

## Editorial: Los Viajes de Directores y Técnicos



Este editorial está sujeto a una licencia / Esta recensão está sujeita a uma licença [“Creative Commons Reconocimiento-No Comercial” \(CC-BY-NC\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

DOI: [10.24197/tst.49.2022.13-15](https://doi.org/10.24197/tst.49.2022.13-15)

La difusión de la industrialización, desencadenada tras la Revolución Industrial Inglesa, no inventó los viajes de estudio o conocimiento, pero sí les dio una especificidad singular. Desde entonces los viajes de los directivos y técnicos han sido – y seguirán siendo – uno de los principales y más fértiles mecanismos de transferencia de conocimiento y de tecnología, entendida esta como un movimiento de capital intelectual de un entorno económico-social a otro, que resulta clave para el crecimiento y el desarrollo de países y regiones.

Dada la absoluta dependencia que tuvieron los ferrocarriles españoles de los extranjeros durante los primeros años, el papel más relevante en la formación del capital humano fue desempeñado sobre el terreno por técnicos y personal cualificado de las empresas matrices. Esta fue una de las caras de la inversión extranjera directa, aunque generalmente no haya sido contemplada así; sin ella difícilmente hubieran empezado a operar con éxito los trenes en los países económicamente más rezagados. Pero hay que subrayar que, pese a todo, la lectura de prensa específica – ya fueran revistas especializadas o divulgativas – y de libros de carácter científico – traducidos o no – siguió ejerciendo un papel predominante en la obtención de información científica. Sin embargo, los técnicos y directivos ferroviarios españoles, como en otros países, acudieron también a otros novedosos mecanismos para adquirir conocimientos foráneos. Uno de ellos fue su visita y participación en las exposiciones universales, escaparates del progreso y de los avances científicos del momento, donde podían conocer *ab origine* las novedades del material ferroviario que utilizaban las diferentes compañías ferroviarias del país en cuestión. Otro medio consistió en asistir a los congresos ferroviarios internacionales e intervenir en los grandes debates que allí tenían lugar. Por último, no se puede olvidar la participación en redes universitarias o vinculadas a instituciones como las escuelas de ingenieros, que además solían facilitar viajes pensionados al exterior.

A pesar de la importancia que tuvo todo lo dicho, su tratamiento historiográfico es aún escaso. Es por esto por lo que nos pareció pertinente dedicar una sesión monográfica del VIII Congreso de Historia Ferrovia-

ria, celebrado en Lisboa durante el mes de octubre de 2021, al caso de los viajes de estudio habidos en el ferrocarril. Creímos en efecto oportuno aprovechar dicho encuentro para avanzar en esta línea de investigación. Resultado de ello es este monográfico.

Inmaculada Aguilar Civera aborda, en “José Eugenio Ribera. Crónicas de viajes: la mirada del ingeniero”, el papel que tuvieron los viajes para uno de los ingenieros más eximios de ese periodo histórico conocido como la Restauración. Como indica la autora, lo particular de Ribera es que utilizó con total naturalidad los viajes, tanto para conocer los avances habidos en su materia, como para difundir en los mercados extranjeros las relevantes aportaciones de la ingeniería española. De este modo, su caso se convirtió en paradigma de lo tratado en el presente monográfico.

En “Maristany y sus impresiones de un viaje por los Estados Unidos: ferrocarriles y sociedad”, Tomás Martínez Vara se ocupa del viaje realizado en 1905 por el directivo ferroviario español más emblemático de la etapa privada. Maristany era un intelectual con una formación enciclopédica que le llevaba a estudiar a fondo cada cuestión antes de tomar decisiones significativas. Además, siempre tenía presente lo que ocurría allende de nuestras fronteras. El ingeniero catalán dedicó toda la primera parte de su obra a analizar y comparar las compañías ferroviarias norteamericanas con las europeas, para ver en qué aspectos eran unas mejor que otras. Esta perspectiva comparada resultó ser muy útil: Maristany creía que de la organización y gestión pragmática de los ferrocarriles norteamericanos – en especial en el ámbito el comercial – cabía extraer importantes enseñanzas aplicables a los ferrocarriles europeos. En la segunda parte del libro destacó, como elemento clave para entender el gran desarrollo del país americano, la “disciplina social o espíritu colectivo” al que todo el mundo se sometía (es decir, su marco institucional). Por todas estas y otras razones, concluye Martínez Vara, *Impresiones* constituyó una excelente vía de transferencia de conocimientos y prácticas empresariales para un país rezagado como España.

Jesús Enrique Arnaiz, en “Viajar para unificar: análisis de una expedición de estudios ferroviarios a Alemania”, trata el viaje a Alemania realizado en 1940 por una comisión del Ministerio de Obras Públicas con objeto de examinar diferentes aspectos relacionados con el material rodante. Relevante resulta la entidad profesional de todos los componentes de la comisión, así como el interés práctico de la misma, ya que se ocuparon, fundamentalmente, de los automotores alemanes. El fin era recabar información que ayudara a resolver parte de los graves problemas que

presentaba entonces el transporte de viajeros en España. El informe que realizaron a su regreso constituye un cristalino ejemplo de transferencia de conocimiento, a la vez que indica el papel natural que este desempeña.

Por último, en “El Plan Marshall ferroviario y los viajes de estudio de Renfe a Estados Unidos”, Miguel Muñoz Rubio analiza una serie de viajes a Estados Unidos realizados por varias comisiones de directivos y técnicos de Renfe durante los años 50 del siglo XX, como consecuencia de la firma de los Pactos de Madrid. El autor explica las razones políticas que dieron lugar a estos viajes, construyendo de esta forma un contexto explicativo de dicho acontecimiento. En el análisis concreto de los viajes sobresale, sin duda alguna, el hecho de que esta forma de conocimiento respondiera ya a una organización sistematizada según un fin muy concreto.

Somos conscientes que este ejercicio debe ser considerado como una primera y parcial aproximación al tema tratado. A pesar de que es muchísimo lo que aún queda por hacer, sí se puede adelantar que los “viajes de conocimiento” cumplieron un papel clave en el ferrocarril español, por lo que, probablemente, habrá que ir modificando los paradigmas historiográficos establecidos según vayamos avanzando en su estudio.

TOMÁS MARTÍNEZ VARA  
Universidad Complutense  
de Madrid  
[tomasmv@ccee.ucm.es](mailto:tomasmv@ccee.ucm.es)

MIGUEL MUÑOZ RUBIO  
Fundación de los  
Ferrocarriles Españoles  
[mmunioz@ffe.es](mailto:mmunioz@ffe.es)