

Apuntamientos iniciales sobre la relación entre Fiat Automóveis S.A. y la dictadura empresarial-militar brasileña

Carolina Dellamore¹
Gustavo Seferian²
Sophia Pires Bastos³

Resumen

El objetivo de este trabajo es presentar los resultados iniciales de una investigación sobre la relación entre Fiat Automóveis S.A. y la dictadura militar-empresarial brasileña. La subsidiaria Fiat en Brasil se creó en 1973, luego de la firma de un Acuerdo entre el Grupo Fiat y la provincia de Minas Gerais – que permaneció como socio de la empresa hasta 1988 – para la producción y venta de vehículos y autopartes. Fiat se instaló en la ciudad de Betim, en 1976, y recibió beneficios económicos y fiscales estatales, además de la promesa de la “docilidad” de los trabajadores de la región. Sin embargo, los hallazgos preliminares – colectados en fuentes bibliográficas, documentales y testimoniales – apuntan la necesidad de desentrañar, más allá de las relaciones económicas entre la empresa y los órganos estatales, la complicidad corporativa con los órganos dictatoriales de represión y la constitución de un sistema de vigilancia e información sobre las prácticas políticas de los trabajadores de la empresa. Esta investigación se enmarca en el proyecto “La responsabilidad de las empresas por violaciones de derechos durante la dictadura”, coordinado por el CAAF/UNIFESP y cuyo financiamiento resulta del esfuerzo de responsabilización de la empresa Volkswagen por las violaciones cometidas en la dictadura.

¹Laboratório de História do Tempo Presente da Universidade Federal de Minas Gerais – LHTP/UFMG. E-mail: carolinadellamore@gmail.com.

²Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais-UFMG. E-mail: seferianacad@gmail.com.

³Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais – PPGD/UFMG. E-mail: sophbastos@gmail.com.

Apuntamientos iniciales sobre la relación entre Fiat Automóveis S.A. y la dictadura empresarial-militar brasileña⁴

Introducción

El artículo tiene como objetivo presentar los primeros resultados de una investigación sobre la relación entre Fiat Automóveis S/A (en adelante Fiat) y la dictadura militar-empresarial brasileña. Esta investigación forma parte del proyecto "Responsabilidad de las empresas por violaciones de derechos durante la dictadura", coordinado por el Centro de Arqueología y Antropología Forense de la Universidad Federal de São Paulo (CAAF/UNIFESP), que analiza la actuación de diez empresas – entre las que se encuentra Fiat – en el referido período histórico.

La investigación cuenta con financiamiento resultante del esfuerzo, por parte de los órganos de la Fiscalía General del Estado, de responsabilización de la empresa Volkswagen por violaciones de derechos humanos por ella cometidas durante la dictadura brasileña. En el mismo sentido, se toman como enfoque de investigación las prácticas de Fiat que implicaron violaciones de los derechos de sus trabajadores y/o resultaron en prohibiciones del movimiento sindical. Se dedica más directamente al levantamiento bibliográfico y documental y a la movilización de la historia oral para apoyar medidas políticas y jurídicas tendientes a la rendición de cuentas de las empresas por sus actos de colaboración con el régimen de excepción.

Con este artículo, se pretende presentar de manera tópica algunos de los aspectos principales que sirven como antecedentes y puntos de partida para la investigación sobre Fiat, pasando por: 1) una breve historia de la instalación de la empresa en Brasil y el establecimiento de relaciones con los órganos de la dictadura empresarial-militar; 2) cómo Fiat estableció su relación conflictiva y represiva con un grupo de sus trabajadores, fundamentalmente a partir de la instalación de su fábrica en la ciudad de Betim (estado de Minas Gerais); y 3) la descripción de los casos principales en los que se centrará la investigación, cuáles sean, la muerte del operador Guido Leão, el control militarizado de los accesos a la empresa, y el establecimiento de dispositivos de vigilancia de los trabajadores con la participación de los militares.

1. La instalación de Fiat en Brasil

Aunque Fiat se estableció en el país en 1976, la historia de la empresa en Brasil se remonta a pasos muy anteriores. En una interesante investigación, Marcos Olmos Pedroni (2019) reconstruye las primeras acciones desde la década de 1920. Sin embargo, fue recién en la década de 1970 que la empresa empezó sus actividades en el sector productivo, inicialmente alocadas en Minas Gerais.

Concretamente, esta historia comenzó con el lanzamiento de la propuesta, a principios de la década de 1970, para la construcción de la fábrica del sector automovil en el estado por el entonces gobernador Rondón Pacheco (Meio y Mensagem, 2016; Pedroni, 2019: 76). Estas perspectivas iniciales se concretizan con el proceso inicial de fabricación de tractores en la ciudad de Contagem (Pedroni, 2019: 73) por parte de la empresa *Fiatallis* – que incluso sirvió de intermediaria para la posterior consolidación de la fábrica de automóviles Fiat en Betim, como apunta el artículo 1, “g”, del Acuerdo de Comunidad de Intereses suscrito por Fiat con el Gobierno de Minas Gerais (Minas Gerais, 1973). La fabricación de automóviles, sin embargo, se dio más tarde, con la adquisición del 43% de las acciones de la Fábrica Nacional de Motores (FNM) el 7 de febrero de 1973, antes propiedad

⁴ Investigación fomentada pelo Centro de Antropologia e Arqueologia Forense da Universidade Federal de São Paulo (CAAF/Unifesp).

de Alfa Romeo (Pedroni, 2019: 42). Este proceso sirve como preludio a las orquestaciones que resultarán en una combinación explícita de intereses entre el Estado brasileño y la empresa italiana en el desarrollo de sus negocios.

Cabe señalar que, en ese momento, el Estado dictatorial brasileño ya figuraba como accionista común en la actividad comercial aún embrionaria de Fiat en Brasil, incluso con una participación – inicialmente reducida – del 6% de las acciones de FNM.

Sin embargo, el camino hasta la conclusión del proceso no fue simple. Los enfrentamientos entre entidades de la federación por la instalación de empresas del sector automotor se remontan a décadas anteriores, siendo emblemático el caso de la instalación de Simca, empresa con la que Fiat mantuvo relaciones en su proceso de llegada a Brasil (Pedroni, 2019: 54 y ss., 88). Según Giovanni Agnelli, entonces presidente global de Fiat, que al menos los estados de São Paulo y Rio Grande do Sul se habían ofrecido para albergar la empresa (Pedroni, 2019: 89).

Las razones que llevaron a la instalación de Fiat en ese momento específico en Brasil, y en particular en Minas Gerais, son diversas. Empezando por las cuestiones económicas, que fueron vistas con mayores reservas en períodos anteriores, pero que, en medio de un momento de crecimiento único de la economía capitalista brasileña – constituyendo la narrativa de un “milagro económico” – sirvieron de gran atractivo para capitalistas italianos. A esto se suma el hecho de que el costo de la mano de obra era significativamente más barato en Belo Horizonte que en otras regiones del país, por ejemplo, São Paulo (Pedroni, 2019: 83).

A esto le siguen los impases políticos vividos por la empresa en el contexto argentino, país en el que décadas antes ya se había instalado una fábrica Fiat. El caso del secuestro y asesinato del presidente de la empresa, Oberdan Sallustro, por parte del Ejército Revolucionario del Pueblo – brazo armado del Partido Revolucionario de los Trabajadores, organización de aspiraciones guevaristas y trotskistas – fue uno de sus episodios más emblemáticos.

Las razones que condujeron a otra atracción también fueron políticas: la ciudad de Betim, en la región metropolitana de Belo Horizonte, aún no contaba con un movimiento autoorganizado de trabajadores metalúrgicos y, en el momento de las primeras negociaciones con el gobierno de Minas Gerais, no había sindicato en la región, que se constituyó solamente en vísperas del inicio de las actividades de la empresa (Pedroni, 2019: 80).

A esto se suma una curiosa iniciativa del empresariado de Minas Gerais, junto al entonces presidente Médici, que señaló sintomáticamente el perfil orgánico de clase de la iniciativa:

Entre el 16 y el 18 de agosto de 1972, el Presidente de la República, Emílio Garrastazu Médici, estuvo de visita en Minas Gerais, y el día 16 recibió en rápida audiencia a un grupo de empresarios mineros, quienes le entregaron, de manos del Presidente de la Asociación Comercial de Minas Gerais, Adolfo Neves Martins da Costa, un manifiesto con algunas demandas, entre ellas, la instalación de la Central del Acero, una usina para la producción de acero no plano, y la fábrica de automóviles Fiat en el estado de Minas Gerais. (Pedroni, 2019: 91, traducción libre)

Aunque las declaraciones de Médici en la reunión generaron diferentes interpretaciones en la prensa brasileña – que jugó un papel decisivo en el choque, con el periódico Estado de São Paulo expresando fervientes posiciones en contra de la instalación de la fábrica en Minas Gerais – “no hay un solo argumento económico que justifique la construcción de una fábrica de automóviles” en el Estado (Estado de São Paulo, 1973,

traducción libre) –, en un análisis *post festum* vemos que se consolidó el modelo de apoyo con participación estatal directa en la composición del capital, por parte del gobierno de Minas Gerais en la instalación de la empresa.

Sin embargo, es a partir de 1973 que se catalizó el proceso de articulación con la dictadura militar-empresarial. *Fiat Automóveis Sociedade Anônima* fue creada el 14 de marzo de 1973 tras la firma de un Acuerdo de Comunión de Intereses entre el Grupo Fiat y el estado de Minas Gerais, que permaneció socio de la empresa hasta 1988 – año de la promulgación de la nueva Constitución, marco de la redemocratización brasileña. El acuerdo preveía la producción y venta de vehículos y partes, partes y/o componentes de vehículos del Grupo Fiat (Freitas, 2005).

Nos corresponde esbozar algunas reflexiones sobre el documento, que en sí mismo señala esa actuación entrelazada del Estado brasileño y de la empresa en la promoción del interés empresarial. Si el objetivo del Acuerdo de Comunión de Intereses fuera suficiente, esta señal ya estaría en su lugar:

Las partes contratantes acuerdan constituir conjuntamente una empresa bajo la forma de sociedad anónima de derecho brasileño, con la razón social de “Fiat Automóveis S.A.”, y con sede legal en Betim – Comarca de Betim – Estado de Minas Gerais.

Esta sociedad tendrá por objeto la producción y comercialización de vehículos del Grupo Fiat y sus respectivos repuestos, así como conjuntos de piezas y/o componentes.

Para llevar a cabo la iniciativa, la Sociedad implantará el Establecimiento cuya producción anual está prevista, a pleno rendimiento, en aproximadamente 190.000 (ciento noventa mil) Vehículos Matriculadas y otras 155.000 (ciento cincuenta y cinco mil) mono motores.

La Sociedad se constituirá inmediatamente después de la aprobación por parte de las Autoridades Federales de la Carta de Intención y se registrará por un Estatuto de conformidad con el texto acordado entre las Partes (Anexo 2 del presente Acuerdo). (Minas Gerais, 1973, traducción libre)

El capital inicial de la empresa sería de US\$ 231 millones, a través de una contribución inicial del Estado de Minas Gerais con una parte significativa de US\$ 71,499 millones, lo que permitiría a la empresa italiana tener participación accionaria mayoritaria, dados los US\$ 71,501 millones comprometidos por Fiat (artículo 4.2.1, del Acuerdo) –, otorgándole el 49,99% de las acciones de la sociedad. El resto de las cantidades se irían integrar a lo largo de los años de instalación de la fábrica en Betim. También como consecuencia del Acuerdo, la participación en el capital societario no podría reducirse, en caso de futuras negociaciones, a los márgenes inferiores al 20%, para el Estado de Minas Gerais, y al 40%, para la Fiat (artículo 5.2).

El mantenimiento accionario también resultó decisivo para evitar desarrollos no deseados en la agenda económica del Estado, como quedó explícito ante la intención, rápidamente contenida, de comercializar sus acciones ante la posibilidad de adquisición por parte de otras empresas competidoras de Fiat y la indicación de eventual cierre de la fábrica en Betim (SNI, 1982: 5).

Cabe señalar que los aportes de capital no cesaron en los montos originalmente previstos, y que también dispuso la apertura del Acuerdo, se incrementaron considerablemente. Por ejemplo, un informe del Servicio Nacional de Informaciones de Belo Horizonte (SNI, 1982) proporciona un relato detallado de la composición del capital de Fiat, informando no solo los esfuerzos del Estado brasileño para obtener préstamos en el exterior,

sino también los ajustes para la recomposición de capitales que superan ampliamente el capital original de la empresa. En sus términos, “con el nuevo aumento, el capital de Fiat Automóveis alcanza los US\$ 874 millones, lo que la convierte en ‘sin duda la empresa más capitalizada de América Latina’, como afirmó su presidente” (SNI, 1982: 3). Las contribuciones del Estado de Minas Gerais fueron tales que el Secretario de la Hacienda, Paulo Roberto Haddad, fijó el límite de tales aumentos en alrededor del 1% de los ingresos del Estado, que alcanzaban los US\$ 1.000 millones al año (SNI, 1982: 4). Este documento también revela que los ajustes para la participación del Estado de Minas Gerais en el capital de la empresa serían prorrogados hasta 1988, no más hasta el 31 de diciembre de 1985, como originalmente se planteó.

Los intercambios y búsquedas de información por parte del organismo de vigilancia dictatorial son prodigiosos y mencionados explícitamente en el mismo documento (SNI, 1982: 5).⁵

La convergencia de capitales, que elevaría a Fiat en Brasil a casi una empresa pública, revela la promiscuidad de los intereses económicos, sociales y políticos existentes entre el Estado brasileño en el período dictatorial y los capitalistas italianos. No obstante, la profunda articulación entre los agentes no termina ahí: la trama de beneficios exigida por Fiat para su implantación en el país, eliminando en gran medida los riesgos de la actividad empresarial, fue tomada como “Base del Acuerdo”, que enumeró una miríada de beneficios presentes y futuros a su favor, que ya surgían del artículo 1, “d”, de los términos del Acuerdo, pero que se encontraba expresamente previsto en su artículo 3.1:

3.1 - Las Partes Contratantes se comprometieron a promover los procedimientos previstos por la legislación brasileña en la materia y a adoptar, en cualquier caso, todas las medidas requeridas y/o permitidas por la ley para obtener a favor de la Iniciativa de todos los beneficios e incentivos máximos de carácter fiscal, financiero y de cualquier otra naturaleza, vigentes en Brasil al momento de la firma de este Acuerdo y de las más favorables que puedan ser concedidas en legislación futura.

Los beneficios e incentivos mencionados a la fecha de la firma de este Acuerdo están específicamente previstos por la siguiente legislación:

3.1.1 - Decreto-ley n° 1.137 de 07/12/1970 del Gobierno Federal de Brasil;

3.1.2 - Decreto-ley n° 1.219 de 15/05/1972 del Gobierno Federal de Brasil, reglamentado por el Decreto n° 71.278, de 31 de octubre de 1972;

3.1.3 - Decreto n° 70.983, de 15/08/1972 del Gobierno Federal de Brasil;

3.1.4 - Resolución n° 20/72 del 29/08/1972 del Consejo de Desarrollo Industrial del Ministerio de Industria y Comercio;

3.1.5 - Decreto-ley n° 1.250 del 21/12/1972 que modifica el Decreto-ley n° 1.171 del 02/06/1972;

3.1.6 - Ley del Estado de Minas Gerais n° 5.261 del 19/09/1969, reglamentada por el Decreto n° 12.603 del 29/04/1970;

3.1.7 - Decreto del Estado de Minas Gerais n° 14.795 del 12/09/1972.

⁵ SERVIÇO NACIONAL DE INFORMAÇÃO (SNI). Documento ACE 597282, informação n.004/118/ABH/82, do Serviço Nacional de Informações, agência Belo Horizonte, datado de 9 de fevereiro de 1982. Acervo Memórias Reveladas. Disponible en:

http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_v8/mic/gnc/ooo/82005972/br_dfanbsb_v8_mic_gnc_ooo_82005972_d0001de0001.pdf; SNI. Documento ACE 24028/82 - SITUAÇÃO DE EMPRESAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS, de 15.04.1982. Acervo Memórias Reveladas. Disponible en: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_v8/mic/gnc/aaa/82024028/br_dfanbsb_v8_mic_gnc_aaa_82024028_d0001de0001.pdf. Accesado en 02.01.2022.

La operacionalización de estos beneficios, tanto por parte del Estado de Minas Gerais como del Gobierno Federal, reclamaría, en los términos previstos en el artículo 3.2 del Acuerdo, carta de intención al Consejo de Desarrollo Industrial del Ministerio de Industria y Comercio, que sería operado por Tratores Fiat de Brasil.

Dichos beneficios, según se indicó, que "estipulados por Fiat en el supuesto y condición esencial" para la realización del negocio, también darían lugar a exenciones fiscales para la conversión de moneda y la repatriación de dividendos a Italia (artículo 3.4, traducción libre), reclamando también beneficios ni mismo aplicables al segmento de actividad económica de la empresa, tales como los "relacionados con la pesca, la reforestación, el turismo (...) y la agricultura y ganadería u otros de competencia del Gobierno Federal", para los cuales el Estado de Minas Gerais "se compromete a aplicarlos (...) en la máxima medida permitida por la legislación respectiva" (artículo 5.8, traducción libre).

La garantía de los beneficios fue tal que el Estado de Minas Gerais se comprometió no sólo a emprender todas las medidas necesarias para garantizarlos, sino a garantizar que, aunque se extinguieran, intervendría por garantizar "fórmulas compensatorias de los beneficios e incentivos revocados o reducidos" (artículo 6.1.4, traducción libre). Esta intervención también comprometió al Estado de Minas Gerais a realizar actividades "con los órganos competentes del Municipio de Betim" para implementar beneficios en este ámbito estatal, "especialmente en lo que se refiere a los Servicios Tributario, Impuesto de Construcción, Impuesto Territorial e ICM" (artículo 6.1.5, traducción libre).

Incluso puede percibirse una disposición excepcional que abrió el camino para la creación de una ley estatal específica para tratar de la ejecución del negocio, subvirtiendo la primacía más elemental del proceso legislativo y de la naturaleza legislativa (artículo 6.1.2).

Por si fuera poco, el Estado de Minas Gerais – que también indicaría los cargos de administración y directorio de la empresa (artículo 5.5.1) – se comprometió a garantizar líneas de crédito para el capital de trabajo de la empresa (artículo 6.1.6); favorecimiento de vivienda a través de la *Companhia de Habitação do Estado de Minas Gerais* (COHAB-MG) para la vivienda de los trabajadores industriales (artículo 6.1.7), ya en una perspectiva profundamente financiarizada; concesión a precios razonables del inmenso terreno sobre el que se construiría la fábrica, ya allanado y con inicio de pago posterior al inicio de la producción de automóviles (artículo 6.1.1); creación de caminos perimetrales fuera del área del predio de acceso a la carretera Fernão Dias; instalación de red eléctrica de alta potencia, servicio de agua potable e industrial, líneas telefónicas y Telex e instalación de alcantarillado pluvial industrial y sanitario (artículo 6.1.1), todo en escalonamiento temporal en relación al proceso de implementación de la fábrica. Ni siquiera la carga fiscal por la transferencia de la propiedad correría a cargo de Fiat.

La participación del Estado de Minas Gerais de manera tan decisiva en el capital y en el favor económico de Fiat generó inquietud. Eso es lo que se puede ver en documentos de la Secretaría de Inteligencia Nacional, que informan las posiciones de Wolfgang Sauer – entonces presidente de Volkswagen en Brasil – sobre tales inversiones, alegando que las empresas que no serían capaces de sostenerse deberían quedarse "fuera del juego", generando reacciones por parte de Fiat.⁶

Así, con la instalación completa de la fábrica en 1976 – fecha la cual la empresa considera como el marco de su actuación en Brasil, cosiendo su narrativa de afirmación nacional (Soares, 2004) – la planta de Betim pudo convertirse en la más grande Fiat

⁶ SNI. Documento 2461/80, informe n. 139/118/ABH/80 do Serviço Nacional de Informação, datado de 29.10.1980. Acervo Memórias Reveladas. Disponible en: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_v8/mic/gnc/ooo/80002461/br_dfanbsb_v8_mic_gnc_ooo_80002461_d0001de0001.pdf. Accesado en 02.01.2022.

fabricante de automóviles del mundo (Culpi, 2014), y fue también la mayor planta de producción de automóviles instalada fuera de ABC Paulista en Brasil (Meio e Mensagem, 2016).

2. La relación de Fiat con sus trabajadores

En el momento de su inauguración, en julio de 1976, Fiat contaba con 3.500 empleados divididos en las siguientes categorías: matriceros, técnicos y administradores, compuestos principalmente por trabajadores paulistas con experiencia en empresas automotrices de São Paulo, italianos y profesionales de Minas Gerais que fueron enviados a Italia y a Argentina para graduarse. Existía aún otra categoría compuesta por profesionales de mantenimiento y operarios de producción, estos últimos popularmente llamados “peatones” y que constituían la mayoría de los trabajadores de Fiat (Le Ven, 1988: 92). Los operadores de producción eran principalmente hombres jóvenes, entre 20 y 35 años, generalmente casados, y su contratación inicial se realizaba directamente en el campo, en barrios periféricos y favelas de Belo Horizonte y de la Región Metropolitana (Le Ven, 1988: 92-93).

Estos trabajadores trajeron consigo numerosas expectativas con respecto a la fábrica, influenciadas por la intensa propaganda en torno a Fiat. Sin embargo, para muchos la desilusión fue inmediata: lo que se vio desde luego fueron bajos salarios, malas condiciones laborales, control y vigilancia. Así, desde 1977, es decir, a menos de un año de su inauguración, ya se sentía el descontento de muchos trabajadores al interior de la automotriz. Cuestionaron “la velocidad de la línea de montaje, la arbitrariedad de los controles jerárquicos, la ausencia interna de una organización sindical firme y las condiciones de trabajo” (Le Ven; Neves, 1985: 137, traducción libre).

A principios de 1978, el acróstico referente al nombre de Fiat – “Fui Iludido Agora é Tarde” –, rociado en las puertas de los baños de la empresa, evidenciaba el ambiente de descontento entre sus trabajadores. Se iniciaron movilizaciones que resultaron en el primer movimiento huelguístico al interior de Fiat, impulsado por militantes obreros, algunos vinculados a la Pastoral Obrera, otros a partidos clandestinos de izquierda y a organizaciones como el Movimiento Revolucionario 8 de Octubre (MR-8) y el Partido Comunista Partido de Brasil (PCdoB). La lista de quejas era larga: vigilancia constante por parte de los jefes sobre el tiempo de los trabajadores; “aumento de la velocidad de la línea de producción, salarios bajos para los operadores de línea y salarios desiguales para las mismas tareas y sin promoción regular”; jornadas extenuantes que llegaron a las 9,5 horas al día, imponiendo horas extras; “dificultades con los horarios de comida, por la distancia entre los puestos de trabajo y el restaurante”. También se denunciaron las relaciones laborales en la fábrica: “control constante de guardias, castigos y despidos por justa causa en caso de 3 amonestaciones, presiones para producir cada vez más”, rivalidades internas entre trabajadores estimuladas por la empresa, “diferencia de trato entre y trabajadores por hora”, además de problemas de salud derivados de “productos químicos y fatiga de línea”, “alta rotación de mano de obra”, dificultad para el ingreso del sindicato a la fábrica, persecución de trabajadores sindicalizados, creando obstáculos a la organización interna de los trabajadores (Le Ven; Neves, 1985: 138, traducción libre).

Estos problemas suscitados por las obras posteriores a la instalación de la fábrica aparecen nuevamente en el informe de investigación “Tecnología y Proceso de Trabajo en la Industria Automotriz y de Autopartes (el caso de Fiat-MG)”, coordinado por el investigador Michel Le Ven y realizado entre 1982 y 1984. Además de las cuestiones salariales, de jornada de trabajo y de velocidad de producción, los trabajadores señalaron problemas como la “falta de libertad y democracia” al interior de la empresa, lo que incluye malos tratos por parte de la gerencia; presiones para aumentar la producción; castigos; amenazas de despido; y despidos

efectivos y constantes, provocando una alta rotación de la mano de obra. También llama la atención un ítem del informe titulado “Seguridad y violencia policial al interior de la fábrica”, que incluye: “Vigilancia interna de la Fiat” y “Policías de la Policía de Betim con overol”, denunciando la presencia de policías que, vistiendo el uniforme de la fábrica, se infiltraban en medio de los trabajadores, especialmente en los momentos de movilización de la categoría. Michel Le Ven (1988: 109) evaluó que, en este contexto en la fábrica, la dominación fordista y el control autoritario no habrían sido suficientes para contener la resistencia de los trabajadores de Fiat a la explotación, siendo “necesaria la militarización de la fábrica”, lo que instituyó un sistema de allanamientos a la salida del expediente que humillaba al trabajador y de suspensiones dadas por los guardias, colocándolos en un lugar de poder dentro de la empresa.

Conforme apunta el investigador Michel Le Ven, “los trabajadores afirman que esta policía Fiat”, los guardias, “creada para localizar a los que se resistían a la producción, se formó reclutando policías y militares jubilados o activos” (1988: 110, traducción libre). De hecho, en este período estuvieron presentes militares y policías dentro de Fiat que adoptaron prácticas como las planteadas por el investigador en referidos trabajos producidos en la década de 1980, comprendiendo el contexto de la dictadura militar aún vigente, apertura política, inicio del proceso de redemocratización del país y fin del régimen autoritario. Estas prácticas fueron revisadas y detalladas recientemente en un informe de investigación del periódico *The Intercept Brasil* (2019), que se abordará en la siguiente sección, pero que aún deben comprenderse en profundidad para identificar las cadenas de mando, la estructura de represión dentro de la fábrica, los tipos de violaciones sufridas y las víctimas.

3. Casos emblemáticos de graves violaciones a los derechos humanos de trabajadores, trabajadoras y del movimiento sindical

Como se ha destacado inicialmente, las investigaciones que se centran en Fiat en Brasil, especialmente en lo que se refiere a sus prácticas en el período de la dictadura militar-empresarial en el país, son tímidas y merecen mayores incursiones.

Incluso en obras clásicas sobre la actuación de las empresas durante la dictadura, las menciones a Fiat son escasas. Es el caso del libro “1964: la conquista del Estado”, que, dado su marco temporal privilegiado, no alcanza un período de actividad más intensa de la empresa italiana y sólo en unos pocos pasajes se ocupa de Fiat (Dreifuss, 1981: 71 y 499), dedicando más reflexiones sobre la lectura de Giovanni Agnelli sobre el desempeño de las multinacionales en el orden económico contemporáneo (Dreifuss, 1981: 71-72) que sobre el desempeño de la empresa misma.

En cualquier caso, las investigaciones aún embrionarias ya realizadas sobre la empresa, así como el desarrollo de la presente investigación, apuntan a la existencia de algunos casos emblemáticos que presentan, a la raíz de experiencias en dimensión comparativa, la existencia de indicios de colaboración de la empresa con la dictadura militar-empresarial y de prácticas que dieron lugar a violaciones a los derechos humanos de sus trabajadores y trabajadoras.

El primer caso que se trae a la luz es el del joven trabajador Guido Leão Santos, fallecido el 27 de septiembre de 1979, año en el que tantos otros trabajadores fueron víctimas fatales de la acción militar-corporativa (Netto, 2014: 227; Lifondi, 2021). Fue una de las muertes identificadas por la Comisión de la Verdad de la Asamblea Legislativa de Minas Gerais, que en su informe señala:

En 1978 y 1979, los trabajadores brasileños se organizaron para impugnar la política económica y social del gobierno de João Batista Figueiredo (1979-1985). Según los diarios de la época, Belo Horizonte se convirtió en la

capital nacional de las huelgas: metalúrgicos, bancarios, funcionarios y trabajadores de la construcción fueron los principales actores.

Según el periódico *A Nova Democracia*, los trabajadores de la fábrica FIAT decidieron movilizarse y realizar un paro debido a las precarias condiciones laborales, ya que la unidad de Betim había iniciado sus operaciones con chatarra tecnológica traída de las unidades italianas. El 27/09/1979, entre las 00:38 y las 5:35, unos 4.000 trabajadores estaban parados frente a la entrada 5 de FIAT, ubicada en el área de estacionamiento. Poco después de las 5 de la mañana, ocho soldados a caballo comenzaron a empujar a las personas que estaban allí e hicieron un pasillo con otros 20 policías que iban a pie. A medida que avanzaba la caballería, los trabajadores corrieron hacia la carretera. Durante la fuga, Guido cayó y fue atropellado por un autobús *Transilva*, placa JO-5201, conducido por el conductor identificado como José Augusto de Oliveira, en el Km. 428, de la BR-38168. Guido murió cuando llegaba al *Hospital Nossa Senhora do Carmo*, en Betim, conducido por una ambulancia de la propia FIAT. (COVEMG, 2017: 101-102, traducción libre)⁷

La narración articula las versiones de las fuerzas represivas y de los trabajadores que presenciaron lo sucedido (Estado de Minas, 1979), denotando la participación directa de la represión militar como causa de su muerte, que jamás puede ser considerada mera fatalidad.

La información compartida en el informe final del COVEMG se refiere a un reportaje del periódico Estado de Minas, publicado el 28 de septiembre de 1979, que trae otros elementos importantes para la comprensión del caso. El primero de ellos, que encuentra desacuerdo en otras fuentes sobre el tema – que incluso señalan que el trabajador fue atropellado por un vehículo de las fuerzas de represión (Memorial da Democracia, s/d) –, habría sido un autobús que “tomaba la ruta São Sebastião do Paraíso - Belo Horizonte” por la carretera Fernão Dias, “conducida por el chofer José Augusto de Oliveira, de la capital” (Estado de Minas, 1979, traducción libre).

También se puede señalar que “Guido Leão dos Santos fue trasladado sin vida al *Hospital Nossa Senhora do Carmo*, en Betim, y posteriormente al *Instituto de Medicina Legal*” (Estado de Minas, 1979, traducción libre), información que, cuando confrontada con otras fuentes, señala la participación de Fiat en el traslado del trabajador al hospital, en su propio automóvil, aún con vida (Lara, 1979).

El hecho de que la empresa haya facilitado un vehículo para trasladar al trabajador a la unidad médica de ninguna manera puede ser percibido como un elemento para eludir su responsabilidad, sino representa el reconocimiento, percibido orgánicamente con los hechos discutidos en el primer inciso de este artículo, de la combinación de intereses existentes entre el estado dictatorial y la empresa.

Guido Leão dos Santos no fue la única víctima de este incidente. El informe señala que la escala de la violencia represiva fue aún mayor:

Durante el enfrentamiento entre policías y huelguistas, a las 5 de la mañana, más de 10 trabajadores fueron golpeados con cachiporras y bombas lacrimógenas. Los heridos más graves fueron trasladados a los Hospitales Nossa Senhora do Carmo y Santa Helena. Según los propios metalúrgicos, ellos respondieron lanzando piedras. Un policía, según el coronel Waldir

⁷ La información se basa en materiales obtenidos de la Hemeroteca de la Biblioteca Pública Luis de Bessa, en la colección digitalizada de la Superintendencia de Bibliotecas Públicas. Código: 635862, ed. n. 14897 del Periódico Estado de Minas, p. 5, 28.09.1979 (COVEMG, 2017:157).

Soares, del comando policial de la Capital, resultó herido, “sin gravedad”. (Estado de Minas, 1979, traducción libre).

El número de víctimas de actos de violencia estatal indica mecanismos de ocultamiento y subregistro de las notificaciones de represión, hecho que dificulta la conducción de la investigación cuando se constata que muchos de los victimizados por la policía fueron atendidos en el hospital como heridos de accidentes laborales (Lara, 1979).

En ese informe, otro aspecto que llama la atención con respecto a la articulación entre la empresa y la acción militar del Estado brasileño se expresa por el control militarizado de acceso a la empresa, fenómeno común a otras manifestaciones de colaboración militar-empresarial experimentadas en el Cono Sur:

Desde ayer por la mañana, Fiat Automóveis fue vigilada. A las 14:00 horas, cuando debía comenzar el segundo turno, dos compañías con 300 policías se apostaron a cada 10 metros frente a la fábrica. Los efectivos permanecieron a lo largo del viaducto que da acceso a Fiat. Del turno de la tarde se fueron a trabajar 50 trabajadores. Cerca de mil se agruparon en los macizos de flores. Los piquetes se formaron a lo largo de la BR-381, a causa del aparato policial. (Estado de Minas, 1979, traducción libre)

El último dato que se desprende de la noticia, producto de información proporcionada por la oficina de prensa de la empresa, es que sólo trabajaban 300 de sus empleados, los cuales estaban destinados al sector de seguridad y oficinas (Estado de Minas, 1979). Este hecho da lugar a la segunda situación que queremos exponer en este breve trabajo inicial.

En 2019, el portal de noticias *The Intercept Brasil* publicó un reportaje titulado “145 Espiones: El aparato de espionaje clandestino que enriqueció a Fiat en Brasil” (Cesar et alii, 2019), que trata precisamente del sector de seguridad de Fiat. Basado en documentos italianos y brasileños sobre la empresa, así como testimonios de ex-empleados y sindicalistas, se remontó desde una perspectiva periodística parte del aparato de vigilancia y denuncia en contra de los empleados brasileños de la empresa italiana, así como su colaboración con el sistema de represión a cambio de información sobre el movimiento sindical.

Además de enfatizar el recibo de incentivos fiscales, de infraestructura y económicos para la instalación de la fábrica de la automotriz en la ciudad de Betim, como lo hicimos anteriormente, la investigación periodística mostró que Fiat tenía personal militar en su equipo, actuando en mando del aparato interno de represión. Se reveló que en el sector “Seguridad e Información” se destacaba el Coronel Joffre Mario Klein, militar en retiro, que adoptó medidas como escuchar conversaciones en el teléfono público del patio de la empresa y controlar los registros de convocatorias sindicales para identificar a los líderes y socavar las acciones sindicales.⁸ Según documentos utilizados en el reportaje, a los que también se accedió para respaldar este proyecto, el coronel viajó a Italia para conocer el patrón de espionaje adoptado en la matriz de la empresa durante los años de plomo italianos, patrón que condujo a condenas en la Corte de Nápoles en el 1970 (L'Unitá, 1973), pero permaneció oculto e impune en Brasil.

El mismo reportaje indica que era común la adopción de infiltrados y agentes dobles para la recolección de información, habiendo identificado un organigrama en el que cuatro

⁸ SNI. Documento ACE 2964/80 - Informe 88/119/ASP/80 - CAMPANHA SALARIAL DOS METALÚRGICOS DA REGIÃO DO ABC, datado de 01.04.1980. Acervo Memórias Reveladas. Disponible en: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_v8/mic/gnc/eee/80002964/br_dfanbsb_v8_mic_gnc_eee_80002964_d0001de0001.pdf. Accesado en 02.01.2022.

personas estaban bajo el mando directo de Klein y otras 141 respondían a Mauricio Neves, jefe de vigilancia y brazo derecho del coronel, llegando a un total de 145 agentes de vigilancia en una promiscua relación empresarial y estatal. Con ello, fue posible identificar a los empleados “peligrosos”, que eran detenidos bajo cualquier pretexto, generalmente acusados de robo de piezas y herramientas y, posteriormente, despedidos por justa causa.

Ante la información recabada por *The Intercept*, el Ministerio Público Federal y el Ministerio Público del Trabajo de Minas Gerais iniciaron investigaciones (Averiguación Civil nº 1.22.000.001321/2019-27 e PA PROMO 002161.2019.03.000-9, respectivamente), con el fin de determinar la posibilidad de rendición de cuentas. Ambos expedientes, sin embargo, no avanzaron, permaneciendo inertes desde el estallido del período pandémico.

A su vez, la presente investigación ya indica la existencia de un amplio repertorio de informes, intercambios e informaciones privilegiadas provenientes de la empresa y manejados y debatidos por el gobierno dictatorial. Ejemplo de ello son los informes detallados de causas de despido y admisión de empleados,⁹ seguimiento de discursos en asambleas,¹⁰ informes de articulaciones sindicales al interior del complejo habitacional construido por la empresa,¹¹ información confidencial y directa del servicio de seguridad de la empresa,¹² entre otros.

Otras menciones a los actos de represión practicados por Fiat también surgieron de la COVEMG (2017: 206), aunque en su cuadro IV, que indica los trabajadores que sufrieron actos represivos, no se menciona a los trabajadores de la empresa. Este hecho, en sí mismo, se debilita y apunta a la profundización de la agenda de investigación debido a los indicios emitidos por los propios órganos de represión respecto a los trabajadores detenidos por acciones de huelga en la ciudad de Betim y en movilizaciones vinculadas a la Fiat (Estado de Minas, 1979).

Conclusiones

De lo anterior, es posible advertir los rasgos constitutivos elementales de la relación entre Fiat y la dictadura militar-empresarial brasileña, que se despliegan en otros hechos que, ya sea por el estado actual de la investigación, o por la naturaleza y dimensión de este trabajo, no se comporta actualmente su exposición.

Es hecho que la articulación de intereses y capitales entre el gobierno de Minas Gerais y la empresa sería motivo suficiente para justificar las derivaciones resultantes de la actuación de Fiat en el país como parte constitutiva del colaboracionismo inadmisibles,

⁹ SNI. Documento ACE 039811/84. REUNIÃO DA COMUNIDADE DE SEGURANÇA INDUSTRIAL DE MINAS GERAIS, realizada em 21.12.1983. Acervo Memórias Reveladas. Disponible en: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_v8/mic/gnc/aaa/84039811/br_dfanbsb_v8_mic_gnc_aaa_84039811_d0001de0001.pdf; SNI. Documento ACE 41648/84 - SITUAÇÃO DAS EMPRESAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS, de 04.05.1984. Acervo Memórias Reveladas. Disponible en: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_v8/mic/gnc/aaa/84041648/br_dfanbsb_v8_mic_gnc_aaa_84041648_d0001de0001.pdf. Accesado en 02.01.2022.

¹⁰ SNI. Documento 2328/80, ATIV DE MARIA LETÍCIA BARBOSA DE MELO, NA FETAEMG, de 03.10.1980. Acervo Memórias Reveladas. Disponible en: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_v8/mic/gnc/ooo/80002328/br_dfanbsb_v8_mic_gnc_ooo_80002328_d0001de0001.pdf. P. 4. Accesado en 02.01.2022.

¹¹ SNI. Documento ACE 24028/82 - SITUAÇÃO DE EMPRESAS NO ESTADO DE MINAS GERAIS, de 15.04.1982. Acervo Memórias Reveladas. Disponible en: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_v8/mic/gnc/aaa/82024028/br_dfanbsb_v8_mic_gnc_aaa_82024028_d0001de0001.pdf. Accesado en 02.01.2022.

¹² SNI. Documento ACE 2397/80 - Informe n. 185/117/ABH/80 - IDENTIFICAÇÃO DE FRANCISCO DE ASSIS COSTA DOS ANJOS COMO MEMBRO DA SECOM, datado de 16.10.1980. Acervo Memórias Reveladas. Disponible en: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_v8/mic/gnc/ooo/80002397/br_dfanbsb_v8_mic_gnc_ooo_80002397_d0001de0001.pdf. Accesado en: 02.01.2022.

suscitando la necesidad de rendición de cuentas. No es posible sorprenderse por la calidad competitiva, la facilidad de interlocución y la obtención de inmensos beneficios del poder público que no se deben a esta entrelazada articulación de intereses y colaboraciones.

Si bien la agenda de investigación tiene un largo camino por recorrer, especialmente dada la existencia de indicios de otras graves violaciones a los derechos humanos y otras instancias de poder que deben ser analizadas, por ejemplo, la Justicia Laboral, que actuaba como mediadora parcial y supresora de la acción sindical, tales elementos ya denotan la importancia de investigar a fondo la actuación de la empresa en el período en cuestión, tomando como premisas la justicia, la memoria y la verdad, con miras a que sirva de base a las medidas de rendición de cuentas de la empresa Fiat por su desempeño económico, político y social en Brasil.

Referencias

Cesar, Janaina et alii 2019 “145 espões: o aparelho clandestino de espionagem que enriqueceu a Fiat no Brasil” (The Intercept Brasil). Disponible en: <https://theintercept.com/2019/02/25/espionagem-enriqueceu-fiat-brasil>. Accesado en: 02.10.2021.

Comissão da Verdade em Minas Gerais - COVEMG (2017) *Relatório Final* (Belo Horizonte: COVEMG).

Culpi, Vinicius Andrezewski 2014 “A estratégia da Fiat para assumir a liderança no mercado automobilístico brasileiro”, Monografía MBA em Gestão Estratégica, Universidade Federal do Paraná, Curitiba/PR.

Dreifuss, René Armand (1981) *1964: a conquista do Estado* (Petrópolis: Vozes).

Estado de Minas 1979 “Operário da Fiat morre atropelado por ônibus” 28 set. 1979, p. 5.

Estado de São Paulo 1973 “Os problemas de uma fábrica de automóveis” 4 mar. 1973, p. 8.

Freitas, Marina Mônica de 2005 “Movimento operário e sindical dos metalúrgicos de Betim (MG) nos anos 1990: refluxo ou declínio?”, Dissertação Mestrado em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo/SP.

Lara, Osvaldo. A greve ganha força, e a repressão também, *Jornal da República*, ed. 29, 28 set. 1979, p. 12.

Le Ven, Michel Marie; Neves, Magda de Almeida 1985 “A crise da indústria automobilística: automação e classe trabalhadora na Fiat” en *Ciências Sociais Hoje* (São Paulo), p. 113-154.

Le Ven, Michel Marie 1988 “Trabalho e democracia: a experiência dos metalúrgicos mineiros (1978-1984)”, Tese Doutorado em Ciência Política, Universidade de São Paulo, São Paulo/SP.

Lifondi, David 2021 “1979: l'anno della grande rivolta in Brasile”. Disponible en: <https://www.labottegadelbarbieri.org/1979-lanno-della-grande-rivolta-in-brasile/>. Accesado en: 12.03.2022.

L'UNITÁ. Lunedì, 24 dicembre 1973. Disponible en:

https://archivio.unita.news/assets/main/1973/12/24/page_002.pdf. Accesado en: 02.10.2021.

Meio e Mensagem. Marcas memoráveis – Fiat 2016. Disponible en: <http://marcasmemoraveis.meioemensagem.com.br/wp-content/uploads/2016/08/Fiat.pdf>.

Accesado en: 12.03.2022.

Memorial da Democracia. 1979, 30 de julho, Greves se alastram e peões se revoltam. Disponible en: <http://memorialdademocracia.com.br/card/greves-se-alastram-e-peoes-se-revoltam>. Accesado en: 20.02.2022.

Minas Gerais. Resolução 1.048, de 06/04/1973. Aprova o acordo de comunhão de interesses entre o Governo do Estado de Minas Gerais e a Fiat S.P.A. para instalação de uma indústria automobilística no Estado de Minas Gerais. Disponible en:

<https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=RAL&num=1048&comp=&ano=1973>. Acesso em: 20.02.2022.

Netto, José Paulo (2014) *Pequena história da ditadura brasileira* (1964-1985) (São Paulo: Cortez).

Soares, Camila Schuchter 2004 “As Ferramentas de Comunicação Interna na Gestão para a Qualidade Fiat-GM Powertrain: um modelo avançado”, Monografia de conclusão de curso de Comunicação Social, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora/MG.

Pedroni, Marcos Olmos 2019 “A chegada da Fiat no Brasil: uma nova entrante no oligopolizado mercado automobilístico brasileiro (1970 a 1973)”, Dissertação de Mestrado em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo/SP.