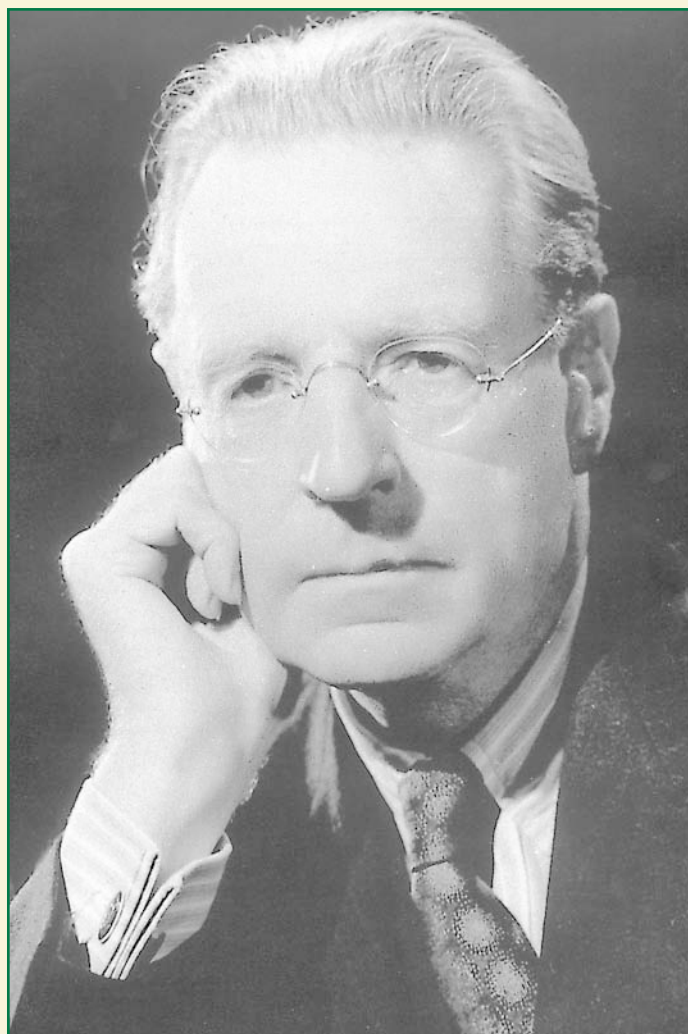


# EL HOMBRE QUE SUPO FORJAR SU NOMBRE

Uno de los personajes clave en la historia de la mecanización del campo fue, y es, Ferguson. Este irlandés, nacido a finales del siglo XIX, revolucionó el mundo de la agricultura con sus ideas, llevadas a la práctica no sin grandes dosis de esfuerzo y sacrificio. Hoy en día, cualquier profesional del campo conoce un nombre que, con el paso de los años, se ha convertido en parte de una de las marcas líderes en todo el mundo.



HARRY GEORGE FERGUSON (DROMORE, IRLANDA, 1884 - STOW-ON-THE-WOLD, INGLATERRA, 1960)

Harry George Ferguson (Growell, Irlanda, 1884) ha sido uno de los nombres que revolucionaron el mundo de la agricultura. No en vano dedicó toda su vida a diseñar, desarrollar y producir herramientas que se adecuaban perfectamente a los tractores.

El primer proyecto de acoplamiento tractor-arado estaba constituido por dos barras superiores rígidas cuya misión era garantizar el arrastre con un levantamiento y bajada de la herramienta. Realizó las primeras pruebas adaptando un arado a un Ford T, versión agrícola Eros. El siguiente paso fue añadir un tercer brazo capaz de controlar la herramienta, sustituyendo los dos brazos rígidos por flotantes, cuya oscilación lateral permitía

desplazar ligeramente la herramienta a cualquier lado sin variar la trayectoria del tractor. Posteriormente, se invirtió el sistema colocando los dos brazos en la parte inferior y el tercer punto en la parte superior. Acababa de nacer el 'Sistema Ferguson'.

El progreso continúa y comienzan a surgir versiones del sistema cada vez más avanzadas. Harry Ferguson busca socios para promover el sistema, pero las dificultades económicas de unos y la ambición de otros, llevan todo al traste. Hasta que en 1925, aprovecha la oportunidad de asociarse con los hermanos Sherman, concesionario de la marca Ford en Nueva York. Fruto de este acuerdo surge la Ferguson Sherman Inc., sociedad dedicada a la producción de los arados Ferguson equipado con

un sistema adaptado al tractor Fordson.

Los problemas surgen cuando se cancela la producción de los Fordson ante las acciones comerciales iniciadas por su principal competidor, International Harvester. Esto lleva a Harry Ferguson a regresar a Irlanda para desarrollar un modelo de tractor conforme a sus convicciones.

El resultado llega en 1933, cuando ve la luz una unidad de color negro equipada con motor Hércules, de 4 tiempos, 4 cilindros y válvulas laterales y 16/18 CV (según las normas de esa época, primeramente se indica la potencia a la polea y después la potencia a la barra de tracción). La caja de cambios es de David Brown, con 3 velocidades adelante y una marcha atrás y, por supuesto, el famoso levanta-

miento Ferguson. El peso era aproximadamente la mitad que el Fordson F (alrededor de 1 300 kg). Fue conocido como "el tractor negro".

El reto ahora era producir un tractor equivalente a menor coste. En 1936, firma un acuerdo con la David Brown Company, que pasa a encargarse de la producción del tractor y sus herramientas, mientras que Harry Ferguson se reserva la comercialización del conjunto por medio de la nueva sociedad Harry Ferguson Limited. Sin embargo, antes de la salida en serie del tractor, que iba a llamarse oficialmente Ferguson modelo A, se desarrollaron algunas mejoras. Montaba un motor Coventry Clímax, de 4 cilindros y válvulas laterales, 20 CV, sin arranque eléctrico ni bomba de agua, funcionando la refrigeración por termosifón. El puente trasero y la caja de velocidades lo fabrica en una sola carcasa. Harry quería seguir con el color negro en el tractor, pero no había unanimidad entre ellos, por lo que se decide que sea gris, como el de los buques de la Armada Real. El tractor pasa a llamarse Ferguson Brown.

Pero nuevamente surgen problemas muy pronto. En 1938, David Brown decide fabricar un tractor más potente y mejor equipado, con una fijación de tres puntos sin control de esfuerzo. Aquí surgió una dificultad



El TE 20 es uno de los modelos emblemáticos.

insalvable, ya que implicaba la sustitución del parque de herramientas a los potenciales compradores del tractor.

Se abre un periodo de incertidumbre para Harry Ferguson, que había presentado su tractor a los hermanos Sherman, con quien guardaba excelentes relaciones. Éstos se presentaron como intermediarios al fabricante de automóviles Henry Ford, a quien ofrecieron realizar los trabajos encomendados por Ferguson a través de ellos. A continuación se entrevistan personalmente Harry Ferguson y Henry Ford, que en Fair Lane acuerdan verbalmente la fabricación y comercialización de un tractor nuevo y moderno.

Así es como el 29 de junio de 1939 nace el primer tractor de esta asociación, el Ford Fer-

guson 9N, apodado como "el pequeño gris". Construido sobre el mismo principio que el Ferguson Brown, equipa un motor Ford de 4 cilindros (1966 cm<sup>3</sup>) y válvulas laterales, dotado con una potencia de 24/28 CV, caja de cambios con tres velocidades hacia delante y una marcha atrás. Dínamo, motor de arranque y batería formaban parte del equipamiento eléctrico de origen, el alumbrado era opcional. Una toma de fuerza y, cómo no, el 'Sistema Ferguson'.

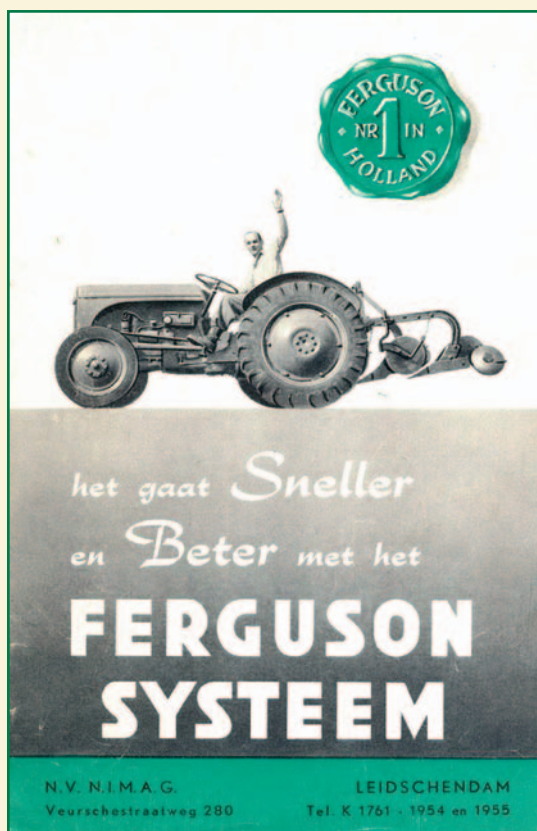
Una de las novedades más llamativas de este nuevo tractor es su baja rumorosidad con relación a su época. El encendido se realiza mediante unas bujías y una delco como los coches de entonces. El arranque, con batería a través de la palanca de cambios, moviéndola a una determinada posición de punto muerto, como seguridad para que no se pueda arrancar en velocidad.

Otra particularidad es la posibilidad de ajustar la anchura de vía, tanto en el eje delantero como en el trasero, de 4 en 4 pulgadas, con objeto de adaptar el tractor a determinados tipos de cultivos. Las rejillas del capó al principio eran horizontales, y a partir de 1941 se colocaron verticales.

El resultado fue rotundo. En 8 años se vendieron más de 300 000 tractores con la denominación Ford Sistema Ferguson.



El empresario José Luis Horcajo cuenta entre sus tractores restaurados con este flamante Massey Harris.



El 'Sistema Ferguson' se extendió por muchos países. En la imagen, un cartel realizado en Holanda.

## Organización y Marketing

La compañía Harry Ferguson Inc., situada en Belfast (Irlanda), se encargaba de la comercialización del tractor y de las demostraciones donde el pequeño tractor despertaba un gran entusiasmo entre los participantes. Harry había concebido su sistema 'por principio', es decir, la herramienta y el tractor sólo los debería fabricar 'él'. Pensaba que la mayoría de las herramientas que existían en el mercado eran mediocres y en paralelo a la evolución del tractor tuvo que ir desarrollando toda una gama de herramientas.

Quedaba siempre la labor de convencer a los clientes con el principio de la herramienta-máquina. El anterior fracaso en la comercialización del Brown, atormentaba el espíritu de Harry Ferguson, que optó por formar a su equipo de comerciales y responsables del servicio postventa, proporcionando a los concesionarios documentación, pros-

pectos ilustrativos etc., con el fin de dar a conocer y elogiar el producto a los clientes potenciales.

La Segunda Guerra Mundial provoca que todas las materias primas fueran absorbidas por la industria militar, lo que lleva a crear, en 1942, el modelo 2N similar al 9N, pero con ruedas de hierro y sin instalación eléctrica. Sin embargo, se autoriza a Ford a producir algunos tractores en versión 9N, sustituyendo los neumáticos 8x32 por los 10x28, para lograr una mejor adherencia. También desaparecen los cromados en las piezas que se sustituyen por pintura negra.

El temperamental Harry Ferguson consideraba que el aumento de beneficio de la empresa no sólo pasaba por elevar el precio de los tractores, sino también por incrementar los volúmenes de ventas. En 1945, Ford decide que los tractores que llevaban su nombre debían ser distribuidos por su red.

El distanciamiento entre ambos comenzaba a hacerse evidente y, el 5 de septiembre de 1946, Ford anuncia que dejaría de fabricar tractores para la Harry Ferguson Inc. a partir del 30 de junio de 1947. Creó la Dearborn Motors Company y pasó a desarrollar un nuevo tractor enteramente de concepción Ford con el nombre de 8N, cuya principal diferencia con el 2N era la adición de una cuarta velocidad. El 8N era de color rojo para

la mecánica y gris claro para la carrocería.

En 1947, la muerte de Henry Ford puso en tela de juicio los acuerdos, que eran eficaces a pesar de haber sido verbales: el heredero de Ford (su nieto Henry) rompió los compromisos que su abuelo había adquirido con Ferguson. Entre los grandes perjuicios que surgen para Harry Ferguson, el principal fue la utilización de las patentes registradas por Harry Ferguson Inc. El 1 de enero de 1948 comenzó un pleito judicial que no concluiría hasta el 9 de abril de 1954, con la condena a Henry Ford II a pagar a Ferguson 9 250 000 \$, y a la sustitución de algunos órganos de levantamiento y fijación en el 8N.

## Ferguson, en solitario

Las desavenencias con los pequeños nietos de su antiguo socio llevaron a Harry Ferguson, en 1946, a crear en Inglaterra la Harry Ferguson Limited y a acercarse a la Standard Motor Company, con sede en Coventry. Al año siguiente comienza a producir la fábrica de Banner Lane en esta ciudad británica.

Aparece el TE 20, también llamado "pequeño gris", un nuevo tractor creado sobre la base del 2N, que además de un eje basculante con tirantes horizontales, monta un motor Continental Z120

## LA GAMA DE LOS FORD FERGUSON

año	Producción del 9N números de serie	Producción del 2N números de serie
1939	1 a 10233	
1940	10234 a 45975	
1941	45976 a 88887	
1942	88888 a 99002	99003 a 105374
1943		105375 a 126537
1944		126538 a 169981
1945		169982 a 198730
1946		198731 a 258503
1947		258504 a 296131

de 1966 cm<sup>3</sup>, válvulas en cabeza, con una potencia de 24 CV. Y algo identificativo: incorpora 4 velocidades a su caja de cambios, lo cual fue siempre rechazado por su socio Henry Ford. En 1948, se abre una fábrica en Detroit de donde sale el homologado del TE 20, pasándose a llamar TO 20. Al principio de su producción, el TE montó motores normalizados, primeramente de 4 cilindros (81x95), 1 962 cm<sup>3</sup> y 24 CV; a continuación, otro algo superior (85x92), de 2 089 cm<sup>3</sup> y 26 CV. A partir del número de serie 250001, el circuito eléctrico es de 12 voltios.

En 1947, la Compañía General de Materiales Agrícolas (COGEMA) se encarga en Francia de la comercialización de tractores y herramientas fabricadas por Harry Ferguson Limited. En 1952, esta empresa pasa a llamarse Harry Ferguson de Francia y empieza a fabricar tractores en la planta de St. Denis.

En 1953, se construye una versión con motor diésel bajo licencia de Freeman-Sanders. Es el TEF, 4 cilindros (80.9 x 101.6 mm.), de 2 095 cm<sup>3</sup> a inyección indirecta y con cámara de pre-combustión, desarrollando una potencia de 29 CV.

En 1949, la fuerte devaluación de la Libra Esterlina (30%) y las convulsiones monetarias abren la posibilidad de fusión con competidores. Comienza a sonar en los pasillos de la compañía Ferguson la firma Massey Harris. Pero no sería hasta el 14



El acuerdo entre Harry George Ferguson y Henry Ford dió como resultado modelos muy avanzados para su época, como el que muestra esta imagen y que está pendiente de restauración.

de agosto de 1953, cuando el Presidente de la Massey Harris Company y Harry Ferguson firmaron un acuerdo que intercambiaba a las compañías Ferguson contra acciones Massey Harris por un importe de 16 000 millones de dólares.

### ■ Evolución de producto

Dos años antes, en agosto de 1951, en Detroit había surgido un tractor equipado con un nuevo motor Continental, el Z129 de 2114 cm<sup>3</sup> de cilindrada, equipado con cámara de combustión hemisférica, válvulas en cabeza y una inyección más evolucionada. Este modelo ofrecía un par motor mejorado y una potencia superior del 20%, o sea alrededor de 30 CV. Toma el nombre de TO 30 y sustituye así al TO 20.

En 1956, se prueba en Estados Unidos un Ferguson 35 que introdujo como novedades una

caja de velocidades con reductora, 6+2, la presión de la bomba hidráulica pasa de 105 a 133 bar y el levantamiento controla tanto el esfuerzo como la posición mediante dos palancas. Además, un doble embrague permite un control independiente de la toma de fuerza, así como un mejor equipamiento para su manejo: posa pies en vez de estribos, dos pedales para freno juntos con la posibilidad de hacerles independientes, indicadores de giro etc.

La versión francesa del FE35 y el 835 se presentaron el 20 de junio de 1958 en la nueva fábrica de Beauvais (Francia) con los nuevos colores Massey Ferguson, que son una combinación del gris de Ferguson, en la mecánica y ruedas, y el rojo del Massey Harris, en el capó y aletas. Comienza aquí otra etapa, ya conocida por la mayoría de los lectores.

La falta de competitividad de la libra esterlina hizo que la fábrica de Coventry dejara de producir tractores el 31 de diciembre de 2002 y cerrará definitivamente sus puertas el 30 de junio de 2003. Una parte de su producción se transfirió a Beauvais, el resto a Brasil y Turquía.



**Este reportaje es un resumen de diversas publicaciones encontradas en Internet, traducidas por Jesús García Garrido, y editado por Ángel Pérez**

### LA GAMA DEL TE FERGUSON

Tipo/motor	Gasolina*	Petróleo*	Keroseno*	Diesel**
Estándar	TEA 20	TEH 20	TED 20	TEF 20
	(1947-1956)	(1950-1956)	(1949-1956)	(1951-1956)
Frutero	TEC 20	TEJ 20	TEE 20	TEG 20
	(1948-1956)	(1948-1956)	(1952-1956)	(1951-1956)
Viñero	TEK 20	TEM 20	TEL 20	TEN 20
	(1952-1956)	(1952-1956)	(1952-1956)	(1952-1956)
Industrial	TEP 20	TES 20	TER 20	TET 20
	(1952-1956)	(1952-1956)	(1952-1956)	(1952-1956)

\*motores de marca STANDARD, \*\* motores de marca Freeman Sanders