



Henry Ford al volante de su primer coche, el «cuadríciclo». Este primitivo «Ford» tenía gomas de bicicleta, motor de dos cilindros con cuatro H. P. y hacía una velocidad de 10 millas por hora

Hace cien años, en Michigan

SU MAJESTAD HENRY FORD

EL HOMBRE QUE PUSO A NORTEAMERICA DETRAS DEL VOLANTE



Otro viejo modelo en el que quizá Henry Ford —que lo conduce a la vista de su nieto Henry Ford II— evocaba en este momento —1946—, con cierta nostalgia, los difíciles tiempos primeros, cincuenta años atrás, cuando todos los intentos parecían condenados a un fracaso total.



Una escena de hace más de medio siglo. Estamos en 1904. El modelo «K», de Ford, desfiló, en un gélido día, ante la segunda fábrica de la «Ford Motor Company». Enton



La construcción automovilística se perfecciona. Es en 1913, al borde ya de la primera guerra mundial. La fábrica «Ford» ha establecido la primera cadena de producción en serie. La producción masiva acaba de comenzar.

SE cumple ahora el centenario del nacimiento de un hombre que pasará a la historia como uno de los más insignes ejemplos de una forma de actuación surgida necesariamente del éxito de la revolución industrial y también del grado de evolución alcanzada en la última parte del pasado siglo y primer cuarto del presente, por el denominado «gran capitalismo». Hablamos de Henry Ford, prototipo del «capitán de empresa» americano.

Su biografía presenta una serie de paradojas que sorprenderán sin duda a todo aquel que busque en ella una perfección humana absoluta. Su asistencia escolar fue muy escasa y, según se asegura, carecía de talento para la administración. Coexistían en su mentalidad muchas ideas originales y algunos arraigados prejuicios.

Sin embargo, su nombre constituye un símbolo de toda una época. «Rey» de los automóviles, por su iniciativa se inauguró en los Estados Unidos la producción en masa de los mismos, a precios que se hallaron, desde el primer momento, al alcance de la clase media americana. De él se ha dicho que «puso a toda Norteamérica al volante». Hoy, su dinero fluye —por decisión suya— hacia ámbitos radicalmente ajenos: la Fundación Ford cuenta con fondos de cerca de 2.500 millones de dólares y sus dona-



ces todavía se contemplaba como un espectáculo la marcha de los «Ford» sobre la calzada. Nueve años después se introduciría una novedad importante: el ensamblaje móvil.

ciones al extranjero, con fines culturales, alcanzan cada año la cifra de 200 millones de dólares.

Diez mil coches al día

Hijo de inmigrantes holandeses, nacido en Michigan el 30 de julio de 1863, Henry Ford mostró durante su infancia una singular aversión a los estudios escolares. En su fuero interno alimentaba una gran pasión: los experimentos prácticos, la maquinaria. Se cuenta de él que, a los trece años, tomó un reloj, lo desarmó totalmente y lo volvió a armar.

Tenía dieciséis años cuando llegó a Detroit. Se colocó en un taller, donde trabajaba diez horas diarias y, al mismo tiempo, laboraba varias horas de la noche en una joyería. Joven inquieto e impaciente, regresó a la granja de su padre, intentando allí la construcción de un tractor de presión a vapor y un coche «movido sin caballos». Resultado: un completo fracaso. Pero no se desanimó.

En 1888, a los veinticinco años de edad, se casó y se dispuso a reanudar la aventura de Detroit, decidido a ganarse la vida como maquinista. Hay un paréntesis de quince años, fácilmente imaginable, entre esta vuelta a Detroit y la fundación de la «Ford Motor Company». Los **SIGUE**



Ford tuvo una iniciativa romántica. En 1915 envía a Europa el «Oscar II», en misión pacificadora, por supuesto frustrada en seguida. Los U. S. A. entrarían en la guerra y Ford construiría armamentos para su país.



Ya estamos en plena época de la producción automovilística en masa. En 1920 un «Ford» costaba 550 dólares. Las calles americanas se llenaron de modelos «T».

cinco primeros modelos lanzados al mercado no tuvieron éxito. Hasta que en 1908 puso a la venta el famoso modelo «T», muy sólido, aunque poco elegante. Era un coche barato, simple y fuerte. Con él se inició un nuevo capítulo en la historia industrial de Norteamérica. Al cabo de cinco años, Ford fabricaba 10.000 modelos «T» por día.

Ford, en la política laboral

Otra cuestión notable fue la de la política laboral de Ford. El «fordismo» ha pasado a la economía y a la sociología. Mucho se ha discutido sobre ello. Esta nueva concepción presentaba dos caras opuestas. Por una parte, en 1914, Ford estableció en cinco dólares el salario mínimo de sus obreros, fijando la jornada laboral en ocho horas. Hasta ese momento sus operarios ganaban 2,40 dólares en una jornada de nueve horas. Fueron muchos los que lo aclamaron como un gran humanitario, sin ahondar en el fenómeno que tal decisión representaba. Al subir los salarios se ampliaba el consumo y, en consecuencia, la industria aumentaba sus beneficios.

La otra cara revestía menos atractivos. La compañía comenzó a influir intensamente en la vida de todos sus empleados, abarcándola en su totalidad. Y si aconsejaba persuasivamente moderación y ahorro a sus obreros, Ford fue acusado, sin duda con razón, de convertirlos en meras piezas de una gigantesca maquinaria. Ignoró durante años la presencia de los sindicatos, aunque, al cabo del tiempo, no pudiera resistir más su

presión y accediese a negociar. Por lo demás, la historia de su empresa cuenta con capítulos inolvidables en los que se refleja esta lucha, que llegó a adoptar, en ocasiones, una crudeza considerable. Fue la suya una forma inteligente, pero descarnada, de capitalismo, que, sin embargo, no se libró de sus fatales crisis, terminando por evolucionar hacia nuevos métodos.

Su pacifismo

Su vida se seguía desarrollando a través de múltiples contradicciones. Cuando estalla la primera guerra mundial, Ford se declara pacifista y envía a Europa un barco escandinavo, el «Oscar II», con un grupo de sus trabajadores en el pasaje, en misión social y teórica para que actuaran como mediadores en el conflicto internacional.

No hace falta añadir que el llamado «barco de la paz» influyó muy poco —si influyó algo— en el desarrollo de los acontecimientos. La entrada de los Estados Unidos en la guerra terminó por frustrar, en absoluto, todos sus propósitos. Y Ford acabó por consagrar enteramente su fábrica a la construcción de aviones de guerra y, en general, al servicio del programa de armamentos de su país.

Su incursión en la prensa no fue menos ingenua e impulsiva. En tiempos de la guerra fundó una revista semanal, con resultados muy poco felices. Nadie podrá extrañarse del fracaso si conoce los propósitos que animaban esta nueva empresa suya: la realización de una campaña antiseimítica. Al final, pidió disculpas a los lectores y se retractó de la iniciativa.

Su aventura periodística perfila adecuadamente su personalidad. Ford era así: un hombre impulsivo, de congénita buena fe y, en consecuencia, resultó muchas veces engañado.

En lo humano, la paradoja fordiana se acentúa. Toda su vida permaneció reservado y perspicaz, manteniendo una fe firme en sí mismo y en el trabajo. Fue dinámico, ascético, ignorante en muchas materias, impulsivo, arbitrario, indiferente a los sistemas. Y en su vida privada, aficionado a las bromas, amistoso, testarudo y, en bastantes ocasiones, vengativo. Leía diariamente la Biblia y estaba convencido de que los excesos causan la perdición de los hombres. Se dice a la vez que, a los setenta años, todavía bailaba a menudo la polka con amigas jóvenes.

Sobre la chimenea de la sala de su hogar campeaba este lema: «Corte su propia madera y ella le calentará doblemente».

«El trabajo trae consigo su propia recompensa», solía decir. «No serán ustedes felices —declaró a un grupo de jóvenes que solicitaba de él una opinión sobre la vida— si no encuentran un modo de trabajar, una ocupación conveniente, cualquiera que sea.»

Su religión: un Poder para el bien

Sus creencias revestían el mismo carácter personal que todo lo suyo. En cuanto a la religión, creía en un Poder «que está en todas partes para el bien». Y creía también en las personas y en una esencial finalidad, bastante im-

SIGUE



Henry Ford fue un gran amigo del célebre inventor Thomas Alba Edison. Véanlos en esta vieja foto. Solían disfrutar juntos de las bromas que suscitaba el modelo «T».

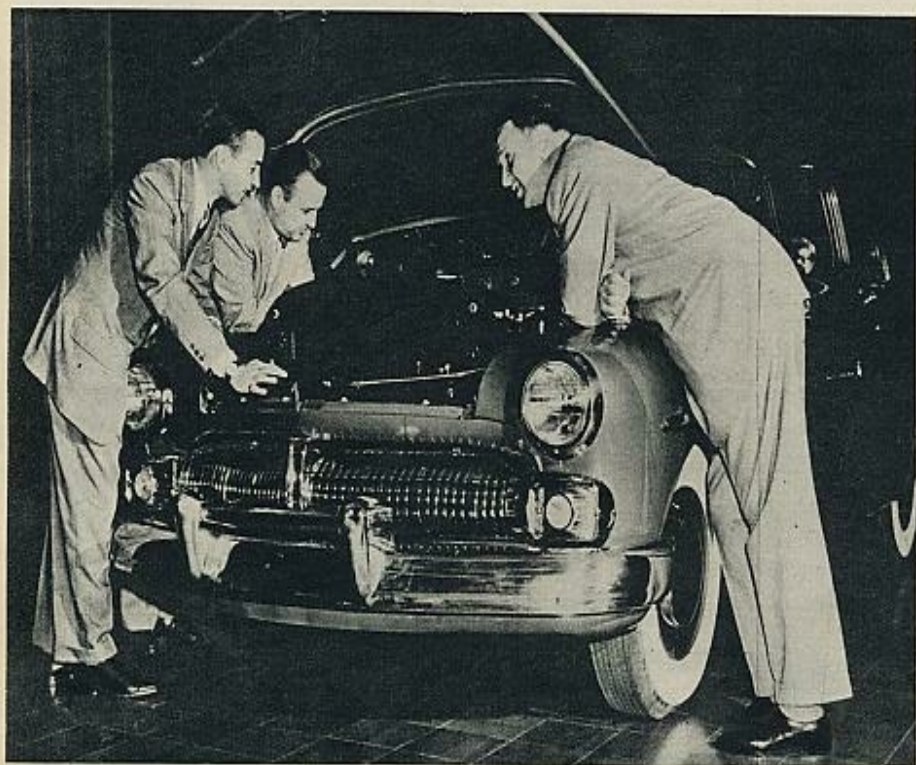
1937. Flamante, recién salido de la factoría, el «Ford» número veinticinco millones conducido por Edsel Ford. Su padre, desde el modelo primitivo, le saluda.



HENRY FORD



El apellido «Ford» ya sirve para denominar una teoría laboral y un imperio económico. He aquí la instalación de montaje de Milpitas, en California.



Han pasado ya muchos años desde que Henry Ford, señor, realizara en Detroit las primeras pruebas de un coche «movido sin caballos». Fallecido el iniciador de la dinastía, sus nietos continúan al frente de su herencia.

precisa. Y, asimismo, aseguraba que todos los problemas que afectaban en su tiempo a la humanidad hubieran podido ser evitados.

Amigo de Thomas Edison, practicó la filantropía y el mecenazgo. Creó un plan educacional en el que se combinan la teoría y la práctica, la ciudad y el campo, el pasado y el presente. Este plan aún se sigue en seis escuelas de Greenfield Village, cerca de Detroit.

En el Museo Henry Ford se conservan muchos recuerdos de la historia norteamericana. En él figuran el Laboratorio de Edison, la sala del tribunal donde Lincoln trabajó como abogado antes de dirigirse a Washington, y las reproducciones de la histórica sala del Congreso de Filadelfia. Hay también documentos, cuadros y multitud de objetos relacionados con la vida fordiana.

Sería incurrir en parcialidad, desligar la actuación de Henry Ford de las condiciones en que se realizó: las de la pujanza del gran capitalismo y del meteórico desarrollo de la industria norteamericana. Fue un resultado de las circunstancias y, a su vez, influyó sobre ellas. De ahí que su nombre constituya un excelente símbolo de una época que ya podemos considerar clausurada.

Henry Ford constituye un excelente símbolo de su época. No se puede desligar su actuación de las condiciones en que se realizó: las de la pujanza del gran capitalismo y el meteórico desarrollo de la industria U. S. A. Fue producto de su circunstancia.



FIN