



Por Ricardo Adonis P., Editor de [La Gaceta de los Clásicos](#)

Durante 2013 se celebraron los 150 años del nacimiento de Henry Ford. Como todo ser humano, su vida tuvo sombras y brillos, pero creemos que estos últimos predominaron. Trabajó duro para cumplir sus sueños pero, junto a ello, también sufrió. Fue un genio de la técnica y no lo hizo mal en los negocios.

Nació en la granja de su padre en Dearborn, Michigan, el 30 de julio de 1863. Allí aprendió y se fascinó con los motores de vapor de las máquinas agrícolas, que le develaron su gusto por la ingeniería mecánica.

En 1879, tras la muerte de su madre, dejó la granja para convertirse en aprendiz en la Michigan Car Company, un fabricante de coches del ferrocarril de Detroit. Luego, en 1896, ayudado por algunos amigos fabricó su primer vehículo, el *Quadricycle*. Tenía cuatro ruedas de alambre tipo bicicleta, dirigidas con un timón; y tenía sólo dos velocidades delanteras, sin reversa.



Henry Ford, de 33 años, conduciendo su *Quadricycle* (1896).

En 1898 siguió con un segundo auto con el cual Ford convenció a un grupo de empresarios a apoyarle en el riesgo más grande de su vida: crear una empresa para fabricar y vender carruajes sin caballos. La nueva compañía falló y para revivir su fortuna decidió construir coches de carreras. El éxito de estos coches, en especial el “999” atrajo patrocinadores y el 16 de junio de 1903, Henry había fundado su tercera empresa automotriz, **Ford Motor Company** la que hasta hoy existe.



Barney Oldfield y Henry Ford junto al "999"

El primer coche de la nueva empresa fue el modelo A. En 1907 el Ford modelo N, de cuatro cilindros y US\$ 600 se convirtió en el auto de mejor venta en el país. Pero esta vez Ford tenía una visión más grande: Fabricar un *"automóvil para la multitud"*, mejor y más barato. Con un pequeño grupo de empleados ideó el **Modelo T**, que presentó el 01 de octubre de 1908 y que a nuestro juicio es el verdadero auto de Henry Ford, pues lo mejoró y defendió constantemente. Sólo lo dejó de fabricar presionado por su hijo que deseaba fabricar un auto más moderno, ¡después de 20 años!! de Modelo T.

Inmediatamente el T se convirtió en un éxito enorme pues era fácil de mantener y manejar por caminos accidentados. Se hizo necesaria una fábrica más grande. En 1910 la compañía se mudó a una nueva planta especialmente diseñada en Highland Park, Michigan, al norte de Detroit. Allí Ford Motor Company comenzó una carrera implacable para aumentar la producción y reducir los costos. Henry integró conceptos que había visto en otras industrias no automotrices y en 1913 había desarrollado la famosa línea de montaje móvil para automóviles. Pero los trabajadores de Ford se oponían al trabajo repetitivo en la nueva línea. Henry respondió con su innovación más audaz, jamás pensada por industrial alguno: En enero de 1914 prácticamente duplicó los salarios a 5 dólares por día (unos 100 dólares al valor de 2011). De un plumazo estabilizó su fuerza de trabajo y todos querían ir a trabajar a las plantas de Ford. Y aumentó la productividad: Entre 1914 y 1916, la empresa duplicó sus beneficios desde los 30 hasta los 60 millones de dólares. *"Duplicar los salarios fue el mayor ahorro de costo que hice"*, diría más tarde Henry.



Línea de producción del Ford T en 1924.

Por otra parte, todo ahorro en la producción lo traspasaba al precio de venta: En 1922 la mitad de los autos en norteamérica eran T y se podía tener un nuevo Runabout de dos pasajeros por tan poco como \$269. Para ello ideó ahorros inimaginables. Se dice que las tablas del embalaje de algunas materias primas las había especificado de dimensiones y calidad tal que luego las usaba como piso de su Modelo T.



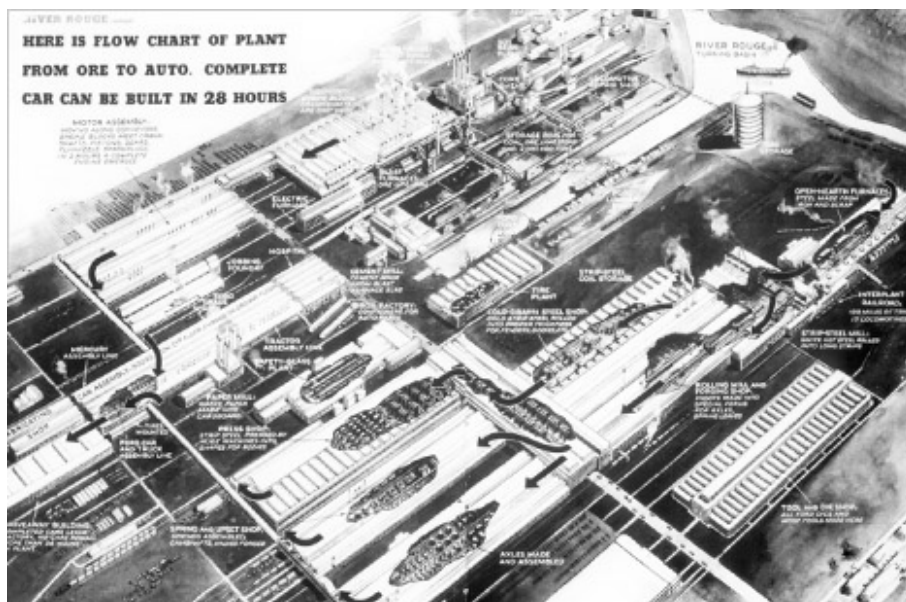
El Quadricycle junto al Ford T Nº 15 millones (1927).

Honestamente pensaba que el T era el auto que la gente quería. Ignoraba la creciente popularidad de autos más cómodos, elegantes y potentes como el Chevrolet o el Dodge y no escuchaba a su hijo Edsel ni a otros ejecutivos de Ford cuando le decían que era necesario un nuevo modelo. En 1927, medio a la fuerza, tras 15 millones de modelos T fabricados, decide terminar con su producción, cerrando las plantas por cuatro meses para preparar la fabricación del nuevo modelo, que apareció en diciembre de 1927. Era tan distinto al T que se pensó como equivalente a “comenzar de nuevo”, por lo cual se llamó “A”.



El Ford Nº 20 millones: Un Ford modelo A.

En 1917 Ford había comenzado la construcción de una fábrica más grande en el río Rouge, en Michigan. Tenía acceso por el río y ferrocarriles, llegando todas las materias primas, carbón y mineral de hierro por barco y por ferrocarril. En 1927, desde la refinación de las materias primas hasta el montaje final del automóvil ocurrían en esta gran planta que caracterizaba la idea de Henry Ford de la producción integrada. Sería la fábrica más grande del mundo. Por un lado entraban las materias primas básicas, y por el otro extremo salían automóviles.



Planta Ford de Rouge River. En 1930 salía de la línea de producción un nuevo automóvil cada 49 segundos.

Entre sus muchas investigaciones, hasta hoy se valoran aquellas que efectuó para tratar de incorporar plásticos de origen vegetal en el automóvil, llegando a construir experimentalmente partes de carrocería, con fibras que utilizaban soya. Es famosa su foto dando con un bate de beisbol sobre la maletera de soya de un Ford de 1940.



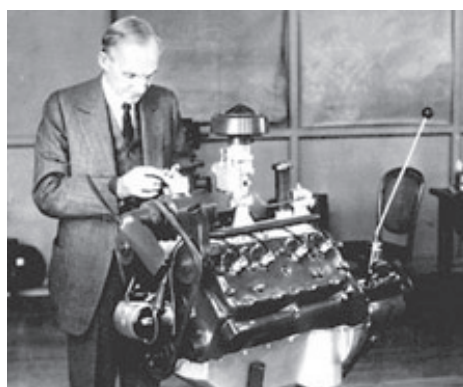
Henry Ford golpeando con un bate la tapa de maletero de soya de su auto personal.

También casi inventó un imperio en el naciente mundo de la aviación. El **Tri Motor Ford**, completamente metálico se constituyó en el avión estándar, antes que Douglas, en las principales aerolíneas mundiales. En Chile habría habido tres de estos Tri Motor, dos de ellos en Lan-Chile. Junto a ellos, el aeropuerto Ford en Dearborn, Michigan fue por mucho tiempo el más moderno y avanzado del mundo. Pero, hombre práctico, al ver que la rentabilidad no era la esperada, prefirió cerrar su capítulo aeronáutico en 1932.



"Stamped and delivered": Ilustración publicitaria de un Tri-Motor junto a un vehículo de entrega (sin duda, otro Ford). Año 1929.

Ese mismo año, a los 69 años de edad, Ford presentó su última gran innovación automotriz, el motor V8 ligero, de bajo costo. Pero no fue suficiente. Hacia 1936 Ford Motor Company había caído al tercer lugar en el mercado estadounidense, tras General Motors y Chrysler Corporation.



El primer V8 de Ford

Ford siempre odió la guerra por lo que cuando comenzó la Segunda Guerra Mundial en 1939, hizo todo lo posible para mantener a los Estados Unidos fuera del conflicto. Pero tras el ataque japonés a Pearl Harbor, Ford Motor Company se convirtió en uno de los principales proveedores de aviones, motores, jeeps y tanques. Sin embargo, ya envejecido, Henry Ford declinaba. Su hijo Edsel Ford murió en 1943 y dos años más tarde Henry cedió el control de la empresa a Henry II, hijo de Edsel. Henry se retiró a su finca Fair Lane, en Dearborn, donde murió el 07 de abril de 1947 a los 83 años, en una noche sin luz.