, escritas con ánimo constructivo, sólo pretenden, a base