

Dimensión internacional de la práctica empresarial en delitos de lesa humanidad durante la Guerra Fría: algunos elementos a partir del caso Ford en Argentina

Valeria L. Ianni¹

Resumen

El presente trabajo forma parte de un proceso mucho más amplio y colectivo de análisis, investigación y judicialización de la responsabilidad empresarial en delitos de lesa humanidad.

El largo proceso judicial llevado adelante por un colectivo de trabajadores de Ford Motor Argentina S.A. contra el gerente de manufacturas Pedro Müller y el jefe de seguridad Héctor Sibilla de la empresa (así como al militar Santiago Omar Riveros), culminó con la condena por parte del Tribunal Oral Federal (TOF) 1 de San Martín de los directivos por la participación de la empresa en los secuestros y tormentos contra veinticuatro trabajadores. Recientemente, el fallo fue confirmado por la Sala II de la Cámara Federal de Casación Penal.

En este trabajo, me propongo exponer una serie de elementos que contribuyen a demostrar que, así como estos dos directivos (y quienes murieron en la impunidad) fueron partícipes necesarios para que esos delitos pudieran concretarse, esas decisiones no pueden haber sido adoptadas sin la participación explícita de la empresa matriz. A partir de una investigación en curso que aborda el proceso de reinstalación de la empresa para la fabricación de automotores en territorio argentino a inicios de la década de 1960, resulta insoslayable la vinculación sistemática de dependencia, control y decisión de todas las cuestiones centrales de la filial local respecto de la matriz de la empresa transnacional, a pesar de que en términos jurídicos esta relación se vea opacada por su constitución como sociedad anónima argentina.

Como ocurre en general con casos similares, y de forma muy significativa con el de esta empresa, no contamos con la posibilidad de consultar archivos empresarios. No

¹Historiadora por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. Integrante del PICT2019-2019-02354 “Participación empresarial en la represión a trabajadores/as y sindicalistas durante procesos dictatoriales en América Latina en la segunda mitad del siglo XX: contribuciones desde el caso de Argentina (1976-1983)” dirigido por Victoria Basualdo. – valerianni@yahoo.com.ar

obstante, hay elementos que se han expuesto en el juicio, documentos que han debido ser aportados en ese contexto, pero también documentos de índole pública, o de instituciones estatales, que permiten sostener con firmeza la necesidad de que al hablar de la responsabilidad empresarial en delitos de lesa humanidad el proceso de memoria, de verdad y, eventualmente, el de justicia, no queden encapsulados en el ámbito nacional.

Introducción

El presente trabajo forma parte de un proceso mucho más amplio y colectivo de análisis, investigación y judicialización de la responsabilidad empresarial en delitos de lesa humanidad. El papel activo y definitorio de diversas empresas en la represión (persecución, secuestro, tortura, desaparición) contra trabajadores/as empleados por ellas, ha sido denunciado en la Argentina desde los primeros pasos del proceso de Memoria, Verdad y Justicia. No obstante, la judicialización y las condenas han sido particularmente más difíciles que el complejo proceso de juzgamiento de los responsables militares. Con suerte diversa en cuanto a los resultados judiciales en los últimos años, la investigación académica y judicial viene acumulando un corpus de evidencia que se ve enriquecido y ordenado a partir de la puesta en diálogo de las prácticas y decisiones represivas en el contexto específico del terrorismo de estado con prácticas preexistentes, tanto de relación con el aparato represivo del estado, como con las prácticas de control patronal de los cuerpos y movimientos en el territorio de los lugares de trabajo (AEyT de FLACSO et. al., 2015; Basualdo, 2018).

El largo proceso judicial llevado adelante por un colectivo de trabajadores de Ford Motor Argentina S.A. contra el gerente de manufacturas Pedro Müller y el jefe de seguridad Héctor Sibilla de la empresa (así como al militar Santiago Omar Riveros), constituyó un hito en este proceso. culminó con la condena por parte del Tribunal Oral Federal (TOF) 1 de San Martín de los directivos por la participación de la empresa en los secuestros y tormentos contra veinticuatro trabajadores. El fallo fue confirmado por la Sala II de la Cámara Federal de Casación Penal en diciembre de 2021. Recientemente, sin embargo, casación ha aceptado el recurso de apelación a la Corte Suprema de Justicia de la Nación presentado por Müller.

Los beneficios económicos obtenidos por Ford durante la dictadura han sido profundamente demostrados (Basualdo, E. y Basualdo, V. 2020; Verbitsky y Boholavsky, 2013). En este trabajo, me propongo exponer una serie de elementos que contribuyen a demostrar que, esas decisiones y acciones no pueden haber sido adoptadas sin la participación explícita de la empresa matriz. A partir de una investigación en curso que aborda el proceso de reinstalación de la empresa para la fabricación de automotores en territorio argentino a inicios de la década de 1960, resulta insoslayable la vinculación sistemática de dependencia, control y decisión de todas las cuestiones centrales de la filial local respecto de la matriz de la empresa transnacional, a

pesar de que en términos jurídicos esta relación se vea opacada por su constitución como sociedad anónima argentina.

La organización del artículo es la siguiente. Primero, trato de sintetizar las principales dificultades respecto de las fuentes para la investigación de la temática definida. Segundo, destaco una serie de elementos que demuestran que a pesar de su radicación en territorio argentino y de su conformación como sociedad anónima “argentina”, Ford Motor Company siguió dirigiendo la filial. Tercero, reconstruyo el grado de vinculación y de incidencia de Ford en la definición de políticas en el ámbito nacional, aún antes de que la empresa norteamericana concretara las radicaciones de capital más importantes. Cuarto, realizo una presentación sintética de aspectos de la historia empresaria a nivel internacional que muestran la potencialidad de desarrollar un abordaje global de una empresa multinacional. Finalmente, en el cierre, resumo algunas conclusiones.

El problema de las fuentes

Para quienes investigamos temáticas vinculadas a la represión empresaria sobre trabajadores y trabajadoras, la dificultad para el acceso a fuentes es, quizás, el problema principal. Se podría pensar que el carácter sistemático de esta dificultad permite cobrar dimensión del poder no sólo económico, sino social, político, ideológico, jurídico (y represivo) de las grandes empresas.

A diferencia de otras etapas de la historia en las que no contamos con registros escritos, o los que se han preservado son muy parciales y escuetos, vale destacar que los procesos bajo análisis no sólo tuvieron lugar en el siglo XX, sino que involucraron a sujetos sociales que cuentan con una estructura de comunicación, de registro y de archivos solo comparable a las de las instituciones estatales. Por tanto, la cuestión no es la inexistencia de esos documentos, sino la imposibilidad de acceder a ellos.

La identificación social de las grandes empresas y de grandes empresarios como cómplices, primero, y como “responsables” es mucho más tardío en el proceso de memoria, verdad y justicia y no es exagerado señalar que aún no cuenta con el reconocimiento social que sí se tiene (no sin contradicciones) respecto de los responsables militares. Desde la óptica de las fuentes, el reclamo por la apertura de los archivos de las fuerzas represivas es una consigna desde la misma transición democrática en Argentina. Sin embargo, otra es la situación respecto del sujeto empresario.

Llevando a fondo el análisis, esto es una expresión más de un rasgo característico del capitalismo como modo histórico de producción y explotación: la escisión entre la esfera de lo económico y la esfera de lo político (Marx, 1968; Marx, 1999).

Excede los límites de este trabajo rastrear la génesis y las discusiones teóricas y políticas sobre esta cuestión, baste señalar que esa forma de organización social, estructural, objetiva, tiene efectos subjetivos relevantes. La división entre el ámbito de lo público y de lo privado, se traduce por primera vez en la historia de la humanidad en la posibilidad de la separación entre quienes se encargan de la extracción de excedente y quienes se dedican al ejercicio de la dominación general (Bonavena, 2020). Sin embargo, esa división se da dentro de la unidad, esto es, estamos ante dos polos de una contradicción que es una unidad. Esto es importante señalarlo, ya que esa separación relativa deja en las sombras el dominio despótico que el capital ejerce (o se propone ejercer) en el territorio de su propiedad privada. No hay democracia en el ámbito de la producción capitalista, cualquier limitación al poder del capital en ese ámbito, es visto por los empresarios como un atentado a los derechos que ese mismo estado garantiza respecto del usufructo de una mercancía comprada en el mercado, esto es, de la fuerza de trabajo.

El secreto comercial es la contraparte del carácter “sagrado” de la propiedad privada. Sin tomar en cuenta esto, sería inexplicable que hasta los archivos de inteligencia de distintos ámbitos del estado fueran menos difíciles de consultar que los archivos empresarios. Y no se trata sólo de los datos de producción, sino de todo el entramado de ejercicio de poder dentro de la propiedad privada que incluye una estructura y dinámica propia de control, espionaje y represión.

Este secreto comercial empalma con el carácter clandestino de la represión desplegada por el terrorismo estatal. Pero si todas estas dificultades remiten a los problemas para acceder a archivos empresarios que den cuenta del accionar de las grandes empresas en la represión, la situación es mucho más compleja a la hora de demostrar que las responsabilidades no se reducen a lo ocurrido a la filial en cuestión sino que incluyen a la propia casa matriz.

La conformación jurídica como sociedad anónima argentina de la filial de Ford Motor Company presenta obstáculos análogos a los que provoca la tercerización laboral para probar responsabilidad de una empresa “tercerizadora” (Basualdo y Morales, 2014).

Por último, pero no por eso menos importante, la relación entre los países involucrados, lejos estuvo y está de ser equitativa. Estados Unidos era (y es) una potencia imperialista.

Argentina forma parte de lo que EEUU ha considerado desde su constitución como país como su “patio trasero”.

Todas estas dificultades asociadas a la imposibilidad de acceder a los archivos empresarios, no significan, no obstante, que la investigación sea imposible, tal como viene demostrando el trabajo realizado por investigadores e investigadoras de distintos países y en particular de la Red Procesos represivos, empresas, trabajadores/as y sindicatos en América Latina (Basualdo, 2020).

En el caso de mi investigación, el uso de variadas y, a menudo, fragmentarias fuentes. en diálogo con la bibliografía, me ha permitido reconstruir una historia empresaria en la que la dimensión internacional emerge con claridad y permite otorgar sentido a las prácticas particulares.

La relación filial – matriz

Hay una serie de elementos que permiten mostrar el tipo de relación entre Ford Motor Argentina y Ford Motor Company que desmienten la independencia de la filial respecto de la matriz. Sin posibilidad por extensión de realizar una reconstrucción exhaustiva sintetizaré tres elementos que son ilustrativos de este vínculo.

En primer lugar, hasta 1959 Ford Motor Company era la empresa radicada en el mercado local. Cuando a partir de la entrada en vigencia del Régimen de Promoción Automotriz y, particularmente, de la decisión de Ford de integrarse al mismo mediante la fabricación en Argentina, la empresa pasó a constituirse como Ford Motor Argentina Sociedad Anónima. Al igual que las otras “grandes” automotrices norteamericanas, Ford retuvo el control del 100% del paquete accionario (Basualdo, 1974). Adicionalmente, y en coherencia con lo anterior, el directorio de la filial no sufrió modificación alguna a raíz de la modificación del estatuto legal. Conformaron el directorio Douglas B. Kitterman (presidente), Marc E. Maartens (vicepresidente), Henry Ford II, Walter L. McKee y Luis P. O’Farrel (h.) (directores), Merlin H. Willey, John H. D. Smith y James H. Drumm (directores suplentes), Luis Díaz Nicolau (síndico titular) y Denis King Wall (síndico suplente).²

En segundo lugar, los viajes de directivos de Ford Motor Company al país, así como de ejecutivos locales a Detroit, no sólo para formarse, sino para asumir tareas en otras instancias eran constantes. En 1959 Henry Ford II viajó a la Argentina como parte de su

² “Noticias Ford: La Ford se transforma en Sociedad Anónima Argentina”, *Mundo Ford*, nº 414, enero - febrero 1960.

recorrida por América Latina que incluyó también a Brasil y a México. En febrero de 1960 viajó al país Ernest Breech, presidente del Directorio y Miembro del Comité Ejecutivo de Ford Motor Company y el cerebro de la reorganización contable y gerencia de Ford una vez terminada la guerra mundial. “El Sr. Breech, visitó nuestro país en febrero de este año, interiorizándose del desarrollo del programa de fabricación de camiones argentinos de la Ford Motors Argentina (...)” recorrió el Centro Industrial que Ford construye en Pacheco “donde se concentrarán la mayoría de las actividades de la empresa”. Al año siguiente, hizo lo propio Walter L. McKee director regional para América Latina de la Ford Motor Company.³ En marzo - abril de 1962, “A fin de apreciar distintos aspectos del nuevo programa de expansión de Ford Motor Argentina S. A., han llegado a nuestro país el Vicepresidente del Grupo Internacional Ford, señor John Bugas, el Director de Manufactura, señor Peter H. Ponta y el Director Regional para América Latina, señor Walter L. Mc Kee, a quienes acompañan altos ejecutivos de esa empresa. (...)”⁴En 1963, Henry Ford II estuvo cuatro días en Argentina junto a John S. Bugas a cargo de Operaciones Internacionales y de Walter L. McKee (Director Regional para América Latina).⁵ Esta cantidad de viajes de los más altos directivos de Ford Motor Company a la Argentina muestra con claridad que la División de Operaciones Internacionales (Foreign Operation Division establecida en 1948) era la dirección centralizada de las operaciones internacionales de la compañía y que a pesar del cambio jurídico, las operaciones en Argentina (y en el resto de los países) dependían de las decisiones del directorio de la empresa matriz.

En tercer lugar, la relación de subordinación de la filial respecto de la matriz se constata en los sucesos vinculados al atentado contra personal jerárquico de Ford por parte de una organización político – militar. El día 21 de mayo de 1973, alrededor de las 19.30hs. en la zona de cruce de la Av. Henry Ford y Panamericana, fueron atacados Luis Giovanelli, Gerente del Departamento de Análisis y Costos y Noemí Baruj de Darrín supervisora de la sección Programación de Personal.⁶ En dicho legajo está incluida la carta que enviada al presidente de Ford por parte del Comando Víctor Fernández Palmeiro del ERP – 22 de agosto. En ella se señala que el objetivo del día previo había sido detener al Gerente del Departamento de Análisis y Costos para exigir

³ «Visitó nuestra ciudad directivo de Ford» *Mundo Ford*, agosto 1961, Año XXXVI, N° 428

⁴ «Visitan el país altos ejecutivos de Ford Motor Company de Estados Unidos» *Mundo Ford*, abril 1962, Año XXXVI, N° 434

⁵ «Henry Ford II en Argentina» *Mundo Ford*, 1963, Año XXXVI, N° 440

⁶ Archivo DIPBA, Mesa d (S), Carpeta Varios, Legajo 786, Asunto “Atentado contra los empleados de Ford”.

a cambio de su libertad “una suma de dinero que la empresa imperialista que Ud. dirige debería pagar en concepto de indemnización al pueblo argentino”.⁷ No obstante, “Ante la intimación a entregarse sin oponer resistencia, éste intentó huir, retrocediendo su automóvil y embistiendo al conducido por la Sra. Noemí Baruj.” Los integrantes del Comando abrieron fuego contra Giovanelli, quien recibió heridas graves; la supervisora al salir de su coche quedó en la línea de fuego e involuntariamente recibió heridas de leve gravedad.

A pesar del fracaso del secuestro del ejecutivo, en la carta enviada se señalaban datos precisos de traslado y vivienda del presidente y de otros ejecutivos y se exigía el pago de mil millones de pesos (un millón de dólares, aproximadamente al cambio de la época) para evitar que la empresa, en la persona de sus ejecutivos, fuera tomada como objetivo militar especial. Esta situación ni fue resuelta por Ford Motor Argentina como supuesta empresa “independiente”. Por el contrario, tal como lo consignan dos publicaciones periódicas archivadas en el legajo de inteligencia de la Policía de la Provincia de Buenos Aires, fue la central en Estados Unidos la que decidió la realización del pago solicitado.⁸

La relación de la empresa con el poder político y militar

El grado de relación y de incidencia de Ford en la política de la Argentina es otro de los elementos que ayudan a refutar la idea de que lo ocurrido durante la dictadura dentro de la propiedad de la empresa habría “escapado” a su poder de decisión.

Mucho se ha escrito en la historiografía de la segunda fase de la industrialización sustitutiva acerca de las particularidades del régimen de promoción y de la forma que adquirió la rama automotriz en Argentina (Sourrouille, 1980; Schvarzer, 1987 y 1995; Nofal, 1989; Ianni, 2008; Fitzsimons, 2017). Considero que reconstruir algunos elementos emblemáticos de ese momento de reinstalación permite aproximarse al nivel de ese poder empresario en la toma de decisiones. Particularmente elocuente es que en los hechos que se van a recuperar en este apartado, todavía no se había iniciado o estaba en sus primeros pasos la fabricación. No cabe duda de que ese poder se incrementó una vez instalada, siendo una empresa con eslabonamientos de proveedores y

⁷ Archivo DIPBA, Mesa d (S), Carpeta Varios, Legajo 786, Asunto “Atentado contra los empleados de Ford”, folio 11.

⁸ Archivo DIPBA, Mesa d (S), Carpeta Varios, Legajo 786, Asunto “Atentado contra los empleados de Ford”, “Falleció el ejecutivo de la Ford que baleado por un grupo extremista”, sin datos del periódico, 26 de junio de 1973, folio 27, y “Murió gerente de Ford herido por un comando”, *Crónica*, 26 de junio de 1973, folio 28.

concesionarios, inserta en el mercado local de automotores y con una fuerte presencia en el sistema financiero, responsable directa e indirecta de una gran cantidad de puestos de trabajo.

Un memorándum de la S.I.D.E. del 7 de marzo de 1959, es decir, unas semanas antes de la firma del decreto 3693 que estableció en Régimen de promoción automotriz, muestra la negativa inicial de Ford a instalarse en Argentina: “En conversaciones mantenidas con los Gerentes Generales de FORD en Buenos Aires en la presente semana, al comentar todo lo referente a las posibilidades del viaje de Henry Ford II, manifestaron: a) Que las posibilidades que se presentan para la Argentina son muy relativas, porque el equipo técnico que se encuentra estudiando en Buenos Aires, aconsejó lo siguiente: 1º) No instalar fábrica de automóviles, porque esperan que según se desprende de los discursos del Presidente Frondizi, que se cree el Mercado de Complementación Latinoamericano, lo que le permitiría obtener franquicias favorables e introducir 30.000 coches procedentes de la fábrica de Sao Paulo, Brasil, para lo cual sería fortalecida la misma con nuevos capitales...”⁹

El propio Frondizi en unas notas de 1970 conservadas en su archivo personal “Sobre industria automotriz” sostuvo:

“Contra la instalación de la industria en las condiciones en que se realizó se dijo entonces y se repite ahora, que implicó un alto costo la cantidad de plantas que se autorizaron y las ventajas ofrecidas para la instalación de partes.

“La apertura del país a múltiples plantas y la integración gradual de las mismas se debió a razones políticas y técnicas: a) negativa de entrar en el juego de las grandes compañías americanas (Ford, GM y Chrysler) que hacía necesario crear condiciones que las obligaran a venir a fabricar al país, so riesgo de perder definitivamente el mercado. (...)”¹⁰

La relación con Ford implicaba (e implica) una relación con los Estados Unidos y la alineación con el gendarme mundial fue un propósito explícito de la administración desarrollista. Frondizi fue el primer presidente en funciones de la Argentina en viajar oficialmente a los EEUU. Allí no sólo realizó una serie de actos protocolares, visitó la Planta de River Rouge de Ford en Detroit. Allí fue recibido por Henry Ford II. El nieto

⁹ SIDE, “Memorándum para información del Excmo. Presidente de la Nación” conservado en Archivo CEN, caja 542.

¹⁰Frondizi, Arturo, “Sobre la industria automotriz”, 7 de enero de 1970, conservado en Archivo CEN, caja 1099.

de Henry Ford y presidente de la compañía informó en el brindis a Frondizi que pronto viajaría a Buenos Aires. Además hizo entrega de un Ford T armado en Argentina en 1921 para el Museo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. En sus palabras de agradecimiento el presidente argentino: “Dijo que en el museo este FORD recordará a las generaciones futuras lo que ‘contribuyó el automóvil a nuestro progreso’. ‘Esperamos que Ford fabrique miles de autos de mil novecientos cincuenta y nueve en adelante’”.¹¹

Para instalarse Ford impuso condiciones haciendo uso de su poder como gran empresa multinacional, con sede en la principal potencia imperialista. En principio, Ford presentó un plan de producción de camiones para incorporarse al régimen de promoción automotriz. Para definir su ampliación a la producción de automóviles, Ford (junto a las otras dos grandes) presionó para que el congreso de la nación sancionara una ley de garantía de inversiones.

Un memorándum elaborado por el secretario de comercio de la Nación, José Carlos Orfila, el 21 de octubre e de 1958 luego de su participación en una reunión con representantes de Business International lo primero que le plantearon al funcionario como precondition para realizar las inversiones fue el acuerdo de una garantía por inconvertibilidad, expropiación o guerra.¹² Los términos del acuerdo habían sido discutidos durante el viaje de Frondizi a los Estados Unidos. El 22 de diciembre de 1959 Argentina había firmado con el gobierno de ese país un acuerdo provisorio por el cual el gobierno norteamericano garantizaría el capital radicado a los inversores que de esa nacionalidad que lo solicitaran en caso de que el gobierno argentino decretara la inconvertibilidad de su moneda (no se incorporaban explícitamente los riesgos de guerra y expropiación). Esta medida derivaba de la Ley pública 665 del 83º Congreso de los Estados Unidos, citada como “ley de seguridad mutua” de 1954, ampliada en 1956, y en particular de su artículo 413 de “Estímulo a la libre empresa y participación privada”.¹³ En términos prácticos, la garantía de inversiones significaba que luego de su aprobación por la Administración de Cooperación Internacional (ICA) y por aprobación escrita del gobierno receptor (en este caso el argentino), y del pago de una prima que oscilaba entre

¹¹“Memorándum informativo acerca de la visita oficial realizada por el presidente de la nación a los Estados Unidos de América”, conservado en Archivo CEN, caja 542.

¹² Poder Ejecutivo Nacional, Secretaría de Estado de Comercio, José Carlos Orfila, Memorándum, (conocimiento urgente del Sr. Presidente), 21 de octubre de 1958, conservado en Archivo CEN, caja 542.

¹³ Art. 1º del Acuerdo entre el gobierno de la República Argentina y el gobierno de los Estados Unidos de América, aprobado como Ley de garantías 15.803, 1961.

el medio punto y un punto del capital radicado, de producirse la inconvertibilidad de la moneda el gobierno de los Estados Unidos pagaría a la empresa los dólares invertidos “más la ganancia efectiva o beneficios de dicho proyecto en la medida estipulada en dicha garantía”.¹⁴ En caso de que esto ocurriera “el gobierno argentino reconocerá la transferencia al Gobierno de los Estados Unidos de América de cualquier dinero o créditos por cuenta de los cuales se efectúa el pago y la subrogación en favor del Gobierno de los Estados Unidos de América de cualquier derecho, título, reclamación, o causa de acción que exista en relación a los mismos.”¹⁵ Esto significaba que en caso de inconvertibilidad que afectara a empresas o personas estadounidenses (o con dirección en ese país) que tuvieran un acuerdo de garantía con el gobierno de EEUU, era el propio estado – nación de Estados Unidos quien pasaba a ejercer los derechos y reclamaciones lo que sin duda afectaba seriamente la soberanía argentina.

Para tener validez definitiva, el convenio debía ser ratificado por el Congreso. En la Cámara de Senadores no se produjo debate ya que la Unión Cívica Radical Intransigente tenía la totalidad de las bancas. El senador jujeño Benjamín Guzmán, a cargo de la presentación, mencionó que había en los Estados Unidos inversiones por más de 400 millones de dólares esperando la aprobación de la ley para concretar las inversiones y, especificó: “Tengo conocimiento personal que muchas compañías, entre ellas Ford y la GM, están esperando precisamente la ratificación de este convenio”.¹⁶

En Diputados se produjo una encendida polémica, sobre todo entre la mayoría (UCRI) y la primera minoría, Unión Cívica Radical del Pueblo. Dejando a un lado interesantes puntos de debate, a los fines de esta ponencia cabe destacar que también el diputado informante de la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto, resulta relevante destacar que el diputado Camet perteneciente UCRI, designado como miembro informante de la Comisión de Relaciones exteriores y Culto, afirmó “...sancionada esta ley de garantías de inversión comprobaremos cómo algunas firmas – la Ford y otras mencionadas por el senador Guzmán (...)– que estarían interesadas, se sienten contenidas porque, en la

¹⁴ “Inserción solicitada por los señores diputados Pozzio y Zubiaurre”, pp. 6046 y 6047. Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, 25 de abril de 1961.

¹⁵ Art. 3º Art. 1º del Acuerdo entre el gobierno de la República Argentina y el gobierno de los Estados Unidos de América, aprobado como Ley de garantías 15.803, 1961.

¹⁶ Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la Nación, 1º de septiembre de 1960. Vale señalar que en octubre de 1960 la compañía de créditos que Ford tenía en Cuba, Créditos y Descuentos Mercantiles S.A. (Credesco) había sido expropiada y nacionalizada por el gobierno revolucionario. Si bien no era una inversión relevante en términos del volumen internacional de negocios de Ford, la garantía gubernamental había sin duda suavizado el proceso (Wilkins & Hill, 1964, pp. 419 – 420).

intención de ratificar este convenio, ven la posibilidad de un cambio en la política financiera del gobierno.”¹⁷ Finalmente, el 25 de abril de 1961 fue sancionada la Ley 15.803.¹⁸ Recién entonces Ford presentó un plan de fabricación de automóviles.

Todo esto da cuenta de hasta qué punto las cuestiones sensibles referidas a Ford eran una cuestión de estado tanto para Argentina como para Estados Unidos, y concretamente en el caso de la Argentina, cómo las vinculaciones iban mucho más allá de los responsables inmediatos del área de industria del ejecutivo. La filial de Ford compró los terrenos donde instalaría en Centro Industrial Ford de Gral. Pacheco. Eran aproximadamente 100 hectáreas ubicadas en el partido de Tigre, cerca de la ruta 9 y lindando en el sudoeste con el trazado de la por entonces futura ruta Panamericana.¹⁹ Ford conseguía instalarse en un sitio “ideal, cercano a la Capital Federal y centros poblados, sobre la futura Ruta Panamericana, y con las líneas eléctricas de alta tensión de San Nicolás y gasoducto a un paso.”²⁰ Es decir, una ubicación estratégica respecto de los suministros y del principal mercado consumidor, superando las condiciones que habían enfrentado IKA y Fiat por la obligación de establecerse en Córdoba. Adicionalmente, firmaba con el gobierno de la Provincia de Buenos Aires un contrato de exención impositiva desde el 1º de enero de 1961, o a partir de la fecha en que la industria estuviera instalada y en funcionamiento (siempre que no superara los dos años de la fecha de acogimiento), por el lapso de 15 años.²¹

La inauguración del Centro Industrial Ford en Gral. Pacheco en septiembre de 1961 sintetiza el grado de relacionamiento de los representantes de la empresa y del poder local. Para la inauguración el día 21 de septiembre de ese año, viajó al país el vicepresidente de la Ford Motor Co. de EEUU e integrante del directorio de Ford Argentina, Tom Lilley. Participaron importantes funcionarios, como el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Oscar Alende; el vicegobernador, el presidente provisional del senado José M. Guido, Secretario de Industria y Minería de la Nación José. A. Blanco –quien tomó la palabra en representación del presidente Frondizi-, “ministros

¹⁷ Diputado Camet, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, 25 de abril de 1961, p. 5995.

¹⁸ El título de la ley fue “Ratificación de un acuerdo con los EEUU de Norte América sobre garantía de inversiones” y se publicó en el Boletín Oficial el 16 de mayo de 1961, Anales de Legislación Argentina, 1961, tomo XXIA, La Ley, Buenos Aires, p.15 y sigs.

¹⁹ “Noticias Ford: Terrenos para la nueva fábrica Ford”, *Mundo Ford*, n° 412, agosto 1959.

²⁰ Archivo CEN, caja 1099, folio 2. Informe de inspección a Ford Motor dirigido al General Lagayale realizado por el Ingeniero Mecánico y Electricista Carlos Alfredo Gath (matrícula n°53) del 26 de octubre de 1960.

²¹ Conservado en Archivo CEN, caja 1099.

provinciales, legisladores nacionales y provinciales, dignatarios de la Iglesia, miembros de las Fuerzas Armadas, Diplomáticos, periodistas de todo el país, corresponsales extranjeros, representantes de la banca, el comercio y la industria, ejecutivos y directivos de la empresa y sus concesionarios.”²² Sin duda fue un evento fuera de lo común, no obstante, el órgano de propaganda de la empresa da cuenta de una política permanente de visitas a la planta de parte de políticos, otros sectores empresarios (principalmente autopartistas), integrantes de las fuerzas armadas y de seguridad.

En resumen, el poder de la empresa multinacional era tal como para imponer su voluntad. Desde ya, tampoco hay ningún registro de quejas realizadas por la empresa hacia la dictadura, al contrario.

Ford: una empresa emblemática de la Guerra Fría

Las investigaciones realizadas sobre responsabilidad empresarial en delitos de lesa humanidad demuestran cada vez más el modo en que las grandes empresas fueron sujetos, y no sólo “cómplices”, de los procesos represivos. Asimismo, al investigar las vinculaciones concretas con los poderes locales y su intervención protagónica en todas las dimensiones de la vida social resulta muy claro que los intereses empresariales no se circunscriben a lo económico. Además de los lazos estrechos, de los negocios y favores cruzados, hay elementos muy claros de la afinidad ideológica, de una intervención sistemática por imponer una visión del mundo y de la historia. El contexto de intensificación de las confrontaciones de clases en todos los planos característico de la Guerra Fría potenció esa intervención o, con más precisión, la hizo más explícita.

El papel de las grandes empresas como Ford en la reconfiguración imperialista del mundo de posguerra en la Guerra Fría no ha recibido la atención suficiente de parte de las investigaciones. Esta mirada más amplia en cuanto a las dimensiones consideradas, a la vez que más global en el sentido de la perspectiva internacional, ayuda a dar sentido y a explicar prácticas específicas.

Me interesa poder plantear algunos elementos que surgen del estudio de la historia empresaria y que aun cuando no salden una investigación más amplia, sirven de índice de la potencialidad de esta ampliación de mirada y reafirman la necesidad de comprender a nivel internacional el comportamiento de una empresa que opera a esa escala.

²² “Ford Motor Argentina S.A. inauguró su Centro Industrial”, *Mundo Ford*, Año XXXVI, n°430 (número especial), octubre de 1961.

En los 30, Henry Ford tuvo como mano derecha a Harry Bennett, un ex marino, encargado de empleo y personal. Bennett era responsable de la organización de verdaderas patotas que se dedicaban a apalear a quienes pretendían introducir la sindicalización en Ford. En 1937, el New York Times calificó a la seguridad de Ford organizada por Bennett como “el más grande ejército privado en el mundo” (Brinkley, 2004: 427). En 1937, la policía de Detroit permitió que un grupo de tareas de Ford, formado por unos cuarenta encargados de seguridad, apaleara a quienes querían organizar la UAW (United Automobile Workers, el sindicato de los trabajadores automotrices) en la planta de River Rouge (UAW – Ford, 2001).

En esa misma década, Ford construyó su planta en Colonia, Alemania, Ford Werke. Junto a las automotrices alemanas como Volkswagen, Mercedes Benz, BMW, Porsche (Arancón, 2014), y a la filial de GM Opel, el apoyo de parte de Ford al régimen nazi fue importante y ostensible. Por un lado, se constituyó en un proveedor irremplazable de camiones para el III Reich. Adicionalmente, desde 1940 la empresa se benefició con el uso de mano de obra forzada, alrededor de 3.000 personas esclavizadas en campos de concentración que el régimen nazi puso a su disposición (Billstein et al 2004). La respuesta de Ford a las demandas de estas víctimas es prácticamente igual a la ofrecida ante el reclamo de los obreros argentinos torturados en el quincho del Centro Industrial, alega que su territorio estaba bajo dominio de un régimen represivo. No obstante, la planta de Ford Werke no había sido confiscada. Se omite, además, el grado de vínculos y de identificación con el nazismo de parte de su fundador: el anticomunismo y el antisemitismo han quedado expresados en las obras de Henry Ford. En 1938, al cumplir 75 años, recibió la Gran Cruz de la Orden Suprema del Águila creada por Adolf Hitler un año antes para premiar a extranjeros simpatizantes del régimen nazi (Valenzuela, 1998).

Tras la derrota del Eje (Alemania, el Imperio de Japón y el Reino de Italia), Ford se reestructuró a nivel contable, organizativo, financiero. Y la imagen se adaptó a los nuevos tiempos. Henry Ford II asumió la presidencia. Harry Bennet fue despedido, fue reemplazado por John Bugas, que venía de cumplir funciones en el FBI. Instaló una nueva forma de vinculación con las y los trabajadores que resultaba coherente con la “ingeniería humana” postulada por el nuevo líder empresario.

Parte de la adaptación a los nuevos tiempos, fue el notable peso que adquirió la Fundación Ford. Constituida en 1936 centralmente para evitar el pago de impuestos,

terminada la Segunda Guerra cumplió un rol central en la política imperialista de los Estados Unidos. Tuvo una estrecha y sostenida vinculación con la CIA, intervino decisivamente en la denominada “Guerra fría cultural” (Stonor Saunders, 2001), publicó revistas, financió investigaciones (Dossier: Imperialismo y ciencias sociales; Kohan, 2014), promovió a nivel mundial la misma línea de “sindicalismo responsable” que articuló en su país de origen.

La relación entre cuadros de la empresa y cuadros no sólo del “estado” norteamericano, sino al área de defensa con fuerte participación en la reestructuración global del capital es por demás elocuente. La noción de “puertas giratorias”, que en el caso de Ford Argentina queda patentizada por el pasaje del jefe de seguridad Sibilla de la planta de Gral. Pacheco a la embajada de Estados Unidos, tiene una cantidad de ejemplos en la matriz que muestra la sistematicidad de la vinculación.

Un ejemplo emblemático: Robert McNamara. Uno de los “chicos maravilla” veterano de la Armada y miembro del programa administrado por Harvard Business de planeamiento y control estadístico reclutados por Ford tras la finalización de la conflagración mundial. Fue el “héroe del Falcon” por desarrollar el auto “compacto” que le permitió a la empresa ponerse al día en la competencia con Chrysler y GM. Accedió a la presidencia de la empresa, hasta que tras el triunfo de John F. Kennedy dejó su puesto para convertirse en secretario de Defensa, función que seguiría ejerciendo con Lyndon B. Johnson. Una de sus primeras medidas fue solicitarle a su par francés, Pierre Messmer, especialistas en guerra contrarrevolucionaria para formar a oficiales estadounidenses (Robin, 2014: 169). Su nombre ha quedado asociado a la escalada de la Guerra de Vietnam y al intento de invasión a Cuba en Bahía de los Cochinos.

Algunas reflexiones

El avance en el estudio de responsabilidad empresarial en delitos de lesa humanidad en América Latina va permitiendo que las investigaciones académicas precisen, a través del diálogo, conceptualizaciones, metodologías y problemáticas. Adicionalmente, el aporte a los procesos de judicialización ha sido relevante, tal como lo muestra en forma emblemática (pero no excluyente) la causa contra directivos de Ford Motor Argentina.

A lo largo de este trabajo, me propuse destacar la importancia de ver en clave internacional el accionar de una empresa que, aunque formalmente constituida como

“empresa argentina”, fue y es una empresa multinacional. Las grandes dificultades de acceso a archivos empresariales para abordar esa dimensión no son insalvables a partir del uso de otro tipo de fuentes primarias y secundarias. Profundizar en el diálogo internacional sobre estas empresas que modelaron y, hasta cierto punto, modelan el capitalismo global, permitiría tener una visión más sólida y totalizadora de la práctica empresaria en todos los terrenos, incluyendo el represivo.

Ha quedado fuera de este trabajo el análisis del modo en que las formas represivas extremas (como el secuestro, desaparición y tortura de trabajadores en el territorio de la propiedad empresaria) se relacionan con las formas “normales” de represión. El aporte que los testimonios de trabajadores y trabajadoras aporta para esta dimensión es inestimable. Debido a que el foco de esta ponencia en la relación entre filial – matriz, empresa – poder local y empresa – imperialismo, ha quedado en un cono de sombra los procesos de lucha y de organización de las y los trabajadores.

La progresiva incorporación de estas dimensiones diversas de un mismo y complejo proceso de agudización de la lucha de clases en el marco de la Guerra Fría, permitirá empezar a recomponer una mirada global.

Bibliografía

Arancón, F. (2014), “Las empresas que ayudaron a Hitler”, *El orden mundial*, <https://elordenmundial.com/las-empresas-que-ayudaron-hitler/>

Área de Economía y Tecnología (AEyT) de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), Centro de Estudios Legales y Sociales (CELS), Programa Verdad y Justicia (PVJ) y Secretaría de Derechos Humanos (SDH) del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación (2015): *Responsabilidad empresarial en delitos de lesa humanidad. Represión a trabajadores durante el terrorismo de Estado*. Buenos Aires, Infojus. (Segunda edición 2016, Posadas, Editorial Universitaria de la Universidad Nacional de Misiones).

Basualdo, E. (1974), *La estructura de propiedad del capital extranjero en la Argentina*, CET.

Basualdo, V. (2018) “The Argentine Dictatorship and Labor (1976–1983): A Historiographical Essay” en Winn, P., “Dictatorships and the worlds of work in the Southern Cone”, *International Labor and Working Class History* (ILWCH) 93, Spring.

Basualdo, V. (2020), DOSSIER Dictaduras, trabajadores/as, sindicatos en Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay durante la Guerra Fría: fuentes, archivos, debates metodológicos, *Sociohistórica*, n° 44, e090, septiembre 2019-febrero, Universidad Nacional de La Plata.

Basualdo, V. y Basualdo E. (2020) “Confronting Labor Power: Ford Motor Argentina and the Dictatorship (1976- 1983)” *Big Business and Dictatorships in Latin America A Transnational History of Profits and Repression*, Palgrave Macmillan, New York.

Basualdo, V. y Morales, D. (coord) (2014), *La tercerización laboral. Orígenes, impacto y claves para su análisis en América latina*, Siglo XXI editores, Buenos Aires.

Billstein, R.; Fings, K.; Kugler, A.; Levis, N. (2004): *Working for the enemy: Ford, General Motors, and Forced Labor in Germany During the Second World War*, Berghahn Books.

Bonavena, P. (2020), “Luchas políticas y clase obrera”, en Galafassi, G. y Nieves, F. *Antagonismo, dialéctica y lucha de clases*, Ranelagh, Extramuros ediciones.

Brinkley, D. (2004): *Weels for the World*, Penguin Books, United States p. 427. (Traducción nuestra).

Fitzsimons, A. (2017), *Estado y acumulación de capital en Argentina*, UBA Sociales – Teseo Press.

Kohan, N. (2014), *Ciencias sociales y marxismo latinoamericano*, Amauta Insurgente – Yulca – La Lllamarada, Buenos Aires.

Marx, K. (1968), “Introducción” a la *Contribución a la crítica de ña filosofía del derecho de Hegel*, Claridad, Buenos Aires.

Marx, K. (1999), *La cuestión judía*, CS ediciones, Argentina.

Marx, Karl (1994), *El Capital. Crítica de la economía política*. Libro primero, Siglo XXI, México.

Nofal, María Beatriz (1989), *Absentee entrepreneurship and the dynamics of the motor vehicle industry in Argentina*, Praeger, New York.

Robin, M. M. (2014): *Escuadrones de la muerte. La escuela francesa*, De la Campana, La Plata.

S/D (1970), “Imperialismo y ciencias sociales”, *Referencias*, mayo – junio, Cuba.

Schvarzer, J. (1987): *Promoción industrial en Argentina. Características, evolución y resultados*, CISEA, Buenos Aires.

Schvarzer, Jorge (1995): “La reconversión de la industria automotriz argentina: un balance a mitad de camino”, *Ciclos*, año V, Vol. V, N° 8, 1er. semestre, Buenos Aires.

Sourrouille, J. (1980): *Transnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*, ILET – Editorial Nueva Imagen, México DF.

UAW – Ford (2001), *Sixty years of progress*

Valenzuela, J. (1998) “Ford y GM, acusadas de haber colaborado con el esfuerzo de guerra nazi”, *El País*, 30 de noviembre.

https://elpais.com/diario/1998/12/01/internacional/912466811_850215.html

Verbitsky, H. y Bohoslavsky, J. P. (2013), *Cuentas pendientes. Los cómplices económicos de la dictadura*, Buenos Aires, Editorial Siglo Veintiuno.

Wilkins, M. y Hill, F. E. (1914), *American business abroad: Ford on six continents*, Wayne State University Press.