



**VIII
Encuentro
de trabajo sobre
historia de
la contabilidad**

—
Soria
14 —
16
noviembre
2012

**FORD EN ESPAÑA (1920-1939). PANORAMA DE ASPECTOS HISTÓRICOS,
AUTOMOVILÍSTICOS, EMPRESARIALES Y CONTABLES**

Javier Martínez Romera

FORD EN ESPAÑA. (1920-1939)

**PANORAMA DE ASPECTOS HISTÓRICOS,
AUTOMOVILÍSTICOS, EMPRESARIALES Y CONTABLES.**

Javier Martínez Romera
Universidad de Valladolid
javimart lesp.uva.es

FORD EN ESPAÑA. (1920-1939)

PANORAMA DE ASPECTOS HISTÓRICOS, AUTOMOVILÍSTICOS, EMPRESARIALES Y CONTABLES.

RESUMEN

La marca de automóviles Ford y sus novedosos procesos productivos desempeñaron un papel fundamental en el proceso de motorización mundial y español donde la empresa abrió una planta de montaje en Cádiz en 1920, trasladada a Barcelona en 1923.

Modelos como el Ford T, el A, el V8 y el 8 H.P. además de la capacidad de la marca para adaptarse a las cambiantes circunstancias políticas del momento, hicieron que la fábrica consolidase su posición y alcanzase un papel preponderante. La Guerra Civil y el posterior período autárquico truncaron todos los planes de expansión y alejaron la actividad de la empresa de España durante más de medio siglo.

FORD EN ESPAÑA. (1920-1939)

PANORAMA DE ASPECTOS HISTÓRICOS, AUTOMOVILÍSTICOS, EMPRESARIALES Y CONTABLES.

Javier Martínez Romera
Universidad de Valladolid

1. INTRODUCCIÓN

El automóvil ha sido, sin lugar a dudas, desde su aparición a finales del siglo XIX, el protagonista indiscutible de la segunda revolución industrial y ha modificado, en gran medida, los hábitos sociales e incluso culturales del mundo occidental, amén de haber producido un importante cambio en los modos organizativos y operativos de la empresa actual.

Si tomamos como partida de nacimiento del automóvil la puesta en marcha con éxito del triciclo de Karl Benz en 1886, durante sus dos primeras décadas la nueva invención, que conjuga muchos de los avances técnicos y de la ingeniería química de los decenios anteriores, aparece como algo caro, complicado de mantener y utilizar y al alcance, sobre todo como pasatiempo, de una minoría de la población.

La estrategia empresarial de esos años no es tal sino que no pasa de ser una mera industria de componente artesanal, con producciones limitadas y de hegemonía europea, fundamentalmente francesa, pero también alemana y británica. Las carreras van a ser durante estos años el modo principal de captación de clientela y el mayor altavoz de los progresos técnicos del naciente automóvil.

Este panorama se vera alterado por la propia evolución del producto y, en gran medida, por la inestimable contribución de un personaje como Henry Ford (1863-1945) que va a aplicar al automóvil las técnicas de fabricación ya propuestas por Taylor en el siglo XIX y va a conseguir diseñar un producto que, por técnica y por precio, pueda ser utilizado por una amplia mayoría de usuarios.

La contribución de Ford ha sido ampliamente analizada desde muchos puntos de vista; mercantiles, empresariales, históricos e incluso sociológicos. En nuestro breve trabajo trataremos de tomar como punto de partida el anhelo de Ford de crear un coche universal¹, un producto que pudiera ser vendido en todo el mundo y que desde el conservadurismo mecánico, la calidad del producto y su adaptación al mercado pudiera satisfacer las necesidades de los incipientes automovilistas en cualquier parte.

El coche que va a cumplir todos estos requisitos y va a convertir a Ford en una empresa mundial y, en términos actuales, globalizada, es el Ford modelo T que entra en producción en serie en 1908 y alarga su fabricación hasta 1927.

Con este producto y sus sucesores, el modelo A, el B y el V8, Ford conquista rápidamente el mercado norteamericano y alcanza unas ventas muy importantes para el momento. Al mismo tiempo, Ford se va a plantear pronto su expansión fuera de

¹ Ford, 1925: 72.

Estados Unidos, primero a Gran Bretaña en 1911, después a Francia en 1914 y, ya tras el final de la Primera Guerra Mundial, a España en 1920.

Trataremos en las siguientes páginas de realizar una síntesis de diferentes aportaciones y fuentes que han analizado el devenir de la compañía Ford en España desde puntos de vistas dispares aunando aspectos históricos de la compañía con los vaivenes de la España de cada momento, con aspectos automovilísticos como la descripción de los distintos modelos y productos que la compañía ofreció al mercado español en cada momento, y que van a ser el aspecto esencial de su relación con el público, así como con cuestiones más propias de la organización societaria de la empresa y sus aspectos contables.

Comenzaremos, en primer lugar, situándonos en el ámbito político y de la industria automovilística de la España del momento en el que Ford se establece en nuestro país y terminaremos nuestro recorrido en un momento tan significativo como es el final de Guerra Civil en 1939. El conflicto y, más aún, los posteriores años de autarquía y economía intervenida y estatalizada cambiaran la tendencia de crecimiento y expansión de Ford en España seguidos hasta aquel momento y llevarán a la multinacional al abandono de su filial en 1954. Ford únicamente volverá a fabricar en España en 1976, en unas circunstancias económicas y políticas totalmente distintas, pero con otro vehículo de vocación universal como era el Ford Fiesta.

2. La industria automovilística española antes de Ford.

La bibliografía sobre la historia del automóvil en España es breve y fragmentaria. Aparte de la labor divulgadora que grandes aficionados al automóvil como Emilio Polo, Pablo Gimeno Valledor y José Antonio Aldasoro² han realizado desde las páginas de revistas especializadas como *Motor Clásico*³ y *Coches Clásicos*⁴ solo contamos con dos obras de envergadura, solvencia y planteadas con afán totalizador. El estudio de Joaquín Ciuro de 1970, *Historia del Automóvil en España* y la del ya citado Gimeno Valledor de 1996. *El automóvil en España. Su historia y sus marcas*. Ambos autores coinciden en señalar los mismos argumentos que también apunta Tusell⁵; la debilidad industrial española congénita a todo el siglo XIX, la carencia de una tecnología nacional propia de gran envergadura, la dependencia exterior de los grandes capitales necesarios para la industrialización y la escasa demanda interior hacen prácticamente imposible el surgimiento en España de una industria consolidada como la que ya aparece en Francia en la primera década del siglo XX (Renault, Panhard...) y mucho menos de las grandes industrial de producción masiva de Estados Unidos (General Motors, Ford...)

Únicamente a partir de 1899 aparecerá una industria de envergadura con la constitución de la Hispano Suiza en Barcelona. Compañía muy conservadora en lo organizativo y financiero, marca de su socio capitalista Damián Mateu, pero innovadora en lo tecnológico, aportación del suizo Mark Birkit que supo, además, internacionalizar el negocio con la apertura, ya en 1909, de una filial en París que

² El periodista del Motor José Antonio Aldasoro realizó a mediados de los años noventa un magnífico trabajo sobre la historia de Ford Motor Ibérica titulado *Ford Motor Ibérica. Del pequeño Ford al camión Ebro. Historia de una marca. (1929-1970)*. Dicho trabajo obtuvo un accésit en el III Concurso de Investigación de la Fundación RACE pero desgraciadamente no fue publicado. Agradecemos a su autor que nos lo haya facilitado para la elaboración del presente trabajo.

³ Revista mensual que se publica desde 1986, siendo la decana de las publicaciones españolas del ramo.

⁴ Revista mensual que se publica desde 2005.

⁵ Tusell, 1996: 224.

reportó considerables beneficios al grupo con la fabricación de motores de aviación para la Gran Guerra y, después, de automóviles de gran lujo y elevado refinamiento técnico. La fábrica original de la Sagrera en Barcelona se especializó fundamentalmente en la producción de camiones y omnibuses y en una gama de turismos ligeramente inferior a los muy lujosos comercializados en Francia.⁶

Con la mejora económica auspiciada por el aumento de las ventas de las empresas españolas en el exterior durante la Gran Guerra, creció el número de fabricantes de turismos, sobre todo, en Barcelona, única ciudad española con un tejido industrial suficiente que pudiera dar un soporte a la naciente industria de coches pequeños conocidos como *cyclecars*, (Díaz y Grillo, Soriano, David...) que tendrán una cierta vocación deportiva pero ni un planteamiento inicial ni medios para llevar a cabo una labor de motorización de envergadura. Únicamente la marca Elizalde llegará a ocupar un lugar de cierta importancia por debajo de los Hispano, con un producto conservador en lo mecánico pero bien terminado, que llenará los garajes oficiales en la época de la dictadura de Primo de Ribera.

La sociedad de la época con una España de 21.303.162 millones de habitantes en 1920⁷ no contaba con un grupo social amplio que pudiese aspirar a tener un automóvil como elemento de trabajo u ocio según la idea expuesta por el propio Henry Ford.⁸ Si un obrero de Ford podía aspirar a comprarse un Ford modelo T,⁹ en España un obrero industrial nunca podrá acceder a un producto tan caro y su uso y difusión quedarán limitados a una clase alta que no desea hacer la considerable inversión de un Hispano Suiza o un Elizalde, generalmente conducido por un chofer, o a una clase profesional acomodada (médicos, abogados, ingenieros, comerciantes...) que necesita el automóvil para su propio uso en una mezcla entre uso lúdico y herramienta de trabajo.

Por otra parte, la propia situación política del momento no ha acabado de serenarse tras los acontecimientos de la huelga general revolucionaria de 1917, la división entre anglófilos y germanófilos producida por la Gran Guerra, la siempre presente amenaza de conflicto en Marruecos y la incapacidad de un sistema político, el de la Restauración, que por su propia configuración oligárquica y caciquil, que no dejaba de ser funcional en su nacimiento en 1876, que había sido incapaz de evolucionar hacia formas más abiertas, capaces de dar solución a los problemas de cohesión social y estancamiento que se plantean en la España de las primeras décadas del siglo XX.

3. El Ford T llega a Cádiz (1920-1923).

Pese a esta situación, convulsa en lo interno y débil en lo económico, España siempre estuvo presente en los planes de expansión de Ford. La idea de Henry Ford de crear un automóvil para todos los públicos se plasma con la presentación del Ford modelo T en 1907. Diseñado por los ingenieros J. Galamb y G.H. Wills bajo la supervisión de Henry Ford el vehículo presentaba un motor de cuatro cilindros y 2.280 c.c. con válvulas laterales, distribución no regulable y culata desmontable. La caja de cambios no disponía de engranajes desplazables y regulaba un cambio epicicloidal de dos relaciones que no se manejaban con una palanca sino, simplemente apretando un pedal que bloqueaba la corona del planetario correspondiente.¹⁰

⁶ Polo, 1994 y Polo 1997.

⁷ Tusell, 1996: 236

⁸ Ford, 1924: 115.

⁹ Ford, 1924: 117.

¹⁰ Elaborado a partir del *Manual del Usuario Ford Modelo T*. Barcelona. 1924.

En su primer ejercicio, 1907,¹¹ la primera agencia Ford en España, la de Barcelona, vendió 5 unidades que en 1908, año de la entrada del Ford T en la cadena de producción en serie, aumentaron a 190. No obstante las ventas del vehículo en España se van a generalizar, fuera de Madrid y Barcelona, a partir de 1911-1912 con la expansión progresiva de la red de agencia Ford en esos años pese a que el modelo oscila en un precio entre 6000, la carrocería abierta de dos plazas *roadster*, y 9.900 pesetas la cerrada *landaulet*.



El Ford T en su versión Touring de 1920 fue la primera versión ensamblada en la factoría de Cádiz.¹²

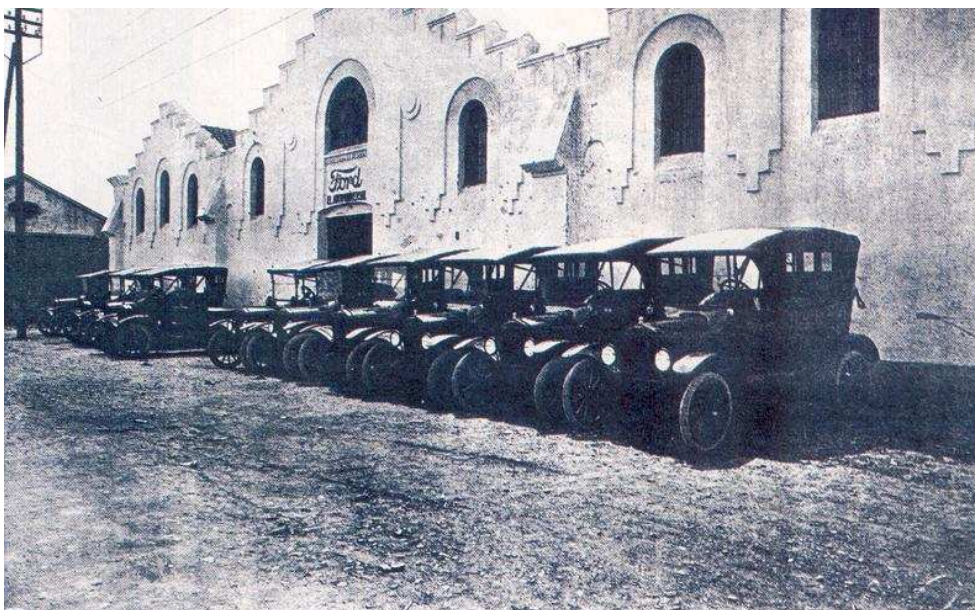
Finalizados los esfuerzos bélicos, la central de Ford en Estados Unidos, con la colaboración de la filial de Gran Bretaña, va a llevar a cabo el proyecto de instalarse en España, concretamente en Cádiz. La idea de Ford es contar con una buena base de operaciones para el ensamblaje de conjuntos fabricados en Estados Unidos o en la filial inglesa y que cubriera el propio mercado local español, el de Portugal y el de Marruecos y el área noroccidental de África. Cádiz tiene la ventaja de contar con un magnífico puerto que facilite la llegada de piezas para ensamblar así como la distribución de los coches ya montados. Por el contrario, carece de una mano de obra especializada en el ramo. Algo que sólo se va a encontrar en ese momento en Barcelona, ciudad que Ford quiere evitar por su elevada conflictividad laboral, en un momento en el que las luchas entre patronos y sindicatos, sobre todo anarquistas, esta en su punto álgido.¹³

¹¹ Aldasoro: 9.

¹² Todas las ilustraciones utilizadas en el presente trabajo pertenecen al archivo personal de su autor.

¹³ Tusell, 1996: 219.

El consejo de administración de la Ford Motor Company¹⁴ va a autorizar en mayo de 1919 la apertura de su filial en España y nombra a Arthur Lloyd Davies, un argentino de ascendencia inglesa, como primer director, dando cuentas a un consejo de administración presidido por Edsel Ford, hijo de Henry Ford, y que sólo cuenta con un español, Leonardo Rodríguez ex ministro y ex diputado entre sus miembros. Así las cosas¹⁵, tras el alquiler y acondicionamiento de las naves de montaje, en abril de 1920 comienza la actividad de la nueva fábrica con una previsión inicial de montaje de 2.000 vehículos el primer ejercicio y 5.000 el segundo.¹⁶ Los problemas no tardaron en manifestarse, al principio con la huelga del puerto de Cádiz y, posteriormente, con las dificultades de la mano de obra para adaptarse a los nuevos métodos de trabajo importados directamente de Estados Unidos. No obstante, en octubre ya se habían vendido 700 coches con una facturación de 3,2 millones de pesetas.¹⁷



Los primeros Ford modelo T *Touring* de 1920 estacionados delante de las naves de ensamblaje en Cádiz listos para su transporte y venta.

Pese al éxito comercial, la estructura interna de la filial no se revelaba como la más adecuada, con un consejo de administración con ninguna presencia en España y unos talleres que no terminan de funcionar con todo su potencial debido a la mala elección inicial en una zona muy estratégica pero sin ninguna tradición industrial que, impide por lo tanto, recurrir a una inexistente red de proveedores locales, algo que en los próximos años será de capital importancia, habida cuenta de las obligaciones legales de ir nacionalizando progresivamente la producción que van a aparecer en los años siguientes.

4. Ford en Barcelona 1923-1928.

Todos los inconvenientes que acabamos de exponer van a llevar a Ford a tomar finalmente la decisión de trasladar sus actividades a Barcelona, concretamente a unas

¹⁴ Aldasoro: 16.

¹⁵ La etapa de Ford en Cádiz cuenta con un interesante estudio, con un profuso apoyo gráfico, realizado por Manuel Martínez Cordero en 1998. Véanse páginas 24 y siguientes.

¹⁶ El mejor trabajo sobre la compañía Ford en España en sus aspectos empresariales es, sin ninguna duda, el de Salvador Estapé Triay publicado en 1998. Lo citaremos ampliamente en los siguientes apartados. Aquí véase página 21.

¹⁷ Estapé Triay, 1998: 22, tomado de las actas del Consejo de Administración.

naves industriales que se alquilan en la Avda. Icaria, 149. El 19 de abril de 1923 el Consejo de Administración celebra su primera reunión en las nuevas instalaciones. En dicha reunión de acuerdo duplicar el capital inicial de la sociedad hasta el millón de pesetas mediante la emisión de 500 nuevas acciones de 1.000 pesetas cada una.

Se trataba así de aumentar la participación española en la sociedad mediante la incorporación de nuevos accionistas locales. El cambio de ubicación va a permitir aprovechar, así mismo, la red de proveedores y talleres especializados en el campo de la automoción que otras industrias asentadas en Barcelona han ido creando, así como la lógica sinergia con otras actividades industriales asentadas en la ciudad condal.

La medida va a ser totalmente acertada por cuanto el 13 de septiembre de ese mismo año de 1923 se va a producir un golpe de estado encabezado por el general Miguel Primo de Ribera que va a poner fin al orden legal establecido desde la instauración de la restauración en el último cuarto del siglo XIX. El nuevo gobierno, con el apoyo del rey Alfonso XIII y una amplia aceptación social inicial va a iniciar una serie de cambios legales en el ámbito de la industria y de las comunicaciones que van a afectar en gran medida a la industria del automóvil.

Al mismo tiempo, el ya veterano Ford modelo T sufre una importante renovación estética en 1924. Al mismo tiempo que se introducen estas mejoras y, en consonancia con lo que ocurre en Estados Unidos, el precio de la gama alcanza su punto más bajo, estabilizándose entre las 4.000 y las 5.000 pesetas, dependiendo de la carrocería que se elija.¹⁸

Esta política de mejoras y precios competitivos, pese a que el veterano T es un producto ya técnicamente obsoleto, van a llevar a un considerable aumento en la cifra de ventas. A ello también va a contribuir la nueva política gubernamental de impulso al transporte terrestre y de construcción y mejora de carreteras. Todo ello, unido a la relativa estabilidad económica previa a la crisis económica de 1929, hacen que estos sean unos años de consolidación y beneficios para la empresa, por otra parte, algo común a toda la industria del ramo, ya que en 1928 se alcanza un record de matriculación de vehículos en España de más de 37.0000 unidades,¹⁹ cifra que, debido a la crisis económica de 1929, la Guerra Civil y la posterior autarquía económica no se alcanzará de nuevo hasta 1954.



Algunas camionetas Ford T y tractores en la puerta de las instalaciones Ford de la Avda. Icaria de Barcelona.

¹⁸ Aldasoro: 23.

¹⁹ Gómez Mendoza, 1989: 46.

5. Un producto revolucionario. El Ford A de 1927.

Los buenos resultados en España, no se correspondían exactamente con la situación de Ford en Estados Unidos. Tras alcanzar un tope en las ventas en 1923-1924, el veterano Ford T perdía terreno con respecto a la competencia, fundamentalmente frente a Chevrolet y sus nuevos motores *stove bolt* de culata plana y seis cilindros puestos a la venta a precios muy asequibles. Vencida la resistencia de Henry Ford a jubilar el modelo T y a instancias de su hijo Edsel, las fabricas Ford pararán durante cuatro meses para dar paso en noviembre de 1927 a la presentación del nuevo Ford modelo A.



El Ford A, tanto en su versión más básica *Tudor*, cerrado de dos puertas de 1928 (arriba), como en la versión *phaeton* abierta (en su publicidad de 1930) fue un considerable éxito de ventas en España.

El nuevo vehículo presentaba una línea línea, tomada a escala de un modelo de más lujo como era el Lincoln, marca también propiedad de Ford, con unos acabados y

detalles más lujosos que los del Ford T, un mejor y más completo sistema de frenos²⁰ a las cuatro ruedas y un indestructible motor de cuatro cilindros de 3.286 cc. y 24 CV de potencia a 2.200 r.p.m., capaz de alcanzar una velocidad máxima de casi 100 Km. por hora, con una suavidad de marcha muy considerable para la época.

El nuevo vehículo fue presentado en Nueva York a finales de noviembre de 1927 y en España a finales de enero de 1928 en Madrid ²¹ con prueba de Su Majestad el rey Alfonso XIII, gran aficionado al automóvil, incluida. Las ventas fueron muy elevadas desde el primer momento. El éxito del Ford A, muy apreciable como vemos en la tabla, fue, unido a otras circunstancias que comentaremos a continuación, fue decisivo para emprender los importantes cambios de estrategia empresarial que se van a producir en los años siguientes.

CUADRO I

AÑO	Unidades Ford A Montadas en España
1928	2.282
1929	6.366
1930	5.004
1931	1.571
Total:	15.223
3,75% de la producción mundial del Ford A fuera de Estados Unidos (406.185 unidades) ²²	

6. Nueva empresa: Ford Motor Ibérica (1929) y nuevos modelos, el Ford V8 y el Ford 8 H.P. (1932).

El éxito del nuevo modelo enfrente a la filial de Ford en España a nuevos retos organizativos necesarios para hacer frente a un montaje de un número cada vez mayor de unidades. Esto, unido al creciente nacionalismo industrial de la Dictadura, que, en parte, heredará después la República va a mostrar claramente la necesidad de nacionalizar cada vez más la producción.

Fruto de ambas necesidades, en 1929 la filial Ford se va a transformar en Ford Motor Ibérica Sociedad Anónima Española, con una marcada vocación de ser o, por lo menos aparentarlo, una empresa enteramente nacional. El capital aumenta a 15 millones de pesetas y se reorganiza el consejo de administración y las divisiones de la fábrica.²³ La vocación de nacionalizar cada vez más la fábrica se ve en una adaptación paulatina del producto, en la utilización de proveedores nacionales y en la voluntad de incorporar accionistas españoles que, en última instancia, sirvan de argumento o de medio de presión en las habituales negociaciones con el gobierno, que desde el inicio

²⁰ Elaborado a partir del *Libro de Usuario. Ford Modelo A*. Barcelona. 1928.

²¹ ABC, 25 de enero de 1928.

²² Datos facilitados por el Model A Ford Club of America. (Club Estadounidense del Ford Modelo A).

²³ Estapé Triay, 1998: 42.

del período del Directorio Militar tiene un acerbo nacionalista en lo económico cada vez más marcado.²⁴

Parece interesante reproducir aquí la nomina de accionistas más importantes de este periodo:²⁵

CUADRO II

Accionistas	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Ford Motor Company	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000
Conde de Güell	235	217	291		105		
Marques de Hoyos	72				50		
Riera y Soler	200	200	200	100	150		100
Banca López Bru	348						
A. García Munté	122	210	185	185	205		205
A. Mas Sardá	50	325	357	400	274		424
Geo Jenkins	630	570	810	700			500

Estas decisiones se van a ver inmediatamente como acertadas en el nuevo ciclo político. La dictadura de Primo de Ribera, pese a sus logros iniciales de terminar con los conflictos en Marruecos²⁶ y un cierto impulso económico debido a las obras públicas no sobrevivió al envite de la crisis de 1929, el deterioro económico, la devaluación del cambio de la peseta y la cada vez mayor contestación interna hicieron que Primo de Ribera presentase su dimisión el 28 de enero de 1930. Tras varios gobiernos efímeros que intentaron volver a la legalidad anterior al golpe de estado de 1923, el propio régimen monárquico cayó arrastrado por el fin de la dictadura. Tras la derrota de las candidaturas monárquicas en las elecciones municipales del 11 de abril de 1931, se proclamaba la república el 14 de abril de 1931 y Alfonso XIII partía para el exilio.

El nuevo gobierno va a reorganizar rápidamente aspectos tan importantes como la producción industrial o la política de aranceles. Probablemente la medida que tenga más influencia posterior para las actuaciones de Ford en España sea el decreto de 3 de julio de 1931²⁷ que establecía un sistema de bonificaciones arancelarias para la importación de vehículos desarmados destinados a ser montados en España a los cuales debía incorporarse una proporción creciente de elementos de fabricación nacional. Un decreto posterior de 10 de diciembre de 1931 puntualizaba los términos de aplicación del anterior, estableciendo una escala de porcentajes mínimos de los materiales en un 70% del peso del vehículo en un plazo de seis años, determinado además las bonificaciones arancelarias a conceder cada anualidad de acuerdo con los porcentajes de nacionalización obtenidos.

La legislación parecía hecha a la medida de Ford, y de otras empresas que también montaban sus coches en España, como General Motors, también en Barcelona, y no tanto para las marcas españolas que no van a poder competir con los productos

²⁴ Tusell, 1996: 253.

²⁵ Estapé Triay, 1998: 17. Reelaborado a partir de las Actas de la Junta de Accionistas de Ford Motor Ibérica.

²⁶ Tusell, 1996: 250.

²⁷ Estapé Triay, 1998:42.

foráneos y se van a ver seriamente perjudicadas por la reglamentación y por las consecuencias de la crisis económica de 1929.

Ford, teniendo en cuenta la nueva situación, iniciará un programa de formación de proveedores que hará que en 1934 el volumen de material español utilizado asciende ya a 15 millones de pesetas.²⁸

Paralelamente se va a iniciar también una campaña de diversificación del producto con la presentación de un nuevo modelo que sustituya al A, no repitiendo el error de mantener tanto tiempo un modelo en el catálogo como había ocurrido con el T. El 22 de mayo de 1932²⁹ se presenta en la Plaza de Cataluña de Barcelona la nueva gama de vehículos. La carrocería de nuevo diseño oculta dos gamas de motores, una más económica con el mismo cuatro cilindros del Ford A y uno de 8 cilindros en V que se va a mantener en producción hasta el estallido de la Guerra Civil en 1936. El motor, alabado en la época como un prodigio de diseño, todavía se perfeccionaría más en 1934 alcanzando una cilindrada de 3.622 c.c. y una potencia máxima de 65 CV. que rendían una velocidad máxima de 130 Km./h.³⁰



El Ford V 8 de 1932 era un prodigio de ingeniería en el momento de su presentación.

Pese a su calidad técnica, el V8 no alcanzó las ventas del Ford A por su mayor complejidad, precio y coste de mantenimiento. No obstante, Ford, por primera vez en su historia en España va a diversificar su gama de productos con la presentación de otro modelo de gama más baja, el Ford 8 H.P.

Originalmente un diseño de la filial Ford en Gran Bretaña, allí conocido como Ford Y, el 8 H.P. trataba de completar la gama Ford en su segmento más básico, con un automóvil pequeño pero de buen rendimiento. Fue presentado en la primavera de 1932³¹ e iba provisto de un motor de cuatro cilindros en línea de 933 c.c.³² que rendían

²⁸ Estapé Triay, 1998: 42.

²⁹ Aldasoro: 64.

³⁰ Elaborado a partir de *Ford V8. Manual del Usuario*. Barcelona.1932.

³¹ Aldasoro: 63.

³² Elaborado a partir de *Ford 8 H.P. Manual del Usuario*. Barcelona.1932.

23,4 CV a 4.000 r.p.m. que le permitían alcanzar una velocidad punta de 90 Km./h controlables mediante un sistema de frenos mecánicos a las cuatro ruedas. Con un precio de 8.550 pesetas, las ventas fueron muy apreciables, en parte debido a la intensa campaña de publicidad que no dudo en utilizar incluso a la Miss España del momento.



Ford utilizó incluso a Miss España 1932, Miss Barcelona Teresa Daniel, en la presentación de su pequeño modelo.

7. Los años de esplendor 1935-1936.

La adaptación a las nuevas circunstancias políticas y a las nuevas normas económicas, fiscales y arancelarias, así como la adaptación y diversificación de la gama de modelos, hicieron que Ford alcanzase un puesto preeminente en el mercado y no se viese en exceso afectada por las convulsiones políticas crecientes como el ciclo revolucionario de 1934 o la creciente conflictividad laboral.

Así, 1935 supone un aumento considerable en la nacionalización de los vehículos alcanzándose ya en 1936 a un mínimo del 33% que en algunos modelos llega al 50% e incluso el 60%.³³ La situación impulsa a Ford en 1935 a plantearse el traslado desde las naves alquiladas de la Avenida Icaria a una fábrica propia construida en el Puerto Franco de Barcelona. Incluso, ya en 1936, una delegación de arquitectos norteamericanos visitaron Barcelona para levantar los planos de la nueva fábrica que ocuparía unos 32.000 metros cuadrados con una edificación por valor de ocho millones de pesetas y un utillaje por otros dos millones más para alcanzar una producción de 75 unidades diarias. Como los terrenos adquiridos ocuparían el doble de la superficie

³³ Estapé Triay, 1998: 43.

construida, se podrían realizar ampliaciones futuras según las necesidades de cada momento.³⁴



El Ford 8 H.P. en la línea de montaje en los años de mayor producción de Ford Motor Ibérica S.A.E..

Como vemos, la inestabilidad política nacional y europea, con el aumento de la tensión internacional que supuso la subida al poder de Hitler en enero de 1933 y el inicio de las campañas de expansión agresiva de Mussolini con la invasión de Etiopía en octubre de 1935, no cambiaron la idea que Ford mantenía desde el final de la Primera Guerra Mundial de que España podía ser una muy buena base de operaciones comerciales, argumento refrendado en los años inmediatamente anteriores por la buena marcha de las ventas pese a los vaivenes políticos y económicos y en la creación de un importante tejido industrial de proveedores que empleaban casi a dos mil trabajadores además de la cifra variable de empleados de la fábrica Ford que en algunos momentos casi alcanzó los ochocientos trabajadores.³⁵

8. Punto y aparte. La Guerra Civil Española. 1936-1939.

Desgraciadamente, las circunstancias históricas vinieron a alterar tan prometedores planes de expansión y consolidación. Con el estallido de la Guerra Civil Española en julio de 1936, la fábrica Ford fue intervenida por el Comité de Defensa de Poble Nou formado, fundamentalmente, por anarquistas miembros de la CNT y la FAI. Tras la incautación de la fábrica se produce una importante fractura ideológica dentro de la propia fábrica entre los cuadros directivos, más proclives a la ideología del alzamiento militar y parte de la masa obrera, más afín a los planteamientos de los anarquistas. El afán entorpecedor de unos y las ansias colectivizadoras de los otros llevaron al colapso de la fábrica que no haría uso de su amplia capacidad productiva en todo el conflicto, como vemos en el cuadro de producción adjunto.³⁶

³⁴ Estapé Triay, 1998: 44. tomado del informe del Director General de FMI de las actividades durante la Guerra Civil, Caja 7557, Archivo Ford Motor Ibérica, Barcelona.

³⁵ Estapé Triay, 1998: 54.

³⁶ Reelaborado a partir de Estapé Triay, 1998: 63.

CUADRO III

PERÍODO	PRODUCCIÓN
Julio 1936	308
Agosto 1936	63
Septiembre 1936	167
Octubre 1936	34
Noviembre 1936	0
Diciembre 1936	57
Enero 1937	34
Febrero 1937	7
Marzo 1937	29
Abril 1937	22
Mayo 1937	150
Junio 1937	55
Julio 1937	28
Agosto 1937	71
Septiembre 1937	61
Octubre 1937	1
Noviembre 1937	0
Diciembre 1937	0
Total	1087

Además de esto, se puede afirmar que el conflicto, casi más que destrozos materiales pues la fábrica saldrá prácticamente indemne de los bombardeos de Barcelona, producirá una muy importante pérdida de capital humano. En abril de 1939, el panorama es desolador ya que, a la destrucción material y el empobrecimiento del país, se suma una situación internacional explosiva que en septiembre del mismo año llevará al continente entero a otro conflicto bélico de unas dimensiones sin precedentes en la historia.

Las nuevas autoridades del régimen de Franco, muy emparentadas en lo ideológico con el corporativismo del régimen fascista italiano, definirán muy pronto la ideología autárquica, en parte adoptada por vocación ideológica, en parte por necesidad por la situación internacional del momento, en la que muy difícilmente van a tener cabida los planteamientos de una multinacional como Ford, por mucho que la empresa estuviese ya firmemente enraizada en España.

No obstante, Ford va a tratar reorientar su negocio en el nuevo marco político y normativo y ya en junio de 1939 se va a entrevistar con las nuevas autoridades, concretamente, con el ministro de comercio y más tarde presidente del I.N.I. José Antonio Suances³⁷ para discutir el papel de la fábrica dentro de la nueva planificación industrial del país. La idea de Ford es ofrecer al nuevo Estado Español sus instalaciones y experiencia, no tanto en la fabricación de turismos, sino potenciando la fabricación de camiones y tractores, imperiosamente más necesarios en las nuevas circunstancias.

³⁷ Estapé Triay, 1998: 46.

Las conversaciones no llegaron a buen puerto por la preferencia estatal de que un sector tan estratégico de la industria no estuviese controlado por una firma que, aunque con accionistas españoles, no dejaba de ser dependiente de una matriz extranjera y porque las autoridades franquistas sufrían un cierto prejuicio ideológico alimentado durante el conflicto contra Ford, ya que la marca, al contrario que otras, como General Motors o Chrysler, se negó a vender su material rodante a crédito al gobierno de Franco. Tampoco ayudaron en exceso las ansias planificadoras de los nuevos gestores nacionales que deseaban desplazar la fábrica hacia el centro de España y situarla en terrenos menos comprometidos ideológicamente que Barcelona.³⁸

Finalmente, las conversaciones no llegaron a buen puerto y Ford renunció a su actividad fabril de vehículos y se centro en la fabricación e importación de repuestos para el abundante parque de vehículos Ford que todavía circulaban tras el conflicto y a la importación, con cuentagotas debido a las restricciones de divisas, de vehículos Ford nuevos fabricados en Gran Bretaña o en Estados Unidos.

No obstante, el negocio sin el montaje de turismos, pese a su marcha relativamente buena nunca recuperará los niveles de 1936 y, aunque Ford siempre consideró la opción de volver a montar algún turismo en España, por ejemplo algún pequeño modelo de la Ford inglesa, tipo Anglia o Prefect. La entrada en producción en 1953 de Seat y Renault, apadrinadas por el régimen a través del I.N.I. y que ocupaban ese mismo nicho de mercado hizo que Ford renunciara finalmente a su presencia en España y vendiese su participación en la empresa en 1954.

La compañía resultante pasó a llamarse Motor Ibérica a secas y mantuvo la vinculación con Ford mediante el montaje de tractores Fordson y de camiones Ebro, desarrollados con la marca Thames por la Ford inglesa. Ya a finales de los años setenta sería adquirida por el grupo japonés Nissan.

La casa matriz Ford en Estados Unidos no se replantearía su vuelta a España hasta una fecha tan tardía como 1972, en los albores del cambio político hacia la democracia y no sería hasta 1976 que la nueva planta Ford en España, en esta ocasión en la localidad de Almusafes, Valencia, presentará su primer modelo, el Ford Fiesta.

9. Epilogo. Los logros de Ford en España.

Como hemos comentado, la factoría Ford en España partió de la premisa de que nuestro país podía jugar un papel importante en la distribución de un producto novedoso como el automóvil. Dicha idea inicial se vio lastrada por la intervención de consideraciones más políticas que técnicas como la elección de Cádiz en vez de Barcelona, opción considerada desde un principio, o la excesiva dependencia de la filial con respecto a la central norteamericana, lo que impedía la necesaria flexibilidad para aproximarse a la situación política, económica y productiva en España.

No obstante, a partir de estos planteamientos de base, Ford supo adaptarse a las fluctuaciones, cambios y distintos regimenes políticos de la España de los años 20 y 30 y ser capaz así de consolidar y aumentar el negocio, obteniendo beneficios y creciendo continuamente. La desaparición de Ford de España habría que atribuirlo no a la falta de capacidad de adaptación de la empresa sino a las peculiares condiciones políticas y de estructura macroeconómica que imperaron en España hasta la adopción del Plan de Estabilización de 1959.

³⁸ Estapé Triay, 1998: 83.

Entre los indudables logros conseguidos por Ford en los años de su establecimiento en España podemos destacar fundamentalmente dos:

1º. La, indudable generación de empleo y la creación, en su etapa final, de un importante tejido industrial de proveedores y subsidiarios que serán un punto de partida para cuando otras industrias como Seat (turismos) y Pegaso (camiones) tomen el relevo de Ford en los inicios de la década de los cincuenta.

2º. La indiscutible aportación a la motorización del país con la construcción de tractores, omnibuses, camiones y turismos, algo todavía apreciable incluso hoy en día, donde en cualquier concentración de vehículos veteranos celebrada en España, entre aquellos de los años veinte y treinta que lucen matrícula nacional desde su fabricación, los Ford, ya sean T, A, V8 o 8 H.P. son abrumadora mayoría.

Concluiremos finalmente con una apreciación de orden estrictamente personal y es que la singladura de la compañía Ford en España resulta de tanto interés y tiene tantas ramificaciones, técnicas, sociales, históricas e incluso sociológicas que merecería un estudio totalizador que complemente y armonice los estudios que, desde diferentes ámbitos, han sido realizados por Salvador Estapé Triay, Manuel Martínez Cordero y José Antonio Aldasoro. El presente trabajo ha sido una primera y, necesariamente limitada, aproximación a tan sugerente empeño.

BIBLIOGRAFÍA

ALDASORO MARTÍN, JOSÉ ANTONIO, *Ford Motor Ibérica. Del pequeño Ford al camión Ebro. Historia de una marca. (1929-1970)*. (Inédito).

CIURÓ, J. (1970), *Historia del automóvil en España*. Barcelona. CEAC.

ESTAPÉ TRIAY, SALVADOR (1998), *Estrategia y organización de una filial: El caso de Ford Motor Company en España. 1920-1954*. Madrid. Fundación Empresa Pública.

FORD, HENRY (1925), *Mi vida y mi obra*. Barcelona. Editorial Orbis.

GIMENO VALLEDOR, PABLO (1993), *El automóvil en España. Su historia y sus marcas*. Madrid. RACE.

GÓMEZ MENDOZA, ANTONIO (1989), "Transportes y comunicaciones" en Albert Carreras, coord., *Estadísticas Históricas de España*. Madrid. Fundación Banco Exterior de España.

MARTÍNEZ CORDERO, MANUEL (1998), *Historia de Ford en España. 1919-1954. Ford Motor Company S.A.E. Cádiz*. Ford España. Sevilla.

POLO, EMILIO (1994), *La Hispano Suiza. 1899-1915. Los orígenes de una leyenda*. Barcelona. Wings and Flags.

POLO, EMILIO (1997), *La Hispano Suiza. 1916-1931. El Vuelo de las cigüeñas*. Barcelona. Wings and Flags.

TUSELL, JAVIER (1996), *Historia de España Contemporánea*. Madrid. Santillana.