

## El secreto de la fortuna de Henry Ford

---

M.B. :: 22/02/2005

Se habla de Henry Ford como un modelo de "capitalista popular". Este hombre, se dice, pagaba suficientemente a sus obreros para que compraran el coche barato que fabricaban. ¡Nada más lejos de la verdad! La gran lección de los intercambios sociales en la empresa Ford desde su fundación, es que cada mejora, para los obreros, fue conseguida por una lucha implacable.

Henry Ford fue uno de los primeros en aplicar a los coches las técnicas modernas de producción en serie -es decir, en hacerle conocer la miseria del trabajo en cadena a cientos de miles de obreros. En 1913, las condiciones de trabajo eran tan malas en Detroit, que la fábrica conoció una renovación de la mano de obra del 400% en el espacio de un año.

Al mismo tiempo que producía masivamente el Modelo T, Henry Ford produjo un "modelo de trabajo" de masa. Duplicó los salarios llevándolos a \$5 diarios, pero actuó como si así, hubiera comprado el cuerpo y alma de los asalariados. Para obtener el salario de \$5, era necesario ser el obrero perfecto.

La productividad aumentó rápidamente. Pero estos salarios se mantuvieron durante 30 años.

Los obreros eran vigilados por una legión de espías que fisgoneaban en sus vidas privadas para averiguar si gastaban juiciosamente esos \$5. Por ejemplo, se aconsejaba mucho a los obreros no fumar, no sólo en la fábrica, sino tampoco en su casa. "Si estudian la historia de la mayoría de los criminales, constatarán que eran fumadores empedernidos". Así pensaba el director Henry Ford. "La bebida, el juego y el billar estaban estrictamente prohibidos". Gracias al aumento de los salarios, Ford tenía a su disposición todos los trabajadores que necesitaba para aumentar la producción. Y cuando 10.000 desocupados se presentaron delante de las puertas de la fábrica, nuestro "amigo del trabajador", ordenó utilizar las mangueras anti-incendio para dispersar a los hambrientos.

En 1927 Ford decidió que el Modelo T había pasado de moda y, sencillamente, cerró la fábrica de Dearborn dejando a 60.000 trabajadores en la calle. La nueva fábrica en Red River, daba empleo a menos trabajadores. En 1932, 3.000 desocupados exigiendo trabajo, hicieron una marcha hacia la nueva fábrica. Henry Ford les dio la bienvenida a balazos. La policía y los gorilas de Ford abrieron fuego con ametralladoras. 4 hombres fueron asesinados y 20 heridos.

Mientras que la depresión golpeaba la economía, Henry Ford aceleró el ritmo de producción a un ritmo insoportable. Los hombres tenían úlceras y temblores. Se volvían sordos. Se decía entonces que 5 años de trabajo en la casa Ford transformaban un trabajador en un anciano. Henry Ford admitía públicamente que reinaba por el terror. Decía que "las organizaciones sindicales eran lo peor que se había inventado en la tierra". Utilizó 3.500 de sus esbirros para impedir que los sindicatos entraran en la fábrica.

El alcalde de Detroit apuntaba que "Henry Ford emplea algunos de los peores bandidos de la ciudad". En 1937, Walter Reuther, futuro presidente de la UAW (Unión de los Trabajadores del Automóvil) fue golpeado en Red River por distribuir panfletos sindicales. Había obtenido la autorización de la alcaldía pero no la de Henry Ford, el verdadero jefe de Detroit.

En 1938 Hitler condecoró a Henry Ford con la medalla de las Águilas Nazis Alemanas en reconocimiento por la propaganda nazi que el Gran Patrón lanzaba en la prensa americana. El terror reinaba en las fábricas de Ford. Nadie hablaba en la línea de producción y ni siquiera en la cantina por miedo a los delatores. Ni siquiera los capataces estaban seguros. Uno de ellos encontró su escritorio partido en 2 con un hacha. Evidentemente Henry Ford juzgaba su trabajo insuficiente. Por una simple sonrisa los trabajadores podían ser despedidos.

Finalmente, con la entrada de los Estados Unidos en la segunda guerra mundial, el reino de terror de Ford fue barrido por el regreso al pleno empleo.

Debido al estancamiento, los salarios de los trabajadores de las fábricas de Henry Ford llegaron a ser muy inferiores a los de otras fábricas automovilísticas y los sindicatos todavía no conseguían ningún derecho. Los hombres que se sintieron con confianza para demostrar su compromiso sindical fueron despedidos de la fábrica.

Más tarde llegó el cambio de Abril de 1941. Ocho obreros que habían sido transferidos a la sección de laminación (la sección de castigo) donde las condiciones de trabajo estaban al límite de lo soportable, fueron de sección en sección desafiando a los gorilas de Ford y cantando "Solidarity Forever" (solidaridad para siempre). Sección tras sección toda la fábrica se paralizó.

Ni un alma pudo entrar en la fábrica. 36 hombres fueron heridos en el transcurso de los días siguientes. Pero la culminación victoriosa de la huelga era ya un hecho. La UAW controlaba una superficie de 20 Km<sup>2</sup> de la fábrica. Ford no tuvo más remedio que negociar con el sindicato. La fábrica Ford llegó a ser la primera de la industria automovilística en contratar únicamente a trabajadores sindicalizados.

Durante la guerra, para incitar a los responsables sindicales a reclutar trabajadores para el frente, Roosevelt sólo otorgaba contratos militares a las empresas donde existían sindicatos. De golpe, Ford se benefició de succulentos contratos, que volvieron a levantar la empresa en los 4 años siguientes.

*(La Riposte) Traducción: El Militante*

---

<https://www.lahaine.org/mundo.php/el-secreto-de-la-fortuna>