

Henry Ford: o homem por trás do gênio

Henry Ford nasceu a 30 de julho de 1863, numa fazenda perto de Dearborn, Michigan. Morreu a 7 de abril de 1947, em sua mansão, no valor de um milhão de dólares, que construiu na mesma cidade. Mais do que qualquer outro, foi Ford quem tornou o automóvel ao alcance de qualquer pessoa, e não apenas dos ricos. Foi um dos primeiros defensores da idéia de se pagar altos salários aos empregados e foi quem efetivamente fez a produção em massa funcionar em larga escala.

Ford era também uma pessoa muito complicada — às vezes, brilhante e amável; outras vezes, rabugento e cruel. Conheça agora o verdadeiro Ford, através destes pequenos *instantâneos* sobre sua personalidade, narrados pelas pessoas que melhor o conheceram e coletados pelo editor do *Reader's Digest*, Don Wharton.

QUANDO ganhávamos brinquedos mecânicos ou de corda como presentes de Natal, sempre dizíamos: «Não deixe Henry pegar neles, ele desmonta todos.» Henry não se contentava em vê-los funcionar — queria saber também *como* funcionavam.

— Margaret Ford Ruddiman, irmã de Ford

TINHA 12 anos quando vi a primeira máquina a motor. Já havia observado muitas debulhadoras acionadas por cavalos, mas aquela tinha uma cadeia ligada às rodas traseiras. O condutor

parou para nos dar passagem e aos nossos cavalos. Antes que meu pai suspeitasse do que eu ia fazer, pulei da carroça e fui falar com o homem. Foi isso que me deu a idéia para o automóvel. A partir do momento em que vi aquela máquina, meu único pensamento foi o de construir uma que corresse pelas estradas. — Henry Ford

Aos 16 anos, Ford saiu de casa para trabalhar em Detroit. Após três anos, deixou Detroit e voltou para a fazenda, como sempre fazia quando mudava de emprego. Nos oito anos seguintes,

operou, consertou e construiu máquinas a vapor, frequentou um curso de comércio, dirigiu uma serraria e se casou com Clara Bryant. Aos 28 anos, deixou a fazenda para sempre e tornou-se engenheiro de uma usina em Detroit.

Durante vários meses trabalhei no turno da noite, o que não me dava muito tempo para minhas experiências, mas, depois de algum tempo, fui transferido para o turno diurno, e toda noite trabalhava no novo motor.

— Henry Ford

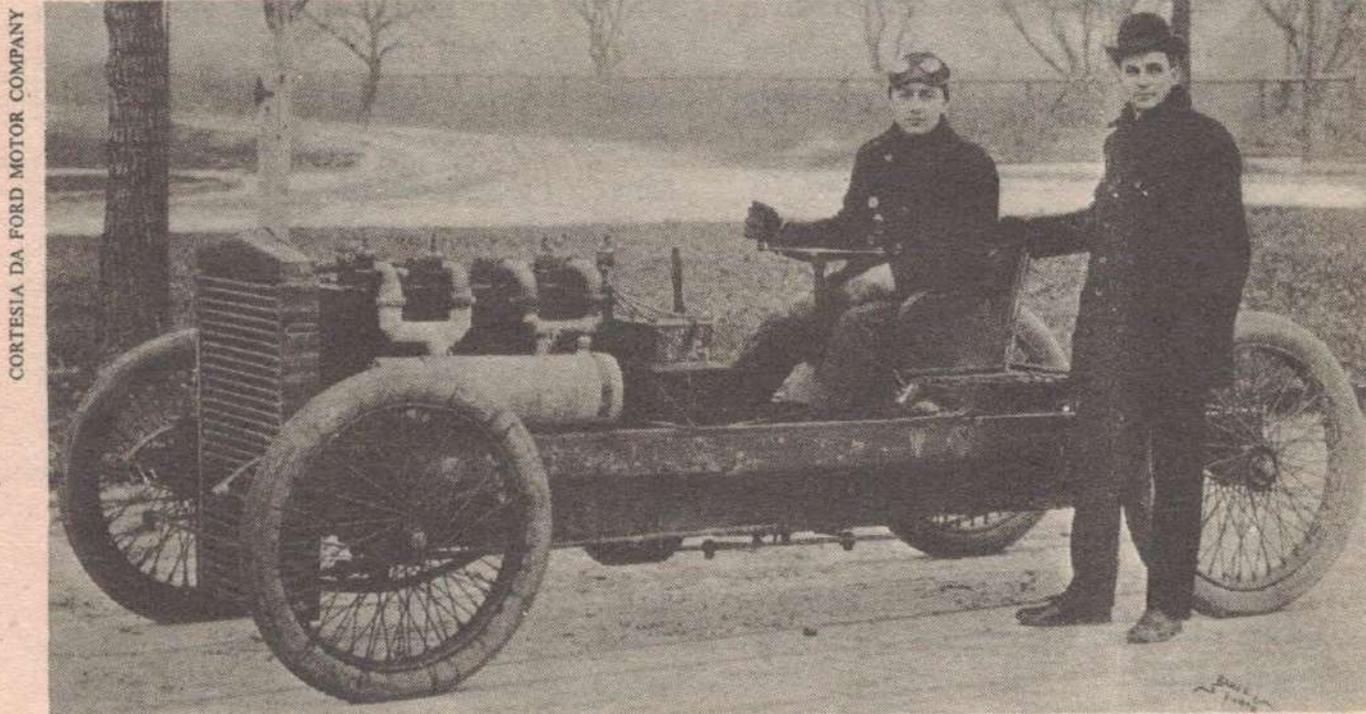
As primeiras horas da manhã de 4 de junho de 1896, debaixo de chuva, Ford levou seu primeiro carro para dar uma volta. O veículo tinha dois cilindros e quatro cavalos de força. Ford aperfeiçoou-o, dirigiu-o durante três meses e, então, vendeu-o por 200 dólares e começou a construir outro.

Em 1899, aos 36 anos, deixou definitivamente o emprego na usina e dedicou-se à indústria de automóveis. Em 1902, construiu seu famoso carro de corrida, o «999» (abaixo), que ganhou todas as provas que disputou. Em 1903, foi fundada a Ford Motor Company para produzir um carro barato e «universal».

Trabalhando durante a noite em sua oficina sem aquecimento, no começo da primavera de 1902, Ford e seu assistente C. Harold Wills sentiam muito frio. Quando seus dedos já não podiam segurar um lápis ou uma ferramenta, calçavam luvas de boxe e disputavam alguns rounds para aquecer. Depois voltavam a trabalhar.

— Allan Nevins, biógrafo de Ford

O Modelo T, construído em 1908, vendeu 10.607 unidades no primeiro ano. Em quatro anos, as vendas subi-



O Modelo 999 de Henry Ford estabeleceu o recorde mundial de 145 quilômetros por hora. Aqui, nesta foto de 1902, Ford aparece junto do famoso carro e de seu motorista, Barney Oldfield

ram para 168.304, e, em outros quatro, para 730.041. Em 1919, Ford comprou as ações minoritárias por cerca de 106 milhões de dólares. Elas haviam custado aos acionistas apenas 33.100 dólares. Em 1914, Ford, para espanto geral, instituiu um salário mínimo de 5 dólares por dia para seus empregados. Continuou a diminuir o preço dos carros, de 850 dólares em 1908 para 260 em 1925.

CERTA vez, Ford mandou buscar uma peça que desejava mostrar a um visitante. O empregado apresentou-lhe um recibo e disse: «Terá que assinar isso, Sr. Ford.» Este olhou o empregado de esguelha, mas assinou o recibo e ele lhe entregou a peça. Mais tarde, pediu para ver todos os recibos como o que havia assinado. Um empregado lhos levou. «Traga-me uma lata de gasolina», ordenou Ford. Transportou a pilha de recibos para o pátio, deitou gasolina e pôs fogo na papelada toda.

— Allan Nevins

Em 1923, Ford pagou o equivalente a 2.467.946 dólares em imposto de renda; e seu filho Edsel, 1.984.254.

Um jovem repórter aproximou-se de Ford e de um amigo, numa estação ferroviária de Cincinnati, minutos após aquele ter examinado o motor do trem em que estava viajando. «Hei! Estão dizendo que Henry Ford viaja neste trem», gritou o jovem um tanto intrigado. «Algum de vocês chegou a vê-lo?»

Ford disse que vira um velhinho magro e grisalho na cabine da locomotiva havia poucos minutos.

«Quem sabe era ele?», disse o repórter. «Na cabine da locomotiva, não foi? É mesmo um doido varrido, esse Ford.»

«Também acho», concordou Ford, muito sério.

— W. C. Richards, repórter que cobria Ford

O QUE mais me constrangia era quando alguém se estendia demais sobre um assunto em que Ford não estava interessado. Ele diria: «Pode me dar licença por um instante? Tenho de ver um negócio ali fora, mas volto já.» A pessoa, naturalmente, ficava esperando por Ford. Só que ele nunca mais aparecia.

— Ernest G. Liebold, secretário particular de Ford durante 35 anos

Durante todo o tempo de experiência do Modelo T, entre 1908 e 1927, foram produzidos nada menos de 15.458.781 carros — mais do que o total de todos os outros carros fabricados naquele período. O T foi considerado «o carro mais usado na história da humanidade».

Quando o novo Modelo A parecia quase pronto, em 1927, Ford quis testá-lo. «Vou fazer nele o que uma pessoa normal faria», disse. Entrou desengonçadamente no carro, bateu a porta com força e pisou como um louco no acelerador. Escolheu o pior terreno que pôde encontrar e passou com o carro sobre pedras e troncos caídos, sem dó nem piedade. Quando voltou, comentou apenas: «Está muito duro. Equipe o calhambeque com amortecedores hidráulicos.»

— Allan Nevins

COSTUMAVA mergulhar giletes em água salgada. Então, embebia nessa solução a escova que usava no cabelo. As pessoas se espantavam pelo fato de ele não ter cabelo grisalho. Este era, na verdade, da cor de metal, devido à solução em que mergulhava a escova. Ford me disse que era o inventor do processo.

— Joseph Zaroski, barbeiro de Ford entre 1934 e 1947

HOUVE uma época em que os pares de meias do Sr. Ford andaram sumindo às dezenas, e eu não conseguia encontrá-las. Perguntei-lhe o que fazia com elas. Ele respondeu: «Botei para ferver. Quero descobrir como se pode ferver lã sem que ela encolha.» Pedi-lhe que me mostrasse as meias — estavam reduzidas a menos de metade do tamanho.

— Rosa Buhler, empregada na casa de Ford

UM DIA, ele apareceu com um tornozelo enfaixado. Disse que o tinha torcido ao jogar futebol com os meninos. Claro que era mentira, mas, para quem tinha 71 anos, era muito mais emocionante dizer isto do que confessar que estava com gota.

No dia de seu aniversário, todos notaram que um de seus sapatos não combinava com o outro, muito mais velho. Estaria com um calo e por isso tinha preferido calçado mais macio? «Absolutamente», respondeu. Disse que em todo aniversário costumava calçar um sapato velho para se lembrar de que já havia sido pobre e que poderia voltar a sê-lo, se não controlasse o passo. Claro que isto

também era mentira. Ele simplesmente trocara os sapatos no escuro, mas, com um pouco de imaginação, inventara uma história que os jornais iriam publicar.

— W. C. Richards

NO ÚLTIMO dia de sua vida, Ford se retirou cedo, juntamente com Clara. O Rio Rouge estava enchendo perigosamente, e as águas já cobriam a casa de força e deixavam a residência sem eletricidade, calor e telefone. Às 11:15 dessa noite, Clara ouviu o marido chamar e despachou o chofer para ir pedir ajuda. Enquanto isso, numa casa parcialmente aquecida pela lareira e com os telefones avariados, o homem que criou as linhas de montagem passava os últimos momentos à luz de velas e de um lampião a óleo, sem mais comodidades mecânicas ao seu dispor do que as que conhecera em criança. Às 11:40, morreu de hemorragia cerebral.

— Allan Nevins

AGRADECIMENTOS: Arquivos de Ford; Henry Ford, *My Life and Work*, Doubleday & Co., Inc.; Allan Nevins e Frank Ernest Hill, *Ford: The Times, The Man, The Company*, Charles Scribner's Sons, © 1954 da Universidade de Colúmbia; Allan Nevins e Frank Ernest Hill, *Ford: Expansion and Challenge, 1915-1933*, Charles Scribner's Sons, © 1957 de Allan Nevins; William C. Richards, *The Last Billionaire*, Charles Scribner's Sons, © 1948 de Charles Scribner's Sons; Allan Nevins e Frank E. Hill, *Ford: Decline and Rebirth, 1932-1962*, Charles Scribner's Sons, © 1963 da Universidade de Colúmbia.