



F-1: ¿INNOVACION TECNOLOGICA O ALGO MAS?



A pesar de que en los últimos años el concepto de innovación ha ido ampliándose, todavía hoy es el día en el que la innovación se identifica, sobre todo, con la innovación tecnológica.

Es indudable que la tecnología supone un elemento clave de generación de innovación. Estamos viendo de manera clara el potencial de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) y su capacidad para transformar la propia sociedad. Vemos también, o mejor todavía intuimos, el tremendo impacto que supondrá el desarrollo de las tecnologías de materiales, la nanotecnología y la biotecnología, entre otras, en el desarrollo futuro de nuestra sociedad.

Llegados a este punto, me gustaría destacar que la innovación no se acaba ahí. Es más, si sólo abordamos los avances tecnológicos como un fin en sí mismo, sin asumir que la tecnología por la tecnología no tiene sentido, nos equivocaremos, salvo que la pongamos al servicio del desarrollo y el progreso de las personas.

Si preguntásemos a alguien sobre qué es lo que le llama más la atención de la Fórmula 1, las posibilidades de obtener una respuesta ligada a la tecnología serían muy altas. Las carreras de Fórmula 1 ponen en el escaparate los más avanzados productos de la investigación desarrollada en el mundo del

automóvil. Cuando vemos esos coches de primerísima generación, vemos un producto de la innovación tecnológica aplicada. Las discusiones antes de cada temporada y en cada carrera tienen mucho que ver con tecnologías aplicadas para hacer que el coche sea más potente y más rápido.

Podríamos pensar, al menos en una primera aproximación, y sin entrar en mucha profundidad, que las escuderías con grandes presupuestos, grandes laboratorios de I+D, grandes instalaciones de pruebas, túneles de viento, etc. son las que se llevan el gato al agua. En gran medida, esto ha sido así en los últimos años. Sin entrar ahora en la importancia del piloto —esto es, la persona—, que la tiene, y mucha, el coche y sus prestaciones adquieren un carácter determinante para el buen fin de la carrera. De ahí que los grandes constructores como Ferrari o McLaren, y en algunos momentos Renault, han ejercido un dominio permanente sobre la F1.

Cada año, la discusión sobre las innovaciones tecnológicas a incorporar y las posibilidades de mejora del coche terminaba arrojando un resultado parecido. Trabajando sobre un contexto determinado de antemano, los grandes presupuestos se acababan imponiendo. En cierta medida, la innovación tecnológica necesita de recursos intensivos, y en cantidad, para dar resultados. Pero no es la única manera de innovar.

El comienzo de la temporada de la Fórmula 1 no estuvo exento de una gran polémica. La temporada iba a comenzar, empezaban las pruebas y, de pronto, toda la jerarquía se vino abajo. Una escudería nueva, Brawn GP, perteneciente al ingeniero Ross Brawn, presentaba

un monoplaza con un diseño y unas soluciones técnicas que borraban del mapa a los grandes dominadores. David venciendo a Goliat.

A partir de ahí, el debate se centra, al menos en apariencia, en una innovación tecnológica —el difusor revolucionario— que incorporan los coches de Brawn. El tamaño del difusor, un elemento vital en la aerodinámica del monoplaza diseñado para asegurar el flujo óptimo del aire debajo del coche e

Brawn interpretó el reglamento para aplicar una tecnología. A veces, cuestionar el contexto brinda la innovación

incrementar la adherencia al suelo. Es como si los grandes presupuestos de I+D no sirviesen demasiado, ya que una escudería humilde inventa lo que los demás

no son capaces de inventar. ¿Es que las grandes escuderías no tienen potencial para inventar el famoso difusor?

En realidad la innovación que ha incorporado Brawn no tiene mucho de tecnológica, sin quitarle méritos a su reconocida capacidad como ingeniero. Lo que Brawn ha hecho es interpretar el reglamento de la competición para llegar a la conclusión de que una determinada aplicación de la tecnología —no especialmente innovadora en sí misma— era posible incorporar donde los demás no se habían percatado.

Brawn fue capaz de cuestionarse el contexto de partida —las reglas del juego, el reglamento— y ver una posibilidad de abrir el campo de juego donde los demás no veían más que unas normas cerradas, que no dejaban espacio a la creatividad. Los prejuicios de los demás, que daban por hecho el marco incuestionable, se transforman para Brawn en una inmejorable oportunidad de innovar.

Se pueden sacar muchas lecciones, también para los sistemas de innovación, del cataclismo que se ha producido esta temporada en la Fórmula 1, pero ahora me gustaría destacar que, con toda la apariencia de innovación tecnológica que rodea a la incorporación del famoso difusor en los coches, la verdadera innovación no es tecnológica; es, simplemente, no dar por hecho nada, cuestionarse los contextos en los que nos movemos, que parecen verdades inmutables, y ver en los prejuicios de los demás nuestra oportunidad para innovar.

Por cierto, no falta mucho para terminar la temporada y los Brawn GP lideran la clasificación.



CORBIS