

EL FORD T MÁS GALLEGO

Esta unidad llegó a Muros en 1917 de la mano de una familia de empresarios conserveros, que lo tuvo en propiedad hasta el 2005, año en que fue rescatado por la Fundación Jorge Jove de una de las naves de la centenaria conservera Sel. A tan solo unos metros del mar, el óxido y la corrosión, fruto de años de salitre y humedad, habían deteriorado todos sus materiales.

Por **Oscar Ayerra**

Calificado como el automóvil más influyente del siglo XX, su constructor, Henry Ford, supo crear el equilibrio perfecto entre un auto económico y, además, rentable. Con más de 15 millones de unidades fabricadas puso a la sociedad sobre ruedas en la primera mitad del siglo XX. Todo comenzó en 1896, año en que Henry Ford construía su primer automóvil, el cuadriciclo. Con él empezaba el sueño de crear su propia fábrica de automóviles. Hecho que se hace realidad, no sin mucho esfuerzo y tras varias sociedades fallidas, en 1903 con la creación de la Ford Motor Company.

Una empresa que nació con la idea de hacer un automóvil fiable, económico y asequible. Un pensamiento que contrastaba radicalmente con la gran mayoría de los fabricantes del momento, quienes buscaban en las clases más adineradas a su cliente potencial.

En un pequeño almacén de carros en Detroit y con tan solo diez empleados empezaba la aventura. Allí salió a la luz en 1903 el primer



modelo, el A, el pionero. Lo seguiría el B y a partir de aquí fueron necesarias hasta 19 letras para llegar a la que sería la más famosa, la T, en 1908. Hasta ese momento, cada letra correspondía a un modelo diferente. Varios de estos, tuvieron bastante éxito de ventas, como el F o el N, que vieron aumentar su popularidad y con ello su demanda hasta llegar a vender más de 20.000 unidades. Muchos, sin embargo, ni siquiera pasaron de prototipos, incluso hubo dos variantes de lujo, la B y la K, que no acabaron de cuajar, con apenas 1.000 unidades vendidas.

Todos estos modelos, evoluciones y transformaciones darían como resultado final el que sería uno de los modelos más carismáticos de Ford, el modelo T.

EL MILAGRO T

Las primeras unidades de este modelo salieron en 1908 y rápidamente fue apreciado por su fiabilidad y una inusual facilidad de mantenimiento.

Solo en su primer año de producción se alcanzó la cifra de 10.660 unidades construidas. En esos momentos, el montaje se realiza de manera estática, en la que

varios trabajadores iban ensamblando cada pieza en una misma ubicación hasta que se terminaba. Esto suponía más de 12 horas de trabajo por coche. Un tiempo excesivo que no permitía aumentar la producción. Un problema que Henry Ford supo solucionar de forma magistral. Su solución lograba reducir en los años 20 a tan solo 93 minutos el tiempo de montaje por automóvil. Sería, a la postre, su gran aportación a la automoción mundial: el sistema de montaje.

Suponía un proceso estudiado donde cada trabajador realizaba una labor concreta y repetitiva y que a su vez abarataba el precio final. Era la primera vez que se aplicaba a la construcción de automóviles.

Con un precio de 825 dólares iniciales, la mitad de lo que costaban sus principales rivales, se convirtió en un éxito de ventas. Por ejemplo, la versión Tourer en 1915 costaba ya 490 dólares y diez años más tarde la continua optimización de ajustes en su línea de montaje permitió seguir reduciendo su precio hasta los 298 dólares en la recta final de su producción en 1927.

EXPANSIÓN

Fue denominado cariñosamente Tin Lizzie ('servienta de hojalata'), por la capacidad de trabajo, fiabilidad y versatilidad. Estas premisas, unidas a su bajo precio, multiplicaron las ventas, obligando a su vez a ampliar cada vez más sus instalaciones. Además de su principal factoría en Detroit, se construyeron varias fabricas en diferentes localidades de EE.UU., a la vez que comenzaba una

política de expansión que llegó a países de todo el mundo. En 1904 se introdujo en Canadá, y siguieron desembarcos en Inglaterra, Alemania, Australia o Japón, en 1925.

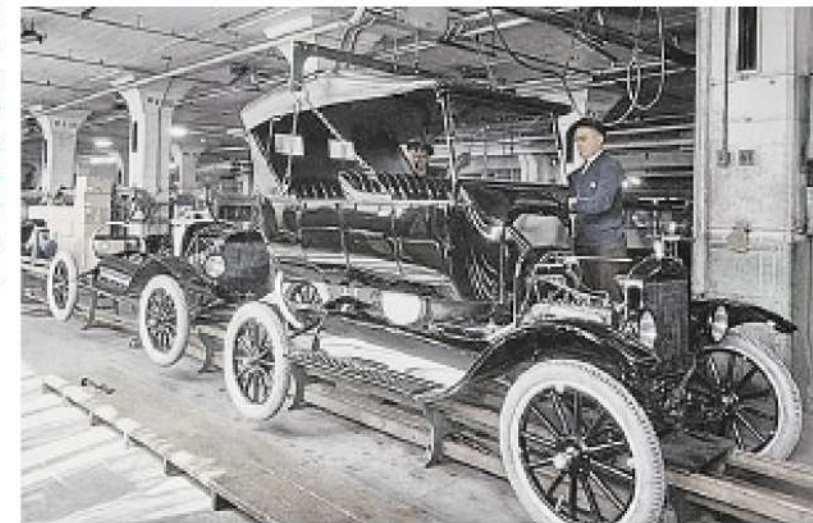
EL FORD T EN ESPAÑA.

En 1907 llega el primer Ford importado a España. En aquellos momentos solo se podía acceder a este vehículo a través del único agente comercial autorizado. Ubicado en aquella época en Barcelona, se encargaba de realizar el pedido a la fábrica americana. Sin embargo todo cambia a partir de 1919, momento en que la Ford Motor Company decide instalarse en nuestro país con el objetivo de conseguir rebajas en tasas e impuestos. Para ello se escoge finalmente la ciudad de Cádiz como la mejor opción para levantar su planta de montaje. Barcelona, la segunda opción, es descartada por la alta conflictividad laboral. El 5 de abril de 1920 sale el primer Ford T de la planta ubicada en una antigua bodega de vinos reconvertida en línea de montaje. Sin embargo, tan solo tres años después la Ford dejaría la ciudad,



FORDISMO

La capacidad de optimizar procesos en la línea de montaje supuso el gran cambio en la automoción mundial. Por ejemplo, el motor del Ford T en 1913 lo montaba un solo hombre en 10 horas. Tan solo un año más tarde, la misma labor la realizaban 84 trabajadores no cualificados en menos de 4 horas.



CONDUCCIÓN PECULIAR. Cada palanca tiene un cometido distinto al que hoy conocemos. En su día se exigía un carné de conducir especial solo para el modelo T.

EL ABUELO MURADÁN DE 103 AÑOS

En la parte baja de una antigua conservera de Muros, y a tan solo unos metros del mar, este Ford T todavía conservaba cierta dignidad cuando fue descubierto por la Fundación Jorge Jove en el 2005 (foto de abajo), a pesar de haber sido despojado de algunos elementos de su carrocería, como el capó o los guardabarros. Con más de 80 años de vida, en aquel momento, y con la humedad y el salitre como compañeros, todavía se mantenía casi entero. Algo insólito de no ser porque algún alma caritativa se dedicó, durante años, a salpicar con aceite su carrocería. Una especie de capa protectora casera que minimizó la dureza con que la corrosión actúa al lado del mar. No obstante, la fundación restauró durante varios años hasta la última pieza de este antepasado del automóvil hasta dejarlo tal y como salió de fábrica hace ahora 103 años.

EN LA MISMA FAMILIA

Fue comprado en 1917 por la familia de Timoteo del Sel, un empresario de salazón de pescado establecido en Muros desde 1894, donde construyó una fábrica, años más tarde reconvertida en conservera de pescado. Fábrica hoy rehabilitada y convertida en museo del mar, entre otras actividades.

Su primer propietario, Antonio del Sel, hijo de Timoteo, lo importó nuevo en 1917, seguramente a través de un agente Ford en Barcelona. Matriculado con el número 334, este Tin Lizzie, ha pasado por varias generaciones de la misma familia. Incluso después de haber cerrado la conservera en 1976, el vehículo siguió perteneciendo a sus descendientes. Es en el 2005 cuando la propia nieta decide deshacerse de él. En la actualidad, completamente restaurado, es una pieza de la Fundación Jorge Jove, encargada de conservar un patrimonio automotriz único y que verá la luz en cuanto se construya el museo de la automoción de A Coruña.

hecho motivado por los incontables problemas burocráticos contraídos con la autoridades andaluzas. Y trasladó dicha línea a la Ciudad Condal.

LA LÍNEA DE MONTAJE

Obsesionado por ahorrar tiempo en el montaje, Henry Ford estudió el comportamiento de máquinas para adaptarlas al movimiento humano. El reto consistía en adaptar el trabajo de un hombre al ritmo de una máquina. La velocidad y el movimiento tenían que ser los justos y precisos en cada momento, ni más ni menos. Una filosofía que bebía de los principios del taylorismo creado a mediados del siglo XIX y que dividía tareas en los procesos de producción, pero llevado hasta las últimas consecuencias. Poco a poco el proceso alcanzó hasta el último tornillo de la cadena de montaje, lo que obligó a contratar a miles de obreros, de los que el 95 % no eran cualificados, ya que en apenas tres días llegaban a desarrollar

al máximo el que sería su tarea en la cadena.

La reducción de tiempos obligaba también a una reducción de espacios, por lo que llegó un momento en que cada peón apenas se movía de un sitio concreto, evitando los paseos de años anteriores en busca de piezas, con lo que la repetición de los mismos gestos se multiplicaba. Esta monotonía de procesos también degeneraba la experiencia de cada trabajador y los problemas no tardaron en aparecer: accidentes por despistes y bajas, además de protestas, hicieron que se moderasen ciertos procesos, además de aumentar la rotación de trabajadores para paliar los efectos adversos. Sin embargo, la mejor solución vino con una subida de sueldo que la Ford ofreció a todos sus trabajadores, el doble que cualquier otra empresa. Medidas como los 5 dólares a la semana, una jornada laboral de 8 horas en lugar de 9, y cinco días de trabajo por semana, consiguieron compensar un trabajo duro, monótono e impersonal.

