

✉ (http://feedburner.google.com/fb/a/mailverify?uri=diariomotor&loc=es_ES)

▶ (<https://www.youtube.com/user/diariomotor>) 📡 (<https://www.diariomotor.com/feed/>)

f (<https://www.facebook.com/Diariomotor?fref=ts>) 🐦 (<https://twitter.com/diariomotor>)

📷 (<https://www.instagram.com/diariomotor/>)

La historia del Ford Pinto incendiario y cómo poner precio (y muy bajo) a la vida de tus clientes



David Villarreal (<https://www.diariomotor.com/autor/david/>) | @davidvillarreal (<http://www.twitter.com/davidvillarreal>)

| 14 de octubre de 2016



4

(whatstheurl.com/meneame.net/submit.php?text=<https://www.diariomotor.com/articulos/ford-pinto-pinto-historia/historia/>)

Los escándalos en la industria del automóvil, por suerte, o por desgracia, están de candente actualidad. Como en todas las industrias, y también en una en la que las regulaciones, o la planificación que exige un nuevo producto, son especialmente exhaustivas, a menudo se cometen errores, en ocasiones esos errores conllevan desgracias fatales, e históricamente se ha llegado, incluso, a hallar pruebas de una premeditación a la hora de no resolver esos fallos. Este es precisamente **el caso del escándalo que azotó al Ford Pinto allá por los años setenta**. Un caso que Jack, el personaje interpretado por Edward Norton en El Club de la Lucha, explicaba perfectamente. Toma el número de vehículos vendidos, multiplícalo por la probabilidad de fallo, multiplica el resultado por el coste de las indemnizaciones. Y si $A+B+C$ es menor que el coste de su llamada a revisión, sencillamente no la hacemos.

El precedente: cuando Ford creó su propio Toyota Corolla

(<https://www.diariomotor.com/2015/10/21/escandalos-industria-automovil/>)

¿Te parece grave el Dieselgate de Volkswagen? Estos cinco escándalos de la industria automovilística te harán palidecer

(<https://www.diariomotor.com/2015/10/21/escandalos-industria-automovil/>)

El fraude de las emisiones en ciertos motores TDI del Grupo Volkswagen es ciertamente grave, ...

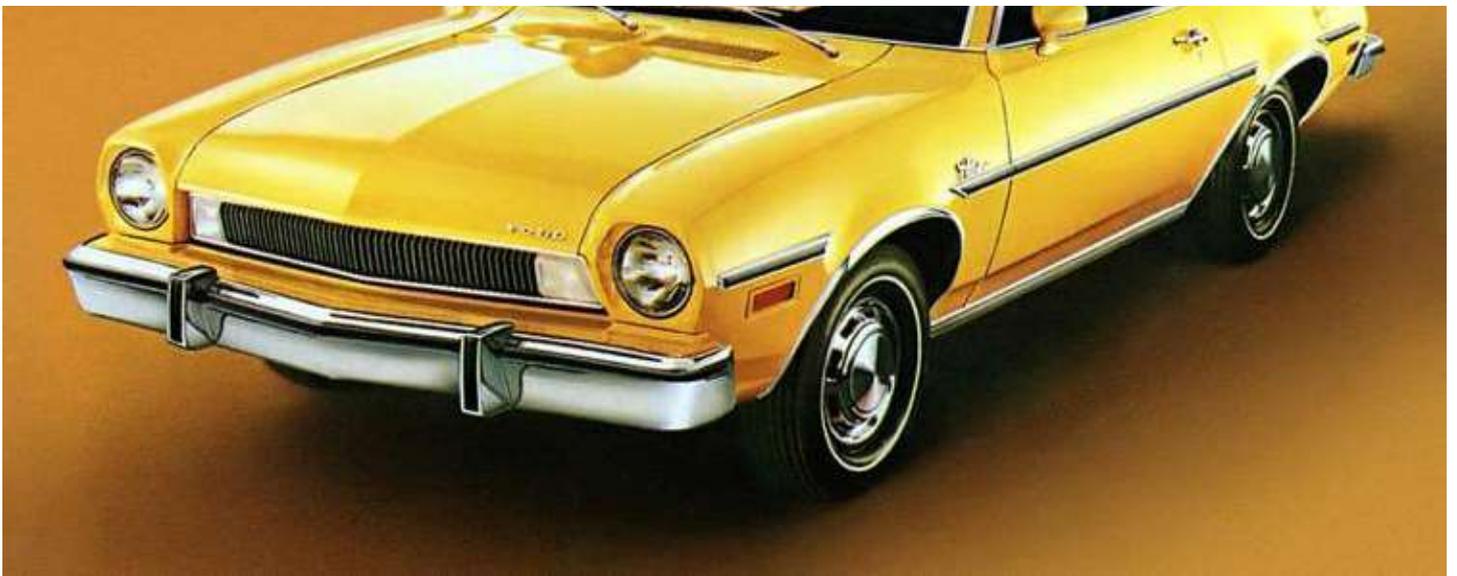
LEER MÁS...

El Ford Pinto nacía por la necesidad del óvalo azul de plantar cara a los productos compactos y ligeros importados por Estados Unidos, generalmente de Japón. **Ford se propuso crear un coche de dimensiones contenidas y lo planificó con una cierta urgencia y precipitación**, empezando por acortar su desarrollo a 25 meses – prácticamente la mitad de lo que habría necesitado Ford para desarrollar cualquier otro producto en aquellos años – que a la postre fue considerada como una de las consecuencias de este problema. El Ford Pinto, además, no debía pesar más de 2.000 libras (en torno a 907 kilogramos), ni costar más de 2.000 dólares de la época.

El problema del Ford Pinto, el que haría que este modelo pasase tristemente a la historia del automóvil, se encontraba en que el desarrollo de un coche compacto, y con una protección mejorable en sus defensas, conllevaba que un alcance en la zaga (o un vuelco) del Ford Pinto se tradujera en una elevada probabilidad de que el depósito sufriera daños de importancia, una fuga de combustible, y el consecuente incendio que haría que este modelo tuviera que enfrentarse a innumerables juicios.



Configuración de privacidad



(https://www.diariomotor.com/imagenes/picscache/750x/ford-pinto-05_750x.jpg)

(<https://www.diariomotor.com/2015/10/14/el-antecedente-del-caso-volkswagen-50-anos-de-unsafe-at-any-speed/>)

El antecedente del caso Volkswagen: 50 años de “Unsafe at any speed”

(<https://www.diariomotor.com/2015/10/14/el-antecedente-del-caso-volkswagen-50-anos-de-unsafe-at-any-speed/>)

El escándalo del fraude en las emisiones de los motores Volkswagen, con todas sus ...

LEER MÁS...

Resulta irónico, y quizás una coincidencia fatal, que fuera Arjay Miller quien presidiera la compañía en los años en los que el Ford Pinto comenzó a desarrollarse. **El propio Miller había tomado conciencia del peligro de un incendio en un accidente en coche cuando lo sufrió en su propio coche de empresa**, un Lincoln Continental. Miller tuvo suerte y, en el momento en que su coche comenzó a arder tras una colisión cuando regresaba a casa tras un día de trabajo, pudo escapar ileso. Aquella experiencia animaría a Miller a recomendar al senado de los Estados Unidos que se tomaran medidas que evitasen que un coche estallase en llamas tras una colisión o un vuelco. Incluso se enorgullecía mostrando los avances que Ford había desarrollado en esta materia.

Aún se produciría una nueva coincidencia. En aquellos años, y poco después de que el Ford Pinto recibiera su aprobación, **la NHTSA** [Configuración de privacidad](#)

por la seguridad en las carreteras de los Estados Unidos, **había revisado el protocolo de seguridad en los impactos traseros**. Entre otras cosas para evitar accidentes fatales como los que más tarde sufriría el Pinto. Las revisiones de los protocolos de pruebas, y de las soluciones que podrían aplicarse para mejorar la seguridad del Ford Pinto y otros muchos automóviles, sufrieron innumerables retrasos, a menudo como consecuencia de la presión del propio fabricante.

Y lo más llamativo del caso no sería que a la postre se considere que cientos de personas fallecieron por los incendios provocados en el Ford Pinto, en accidentes que de otra forma no hubieran sido fatales. En estudios posteriores se llegaría a la conclusión de que el problema que generaba estos incendios, lejos de ser propios de Ford, bien podrían extenderse a la mayoría de automóviles comercializados en aquellos años.

El gran pecado del Ford Pinto no fue otro que el hecho de que la vida de sus pasajeros fuera más barata que la llamada a revisión que requería el coche para evitar que su depósito de combustible se incendiara.

1971 Chevrolet Impala Vs. 1972 Ford Pinto Full-Rear Impact (Legendary Cras...



El memorando del Ford Pinto

Octubre de 1977, la revista Mother Jones (<http://www.motherjones.com/politics/1977/09/pinto-madness>) publica un artículo tan incendiario, o más, que el propio Ford Pinto. En este artículo, **Mark Dowie** narra la historia de un accidente en el que un Ford Pinto sufrió una **colisión por alcance en la zaga a 45 km/h**, en la que lo natural hubiera sido que no se produjera ningún herido grave. Por contra, la conductora – bajo el nombre ficticio Sandra Gillespie – fallecía en un hospital cercano horas más tarde, en una dolorosa agonía consecuencia de las quemaduras sufridas cuando el habitáculo de su Ford Pinto se convirtió en una bola de fuego. Su hijo de 13 años, Robbie Carlton, estaba vivo, pero solo regresaría a su hogar tras recuperarse de las quemaduras que cubrían buena parte de su cuerpo y de las operaciones que difícilmente lograron reconstruir su nariz y su oreja, abrasadas en el incendio.

Tras meses de investigación, y tener acceso a **un memorando interno de Ford**, **Mark Dowie** revelaba la triste realidad. Ford había llegado a la conclusión de que solucionar un problema cuyo coste hubiera oscilado entre 5 y 11 dólares por coche, no había superado el análisis de coste-beneficio de la llamada a revisión. Para llegar a esa conclusión, Ford había considerado el coste de una vida en 200.000 dólares, incurriendo no solo en un dilema ético escalofriante, el de poner precio a la vida de sus clientes, sino también en errores de cálculo tan evidentes que resultaría inevitable imaginar que no fueran malintencionados.

He aquí la razón por la cual el caso de **los incendios del Ford Pinto** aún se sigue estudiando como uno de los mejores ejemplos de por qué el análisis de coste y beneficios no puede llevarse al extremo y de la importancia de la ética en la empresa y en cualquier negocio.





(https://www.diariomotor.com/imagenes/picscache/750x/ford-pinto-04_750x.jpg)

En su investigación, Mark Dowie también llegó a otras conclusiones no menos interesantes. **Antes del lanzamiento del Ford Pinto ya se tenía constancia de una alta probabilidad de incendio en un alcance** e incluso se habían valorado soluciones. La precipitación del proyecto, y la necesidad de cambios en la línea de producción, entre otras cuestiones, como la propia arquitectura del coche, impidieron que esas soluciones se pusieran en práctica.

En su artículo, reconocía que **los puntos más problemáticos del Ford Pinto se encontraban en la posición del depósito, y en los tornillos del diferencial**. Un impacto a baja velocidad ya era más que suficiente para desplazar el depósito y que se produjera una fuga de combustible al desplazarse el conducto por el que este circulaba hasta el motor. La tornillería de la transmisión también podía perforar el depósito. Tras la fuga, bastaba el contacto del metal con el asfalto, la elevada temperatura del motor de otro coche o la línea de escape, o incluso una lámpara incandescente de los faros, para provocar la combustión. A más de 30 mph (48 km/h), el incendio era prácticamente inevitable. A más de 40 mph (64 km/h), la probabilidad de que el impacto dañase la estructura de la carrocería y bloquease las puertas atrayendo a sus pasajeros era muy alta.

carrocera y bloquease las puertas atrapando a sus pasajeros era realmente alta.

Lo sorprendente, es que soluciones como una cubierta de goma – que fue desarrollada y probada en aquellos días – o una placa para aislar la tornillería del diferencial, hubieran salvado muy probablemente cientos de vidas.

La revelación de Mother Jones, y la obstinación de Ralph Nader y Mark Dowie para que el caso trascendiera, provocaron la mayor llamada a revisión jamás llevada a cabo hasta la fecha, hicieron mucho daño a la reputación de la marca, y fueron cruciales para que prosperaran los 117 juicios a los que Ford tuvo que enfrentarse por cientos de fallecidos y heridos.

En Diariomotor:

(<https://www.diariomotor.com/2015/10/21/escandalos-industria-automovil/>)

¿Te parece grave el Dieselgate de Volkswagen? Estos cinco escándalos de la industria automovilística te harán palidecer

(<https://www.diariomotor.com/2015/10/21/escandalos-industria-automovil/>)

El fraude de las emisiones en ciertos motores TDI del Grupo Volkswagen es ciertamente grave, ...

LEER MÁS...

(<https://www.diariomotor.com/2015/10/14/el-antecedente-del-caso-volkswagen-50-anos-de-unsafe-at-any-speed/>)

El antecedente del caso Volkswagen: 50 años de “Unsafe at any speed”

(<https://www.diariomotor.com/2015/10/14/el-antecedente-del-caso-volkswagen-50-anos-de-unsafe-at-any-speed/>)

El escándalo del fraude en las emisiones de los motores Volkswagen, con todas sus ...

LEER MÁS...

 27.95



([HTTPS://WWW.YOUTUE](https://www.youtube.com/watch?v=...)

Configuración de privacidad |