

turalidad humana, tan incapaz de realizar *perfectamente* lo perfecto que se propone. Pero el deseo de acercarse a la perfección, o digamos más modestamente a la decencia, y el deliberado cinismo que busca el éxito por vías torcidas e ilícitas, son dos actitudes distintas que revelan un gran desnivel espiritual.

En el otoño de 1940 escribía yo desde Mar del Plata al oír por radio las noticias desconsoladoras de la invasión de Noruega y Dinamarca: "Este jardín sería un lago si no estuviera rodeado por kilómetros y kilómetros de tierra americana, desde el estrecho de Behring hasta el Cabo de Hornos. Este lago que me rodea es América".

Hoy, América ha dejado de ser un lago.

Pero como no hay mal que por bien no venga, si es cierto que América ya no es un lago, es igualmente cierto que América, por primera vez desde que lo soñó Bolívar, empieza a sentirse indivisible, desde el estrecho de Behring hasta el Cabo de Hornos. Indivi-

sible por sus raíces históricas y geográficas y por el papel que está llamada a representar en el mundo. Por su pasado y por su porvenir. Porque será el primer continente en que esta indivisibilidad se hará sentir, imperiosa. Porque este será su aporte, su ejemplo para un mejor entendimiento de las relaciones entre países y hombres. Porque esta será su gloria. Porque así como la Cordillera de los Andes y las Montañas Rocosas son una sola y misma cadena de montañas, todos los países de América han nacido en una sola y misma circunstancia y se han ido formando a través de los mismos sacrificios. Porque los americanos no deben tener más que una patria, como dijo y quiso Bolívar.

Es lo que siempre hemos deseado.

América lago de calma ya no existe, a pesar de los kilómetros y kilómetros que la separan de la hoguera.

Pero América es indivisible.

VICTORIA OCÁMPO

## El milagro de Henry Ford

Por GRACIANY MIRANDA ARCHILLA

(De *Alma Latina*, San Juan de Puerto Rico, 21 de febrero, 1942).

Todos sabemos quién es Henry Ford. Dicho a secas, Henry Ford es uno de los más audaces fabricantes de automóviles, el hombre que, con dos latas y un poco de pintura puede construir, en muy poco tiempo, la caja viviente de un automóvil.

Pero existe otro Henry Ford que tampoco escapa a nuestro conocimiento. Un Henry Ford avivado por la dulzura de la Paz, el enemigo de la guerra, aquél que mereciera el calificativo de aislacionista y que espíritus menos vitriólicos denominaran El Pacificador. Hombre austero en el pensar, ante quien el hombre, máquina maravillosa (*Deus est machina*) debe trabajar como hombre en una época en que el contrasentido permite la concepción del hombre en dimensión de bestia.

Este Henry Ford, Pacificador, nunca tropezó con la necesidad de echar leña a la hoguera de la guerra. Mientras la Vieja Europa, cáncer de la historia humana, se quemaba por los cuatro costados, se dio a la tarea de fabricar automóviles, sin parar mientes en que el exceso de automovilismo entraña desniveles morales. Se dio a mirar al horizonte americano, sordo a la erupción europea y un tanto sordo a las almas vigilantes americanas—el alma profética de Roosevelt entre ellas,—quienes a diario acusaban inquietud considerando el giro trágico que tomaban los acontecimientos, cuyo ímpetu amenazaba con envolver y arruinar las libertades del Nuevo Mundo.

Hubo momento, sin embargo, en que el sordo de Ypsilanti fijó sus altas miras. Lo que no pudieron los hombres proféticos lo alcanzó el deber más entrañado. Vió Henry Ford cómo la ola sangrienta centuplicaba su movimiento y abandonó su pedestal de indiferencia para realizar uno de los milagros más trascendentales de esta nueva Hora Nona de la Humanidad.

El Gobierno de Estados Unidos le puso en las manos un contrato para la fabricación de motores de avión por valor de \$ 290.000.000. Le llegó este contrato en septiembre con una encomienda: trabajar a toda máquina. ¡A toda máquina! ¿Empero con qué máquina? ¡Si ni siquiera disponía de un lugar conveniente para montar tal máquina hipotética!

Dice Frederick L. Collins: "Cualquier otro hombre habría comentado:—*Lo siento, caballe-*

*ros, sólo podré hacer algo en la primavera.* No obstante, Henry Ford repuso, tomándole el pulso a su carácter:—*Habría producción en mayo primero.*

¿Cómo Henry Ford se salió con la suya? Eso es una cuestión interesante, digna de figurar en los anales de América.

Una mirada, asociada a una idea, ofreció la base. Henry Ford desaloja el terreno de sus fábricas destinado al estacionamiento de automóviles. Sus obreros deberán estacionar sus automóviles en cualquier otro sitio. Acto seguido, a despecho del frío y de las nieves, comienza a levantar armazones de acero, las cuales, en conjunto, serán el esqueleto de una fábrica de aviones con una capacidad total de 70.000.000 de pies cúbicos.

Mas esto no basta. Lejos está la primavera y es preciso dar forma a la fábrica, lo que justamente podría llamarse epidermis de la idea. Hay que cubrir el esqueleto de la fábrica, hacerlo habitable. Así ordena la mayor cantidad de madera que registra la historia de la Nación; instala, para substituir la luz solar, un sistema fluorescente y otro de calefacción, de modo que los obreros, modernamente protegidos contra el invierno, puedan prestar a la faena emprendida todo el calor de su voluntad.

Frederick L. Collins nos llama a meditar sobre una idea desarrollada en el marco de más de treinta acres (un acre, medida superficial inglesa: 40 áreas y 47 centiáreas; área: medida de superficie equivalente a cien metros cuadrados; centiárea: un metro cuadrado). Un verdadero milagro si se juzga el espacio de 70.000.000 de pies cúbicos a prueba de humedad bajo la inclemencia del invierno en Detroit, antítesis del invierno en Florida, y si se tiene presente que la armazón pesa 12.000 toneladas, su base 4.000 toneladas, midiendo tal armazón, si puesta de extremo a extremo, la tontería de 65 millas.

Hay un detalle más: Henry Ford instaló seis aparatos refrigeradores de 1.000 toneladas, capaces de poner en circulación 2.213.000 pies cúbicos de aire fresco dentro de la fábrica cada sesenta segundos (¡cada minuto!) y dar seis cambios completos de temperatura cada sesenta minutos (¡cada hora!).

He aquí el programa realizado por los cuer-

pos de trabajadores según lo planeara la visión de Henry Ford: El trabajo comenzó el 17 de septiembre. En octubre 7 se sentaron las bases. La primera estructura de acero quedó terminada el 23 de noviembre. Los albañiles levantaron el ladrillo el 17 de diciembre. Los expertos del acero culminaron su obra en enero 24. Todo el trabajo de construcción fué cimado el 17 de marzo, precisamente seis meses después de haberse iniciado la obra. El día 1º de abril los ingenieros y mecánicos aéreos tomaron posesión de la nueva planta. El 29 de abril comenzó la fabricación de partes separadas para aviones de guerra. Y todo esto sucedió antes de que expirase el término marcado por Henry Ford—¡el día primero de mayo!

Esto, diréis, es obra de quien puede remover montañas con las palancas del progreso. Vendrá a colación aquello de Arquímedes (Arquímedes, debe decirse): Dadme un punto de apoyo y moveré el mundo. Bien, eso puede ser verdad, pero no es toda la verdad. Porque vendría a colación lo del Manso de Judea: Cuando tengáis fe del tamaño de un grano de mostaza, diréis a la montaña: Id al mar y la montaña os obedecerá. No es, pues, cuestión de progreso exclusivamente; hay aquí un acto de fe; fe incendiaria, como aquella luz que en Pentecostés ardía sobre las cabezas de los hombres. Fe de un hombre que, no conforme con ultimar una obra gigantesca de vida nacional, fija su atención en la necesidad de una fábrica reparadora de equipo, el equipo que fueran usando las fuerzas armadas, y se va a River Rouge, abre una de las fábricas más grandes del mundo, y, sin que esto implique la inversión de un solo centavo del gobierno, funda la Navy Service School, donde los hombres de la Armada—más de 1.500 a un tiempo—toman el requerido entrenamiento.

Puede Henry Ford hacer esto, diréis todavía, sin olvidar que esta escuela para marinos le costó la broma de \$ 1.000.000 y que funciona y se mantiene porque él así lo manda. ¡Tiene dinero! ¡Oh, sí, Henry Ford tiene mucho dinero, es la verdad, pero eso no es todo todavía: Todavía podemos seguir el paso de esa vida al servicio de una idea grandiosa. Sus ingenieros y mecánicos, impulsados por su aliento de estadista sin curul gubernamental, comienzan a idear un nuevo motor para aviones y ya lo tenemos: el motor de aviones de guerra que puede desarrollar incalculable potencia a una altura de 32.500 pies!

Henry Ford, digamos, sintetizando, es el Pacificador que se lanza a la guerra en defensa de las instituciones democráticas del mundo. En la misma medida en que fué víctima de la sordera, cuando tronaba el cáncer de Europa, destaca hoy su visión de patriota para salvar los destinos de América. No se circunscribe a oír el latido de América, oye bien el latido del espíritu americano, convertido en timonel de la Fe. Profesor de energía—avizorado tiempo ha por Darío,—es capaz de enseñarnos cómo dos onzas de aluminio pueden torcer el rumbo de la historia humana. Pero habría más digna belleza en decir, para que la figura de Henry Ford resplandezca en su más logrado punto de austeridad: ¡Cómo una miga de Fe puede redimir al hombre!

Ahí tenéis, a grandes rasgos, lo que realizó y realiza Henry Ford. El no vive en olor de santidad; es un hombre, un hombre que hace milagros en nombre del patriotismo, célula viviente de la Democracia. Ahí lo tenéis, maestro de la acción, invitándonos a servir con el corazón limpio y la voluntad abrasante. Corazón limpio y voluntad abrasante que nos harán comprender la verdad de que no hay hombre pequeño al amparo de la grandeza divina.