

*Fiat en América Latina durante la Guerra Fría. El entramado del poder entre negocios, represión y la construcción del “Peón Latino Fiat”*

**Camillo Robertini**

INSTITUTO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES  
UNIVERSIDAD DE CHILE

---

**ABSTRACT**

---

The study of the role of Western multinationals in Latin America has grown progressively in the last decade. The goal of this article is to reconstruct the role of the Italian Fiat in Chile, Brazil, and Argentina during the Cold War. We claim that the multinational implemented a model of labour relations whose objective was the transformation of its workers into "Latin Fiat Pawns". At the same time, we tackle Fiat's pragmatic policies, which led to the collaboration with both military dictatorships and popular and socialist governments in the region.

**Keywords:** Fiat in Latin America, repression against workers, working class history, workers memory, Oral History

El estudio del papel de las multinacionales occidentales en América Latina ha crecido progresivamente en la última década. El objetivo de este artículo es reconstruir el papel de la automotriz italiana Fiat en Chile, Brasil y Argentina durante la Guerra Fría. Sostenemos que la multinacional implementó un modelo de relaciones laborales cuyo objetivo era la transformación de sus obreros en “Peones Latinos Fiat”. A la vez, reconstruimos las políticas pragmáticas de Fiat, que la llevaron a colaborar tanto con dictaduras militares como con gobiernos populares y socialistas en la región.

**Palabras clave:** Fiat en América Latina, represión trabajadores, historia del movimiento obrero, memoria obrera, historia oral

---

## Introducción<sup>1</sup>

La llegada de las grandes multinacionales a América Latina ha marcado la etapa del desarrollo económico de la Industrialización por Sustitución de las Importaciones (ISI) y, a partir de la Revolución Cubana, ha constituido una evidencia, según las izquierdas, del dominio neocolonial ejercido por las multinacionales sobre la región. La interacción entre el capital transnacional y la fuerza de trabajo local ha determinado experimentos originales y un peculiar nacimiento y desarrollo de la clase trabajadora de los países latinoamericanos interesados por el fenómeno.

Dentro de los grandes grupos internacionales, la empresa Fiat, entonces de capital italiano, estableció una sólida presencia en el Cono Sur y tejió relaciones muy estrechas con los gobiernos de sus países, independientemente de su naturaleza democrática o autoritaria. Fiat se transformó en una de las más grandes empresas de capital occidental en América Latina y ejerció una enorme influencia sobre las estrategias de los Estados y la vida cotidiana de miles de trabajadores y empleados.

En este ensayo abordo, desde un punto de vista micro y macro, el funcionamiento de las fábricas de Fiat en Chile, Brasil y Argentina a partir de la apuesta metodológica de pensarlas desde una perspectiva transnacional, es decir, considerando tanto el arraigo nacional en los distintos países en los cuales se radicó y, al mismo tiempo, la circulación de una cultura autoritaria y paternalista que fue común a todos sus establecimientos. Este texto es parte de los resultados del trabajo de investigación financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo de Chile (ANID), que realizo en el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile. La investigación comenzó en los meses más trágicos de la crisis sanitaria mundial producto del Covid-19 y en una región del mundo en el cual éste impactó aún con más fuerza. La dificultad de acceso a las fuentes, de entrevistar a los extrabajadores y de poder consultar la documentación de archivos y bibliotecas es una de las circunstancias que impactaron sobre mi investigación. Por esta misma razón,

---

<sup>1</sup> Este texto expone los resultados del proyecto de investigación n. 3200530 "Fiat y los regímenes militares en Chile, Brasil y Argentina. Un mapa transnacional del autoritarismo fordista: 1964-1982" financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo de Chile – ANID 2020-2023 que aprovecho para agradecer. Agradezco también el trabajo realizado por el equipo colaborador de Chile: Rodrigo Michea y por el equipo colaborador de Brasil: Carolina Dellamore y Bruna Piteres de la Universidade Federal de Minas Gerais. Una versión preliminar de este texto fue discutida en el marco del Proyecto de investigación "Culturas políticas en escalas. La experiencia democrática entre lo nacional, subnacional y regional", que se lleva adelante en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Universidad Nacional del Litoral, Argentina en el marco de la Programación CAI+D 2020 de la Secretaría de Ciencia y Técnica.

una parte del trabajo se ha realizado de manera remota, desafiando los límites materiales y teóricos de mi trabajo.

En este texto, propongo pensar a los trabajadores de Fiat en América Latina como si se tratara de un "mismo" trabajador, de un obrero globalizado cuyas características demográficas, socioeconómicas, pero por sobre todo ideológicas fueron el resultado de la acción de la construcción de cuerpos dóciles en el trabajo por parte de la empresa en los distintos espacios nacionales tomados en consideración. Además, sostengo que las prácticas, las disciplinas y la ideología del trabajo que vivieron los obreros de Fiat en estos países respondían a una "ideología Fiat" que, amparada en el sistema productivo fordista y en una rígida disciplina de las relaciones industriales, constituyó un sistema que se reprodujo en distintos países de la región y del mundo.

Como objetivo, pues, propongo observar de qué forma la empresa se esforzó por construir "hombres Fiat" en los distintos países<sup>2</sup>. Por lo tanto, propongo utilizar la categoría de "Peón Latino Fiat", ya sea para referirse a aquellos trabajadores cuyas ideas, formas de vivir y valores respondían, más allá de las variables locales y nacionales, a un diseño preestablecido o, en cambio, para aludir a identidades que solo en parte se pueden atribuir al accionar ideológico de la empresa, resaltando una serie de elementos nacionales y locales que disuelven ese "ser Fiat". El fordismo, el respeto por la disciplina y la común aspiración hacia el progreso representan algunos de los pilares de una identidad que se afirmó globalmente entre la segunda posguerra y el principio de la década del '80.

En este trabajo, acepto el desafío de analizar las distintas experiencias locales a través de la propuesta de la *Micro-Spatial History of Labour*, que apunta a un conocimiento a la vez global, es decir concentrado sobre los intercambios y fenómenos que se dieron simultáneamente en distintas partes del mundo, y localizado, anclado a una realidad geográficamente definida y sujeta a las variables locales. Para ello, recorro a documentación inédita proveniente de los archivos de la empresa ubicados en Turín y a documentación recopilada entre Argentina, Brasil, Chile e Italia. Además, hago uso de fuentes orales y entrevistas realizadas en los cuatro países mencionados. Éstas, son útiles para articular la relación entre "micro y macro", entre la historia desde arriba y la historia desde abajo.

Este artículo se divide en dos apartados. En el primero, reconstruyo la expansión de Fiat en Chile, Brasil y Argentina, analizando el papel de sus

---

<sup>2</sup> En este artículo, me refiero a obreros, "hombres Fiat" y peones en masculino, dado que entre los trabajadores industriales de estos establecimientos en la región entre los años 50 y 80 - excluyendo a las empleadas y administrativas que, por lo general, trabajaban en oficinas separadas de las fábricas - no se encontraban mujeres.

gerentes en la construcción de un entramado empresarial que garantizó que la empresa se transformara en un monopolio comercial. También, analizo el rol colaborativo de la empresa con los gobiernos autoritarios y democráticos durante los años sesenta-ochenta. En el segundo apartado, propongo un acercamiento a los trabajadores de la Fiat y analizo de qué forma la empresa construyó e impuso un fuerte espíritu pro-Fiat y qué estrategias implementó para que sus trabajadores compartieran los valores impulsados por la patronal.

### **La expansión de Fiat en América Latina: negocios, atlantismo y anticomunismo**

La trayectoria de las empresas automotrices está históricamente determinada, desde su comienzo a finales del siglo XIX, por la fuerte competencia entre marcas, sobre todo las de origen francés, alemán, inglés y norteamericano, y por la tendencia a ocupar los mercados internacionales. En los primeros 20 años del siglo XX, en un contexto de incipiente automatización de las sociedades más desarrolladas, las automotrices se empeñaron en ocupar también los mercados periféricos, dentro de los cuales se incluye a América Latina, África y Asia.

Fundada en 1899 en la ciudad de Turín, Italia, desde sus inicios la Fiat fue parte de este proceso de acumulación de capitales y de inversión en maquinarias y tecnologías necesarias para transformarla en el principal grupo industrial de Italia. Cuando se lanzó a la conquista de los mercados exteriores, siguió el proceso migratorio que entre los siglos XIX y XX desplazó a millones de italianos hacia las Américas. A través de la instalación de concesionarias y centros de reparación, Fiat buscó tener una presencia firme y continuada en aquellos países que, con sólidas tasas de crecimiento, habían recibido a la emigración italiana (Scarzanella 2020). Sin embargo, a partir de la segunda posguerra, la empresa se dedicó a la expansión productiva hacia América Latina. Esta, desde el principio, adquirió tintes de penetración neocolonial: detrás de la promesa de emplear trabajadores y modernizar a los países, recibió enormes subsidios y ayudas económicas para trasladar la producción afuera de Italia.

Desde el Ufficio Affari Internazionali, oficina especializada en el diseño de nuevos proyectos industriales, la Fiat preparó su expansión hacia América Latina, destino codiciado tanto para los migrantes como para las empresas europeas desde la segunda posguerra<sup>3</sup>. La empresa gozó también del apoyo político y diplomático de los gobiernos demócrata-cristianos de Roma que, a

---

<sup>3</sup> Archivio Storico Fiat, Turín, fondo Divisione Affari Internazionali, sub. Argentina, 1950.

menudo, sostuvieron las políticas de la Fiat como si se tratara de una empresa del Estado. La Fiat en América Latina llegará a representarse no solamente a sí misma, sino también al conjunto de instituciones, empresas, organizaciones e intereses italianos, fortaleciendo de esta forma la idea de que su accionar coincidía del todo con los de la “madre patria”. Esta idea confluye en el aforismo atribuido a su dueño, Gianni Agnelli, según el cual “lo que es bueno para Fiat, es bueno para Italia”. Gracias a esta doble cara, por un lado, la de una empresa líder en la mecánica (producción de autos, colectivos, materiales ferroviarios, grandes motores diésel y aviones militares), y por el otro, centro de los intereses económicos y políticos italianos en la región, logró establecer una presencia permanente en el continente y formar un verdadero monopolio productivo y económico.

Los hombres de poder de la gran empresa italiana, entre otros Aurelio Peccei, Oberdan Sallustro y Luchino Revelli, entre finales de los '50 y principios de los '80 se transformaron en un contrapoder en las distintas naciones sudamericanas. Índice de la relevancia de los empresarios Fiat fue la constante relación con los gobiernos y las numerosas visitas que jefes de Estado locales realizaron a las instalaciones industriales y hacia Roma. La gran empresa turinesa adoptó una línea de acción fundamentada en dos ejes: acumular fabulosas ganancias a costa de los trabajadores, a menudo sometidos a tiempos de trabajo extenuantes y a procesos productivos dañinos, y establecer sólidos vínculos con los gobiernos de aquellos países en los cuales operaba.

Si bien Fiat prosperó entre los '30 y '40 al amparo del Estado fascista italiano y luego de 1945 muchos gerentes involucrados con el viejo régimen se instalaron en América Latina (Scarzanella 2020; Robertini 2020 y 2021) es preciso matizar la idea según la cual el accionar de la empresa en la región fue directa consecuencia y emanación del fascismo transatlántico (Finchelstein 2010). También, como señala Bertagna (2006), es necesario poner en entredicho la existencia de una conspiración cuyo objetivo era reconstruir una colonia fascista en Sudamérica.

No cabe duda de que Fiat estaba conformada por gerentes que habían mantenido vínculos con el fascismo - como su fundador Giovanni Agnelli o el director general, Vittorio Valletta - o que habían participado del régimen. Sin embargo, desde el punto de vista económico-doctrinario, los Agnelli y la Fiat no habían compartido casi nada con las teorías corporativas elaborada por el fascismo, ya que se consideraban parte de los círculos intelectuales liberales de entreguerras. Igualmente, esta adhesión ideal no impidió que la automotriz apoyara el esfuerzo bélico y los proyectos imperialistas del régimen y se beneficiara de su relación “carnal” con Mussolini o que, en el caso de la SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo), coincidiera del todo con los

propósitos industrialistas de la dictadura de Francisco Franco (Tappi 2008; Del Hierro 2014).

A partir de 1945, una vez derrotado el fascismo, los dueños de Fiat retomaron los principios liberales de su propia formación y estrecharon aún más los vínculos con Estados Unidos, ganadores del conflicto mundial. Los Agnelli, tal como otras dinastías industriales de la Península, ya a principios del siglo XX en distintas ocasiones habían realizado estadías en Nueva York y, sobre todo, en Detroit, para conocer el modelo implementado por Henry Ford y estudiar el naciente mundo automotor hijo de la Organización Científica del Trabajo (Settis 2016, 228-236). Los dueños de la automotriz italiana, además de haber estudiado los principios liberales y haber observado y traído el taylorismo a Italia, eran amigos personales de importantes figuras del Partido demócrata de Estados Unidos, como por ejemplo, la familia Kennedy. En los '50, con un país en plena reconstrucción y definitivamente incluido en la esfera de la OTAN y ocupado militarmente por Estados Unidos, Fiat se vio como partícipe del nuevo esquema de poder que tenía en el atlantismo un pilar de su estructura empresarial.

En la segunda posguerra, Fiat fue inspirada, por un lado, por las políticas expansivas keynesianas y, consecuentemente, por una militancia de las posturas atlantistas de Estados Unidos, lo cual se tradujo en la instalación de un pesado clima anticomunista que se podía respirar en sus plantas, transformadas en baluartes anticomunistas (Settis 2016B). Fue en ese entonces que la empresa implementó una férrea disciplina del trabajo, una lucha sin cuartel contra los sindicatos comunistas y creó sectores dentro de sus fábricas en los cuales confinaba a los trabajadores politizados (Accornero 1969). Además, gracias a una red de fuerzas represivas, informantes y delatores, confeccionaba informes secretos acerca de la moralidad, sexualidad y pensamiento político de sus trabajadores (Guidetti Serra 1984). Estas prácticas y esta disciplina, moldeadas en las dinámicas de la Guerra Fría, no fueron exclusivas de las plantas italianas de Fiat, sino que se difundieron y complementaron con los experimentos autoritarios que se daban en otras regiones del mundo.

En años recientes, las ciencias sociales se han interrogado acerca de la relación endogámica entre las dictaduras autoritarias y grandes empresas. Se ha podido avanzar, sobre todo en América Latina, hacia un conocimiento certero de los vínculos entre fuerzas represivas y grandes grupos económicos. Son ejemplos evidentes las investigaciones acerca de Brasil (Campos 2021), Chile (Fernández, Bohoslavsky & Smart 2019) y Argentina (Basualdo 2018). Ya en los años '70, el vínculo entre multinacionales occidentales y dictaduras burocrático-autoritarias fue denunciado por la llamada nueva izquierda y fue objeto de debate en el marco del Tribunal Russell II y su presidente, Lelio Basso. Sin

embargo, solo recientemente se ha logrado construir visiones de conjunto capaces de pensar a estos fenómenos desde el punto de vista transnacional (Basualdo, Berghoff & Bucheli 2021). De esta manera, hoy en día contamos con una sólida perspectiva que denuncia las evidentes responsabilidades e intereses de las multinacionales con el proceso represivo instalado por las dictaduras, que desarticuló la conflictividad obrera de los años '70. En este contexto, sin embargo, la presentación de un rígido escenario en el cual las empresas occidentales fueron ontológicamente enemigas de los trabajadores y aliadas de los gobiernos autoritarios pone límites a la posibilidad de apreciar las contradicciones y las tensiones que también existieron entre los gobiernos autoritarios y las grandes empresas.

Lejos de encontrar una solución a la problemática en estas páginas, sostengo que el caso de Fiat es paradigmático, ya que la empresa italiana no actuó únicamente según el guion expuesto más arriba. La cercanía de Fiat a las dictaduras del Cono Sur no se tradujo de ninguna forma en una clara política de expansión industrial y de colaboración únicamente con aquellos países y gobiernos miembros del pacto atlántico o afines ideológicamente a ellos. Por el contrario, Fiat impulsó una política pragmática y a menudo desprejuiciada en la cual el objetivo de acumular ganancias superaba la formal aversión hacia movimientos y gobiernos lejanos de su propio credo político. Fue así que, a modo de ejemplo, entre 1945 y 1989, Fiat colaboró con el proyecto de realizar una enorme fábrica de autos en la Unión Soviética (1970), en la Yugoslavia de Tito y en las repúblicas socialistas de Polonia y Rumania (Amatori 1999). Al mismo tiempo, mientras llegó a Argentina gracias a Juan Domingo Perón y colaboró con todos los gobiernos constitucionales o autoritarios, se empeñó en el proyecto industrialista de los militares brasileños en el Estado de Minas Gerais (1973).

En esta misma senda, la empresa vendió camiones y productos automotores producidos en Argentina a Castro (1974) y a Gheddafi (1976), y apoyó el proyecto industrial de Allende, para luego intentar también construir una colaboración con Pinochet. Desde un punto de vista general, Fiat actuó de una forma a-ideológica, lo cual a menudo encontró la desaprobación de los gobiernos de Estados Unidos y de Henry Kissinger. Estos estaban preocupados por la heterodoxia del grupo industrial y su intento de ser un puente entre este y oeste. Sin embargo, esa conducta aparentemente técnica escondía una praxis en las fábricas y en las relaciones gubernamentales que poco tenía que ver con la simple técnica.

Más allá de las simpatías por el gobierno de turno o las colaboraciones con líderes golpistas o democráticos, un elemento no varió en las distintas plantas ubicadas en América Latina: la férrea disciplina a la cual fueron

sometidos los trabajadores industriales. A esta, luego de la Revolución Cubana (1959), se sumó un endurecimiento del control hacia el mundo del trabajo y una verdadera obsesión por la identificación y eliminación de núcleos de izquierda en sus fábricas. Fue también gracias a las técnicas represivas implementadas por los gerentes de Fiat Torino durante el fascismo, a menudo enviados en misión en las nuevas plantas americanas, que estas se transformaron en verdaderos fortines anticomunistas. Allí, las relaciones laborales, el proceso productivo y la vida cotidiana de los trabajadores fueron marcados por un rígido sistema represivo, cuyo objetivo era crear una barrera frente al avance de las izquierdas. La empresa, cuyo modelo de relaciones industriales estaba forjado en el autoritarismo de las jerarquías y en la organización fordista del trabajo, colaboró también con experimentos políticos progresistas o de izquierda en la región. No obstante, Fiat se inscribió en el general clima anticomunista propio de los años '60 y '70, con un cuidadoso sistema de control de los trabajadores, una disciplina de hierro y una ideología conservadora.

Si, por un lado, Fiat otorgaba beneficios sociales y asistencia de primer nivel a sus trabajadores y familiares, por el otro, exigía una acrítica aceptación del sistema-fábrica y la ausencia de cuestionamientos hacia el orden industrial. Las herramientas para mantener el orden en sus fábricas en América Latina fueron varias: el control de los sindicatos, la creación de una red de informantes y policías infiltrados y la vinculación con las fuerzas armadas y de seguridad que operaban localmente. Durante mucho tiempo, de este modo, alejó la protesta de sus fábricas y generó las condiciones para una obligada "paz social", útil para acumular ganancias, esquivar huelgas y conflictos y generar las condiciones para que la empresa pudiera consolidar su presencia en los mercados internacionales.

La penetración de Fiat en América Latina no se limitó solamente a la producción, ensamblaje y comercialización de productos automotores. Muy a menudo, la empresa diferenció sus actividades: se dedicó tanto a la rama del turismo como a la siderurgia, a la producción y venta de armamentos como a la de la conformación de consorcios para la realización de grandes obras y a la asesoría económico-financiera. Todas estas actividades, además de darle la posibilidad de fugar divisas desde el subcontinente hacia Europa, fue una eficaz metodología para estrechar aún más los vínculos con las economías de los países del entonces denominado "tercer mundo" y realizar - según lo que declaraban sus antagonistas - una "Penetración imperialista. La cara del capital Fiat no es progresista. Ella tiene todas las características de la opresión neocolonial, de la represión obrera y de la ayuda a los países dictatoriales y fascistas" (Deaglio 1973, 45).



Ilustración 1. La presencia de Fiat en el mundo, 1970. Fuente: Archivo Storico Fiat.

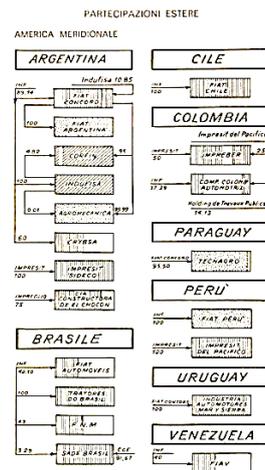


Ilustración 2. Las participaciones de Fiat en empresas automotrices de América Latina, 1969, fuente: *La Fiat com'è*.

Fue así como, de proyecto en proyecto, a comienzos de los '70 el grupo italiano se había transformado en la principal empresa privada de Argentina, en el primer grupo automotor de Chile y en una de las principales automotrices de Brasil. Fiat podía contar con una ramificada presencia en todos los continentes y, como se extrae de las ilustraciones 1 y 2, con una firme presencia en América del Sur.

Según un informe de la Cancillería italiana, la presencia de Fiat en el mercado local latinoamericano igualaba la de Norteamérica en algunos países de la región y representaba un monopolio comercial, productivo y económico central en la estrategia de la península hacia América Latina<sup>4</sup>. Por esta misma razón, la relación de Fiat con los gobiernos, tantos italianos como latinoamericanos, fue constantemente definida por la capacidad del grupo industrial de condicionar las decisiones de los distintos ejecutivos. Si es cierto, como he subrayado más arriba, que durante la Guerra Fría las multinacionales fueron cómplices de los procesos represivos en el Cono Sur, estas mismas se transformaron en un Estado dentro del Estado y en un poder con el cual era necesario lidiar a la hora de determinar la política económica y laboral. Tal circunstancia provocó que las relaciones con los gobiernos autoritarios estuvieran marcadas por tensiones y enfrentamientos, y que fueran menos fluidas de lo que podría suponer.

<sup>4</sup> "Considerado el volumen de [nuestras] inversiones en Argentina, como en ninguna parte del mundo y que solo pueden parangonarse con la presencia estadounidense en algunos países de América Latina". En Archivo Centrale dello Stato, Archivo Aldo Moro, clasificación "On. De Perón", b. 159, Informe del Ministerio de Relaciones Exteriores, Argentina, 1974.

El comienzo del interés y de la influencia de Fiat en América Latina data de principios del siglo XX. En ese entonces, la empresa de Turín se acercó a los principales mercados de la región, es decir, México, Argentina y Brasil, países hacia los cuales se exportaron piezas y automóviles producidos en Italia. Luego de la Segunda Guerra Mundial, Fiat se instaló primero en Argentina, gracias a un convenio con el gobierno de Juan Domingo Perón, estimulada por los programas de la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) y por el propenso clima del desarrollismo. Al principio, el crecimiento de la empresa se dio entre Córdoba, El Palomar y Santa Fe, en el marco de las buenas relaciones establecidas con el peronismo (Robertini 2020, 2021). Luego de 1955, Fiat siguió en Argentina y colaboró sobre todo con los gobiernos desarrollistas de Arturo Frondizi y Arturo Humberto Illia. En 1973, el grupo llegó a ocupar a 20.000 trabajadores y a ser la primera empresa privada del país y la segunda en términos generales. Fiat Concord, como se llamó el conjunto de empresas que operaban en Argentina, representó un faro de progreso en un país empeñado en el proceso de sustitución de las importaciones. Subsidiada por los gobiernos de turno, la empresa gozó de ayudas y préstamos, gracias a los cuales alcanzó una capacidad productiva mucho mayor a la necesaria para abastecer el mercado interno. Manteniendo bajos niveles tecnológicos y de automatización, absorbió miles de trabajadores en sus establecimientos, en los cuales, sobre todo obreros no especializados llamados por la misma empresa “peones Fiat”, se dedicaron a la producción de modelos vetustos de autos, tractores, grandes motores diésel y material ferroviario.

Durante las dictaduras de las autodenominadas “Revolución Libertadora” (1955-58) y “Revolución Argentina” (1966-73) el grupo estableció estrechas relaciones con los dictadores para mantener con las armas el orden interno de sus fábricas, sobre todos las de Córdoba, y así garantizar sus ganancias. Sin embargo, estrechó también fluidas relaciones con todos los partidos políticos. Con el peronismo proscrito estableció lazos muy íntimos, y el mismo Perón, antes de regresar definitivamente a Argentina en 1973, se reunió con el dueño de la empresa, Giovanni Agnelli, para discutir del futuro de la Concord.

La última dictadura cívico-militar (1976-83) encontró a un grupo industrial que en los cuatro años anteriores había sido fuertemente debilitado. Si bien Fiat participó del proceso represivo y coincidió en la necesidad de “eliminar al enemigo interno”, sobre el plano económico tuvo diferencias con la Junta Militar y su ministro de economía José Alfredo Martínez de Hoz. La decisión de abrir las importaciones y de destruir el modelo de Estado empresario puso las bases para que Fiat Concord, junto con otras automotrices, no soportara el peso de la competencia internacional. Por esta razón,

paralelamente a lo que pasará en otros países, Fiat decidió liquidar la Concord (1980) y concentrar sus fuerzas sobre Brasil.

A mediados de la década del '50, durante la expansión de Fiat Concord, desde la Delegación Fiat para América Latina se eligió a Chile como otro país en el cual sería conveniente invertir. Chile, que en aquel entonces era uno de los países más pobres de la región, anhelaba encaminarse en el proceso de industrialización por sustitución de las importaciones<sup>5</sup>. Ya en 1956-57, Fiat planeó establecer allí el ensamblaje de tractores industriales. Fue fundamental la colaboración primero con el gobierno de Jorge Alessandri Rodríguez y luego con el de Eduardo Frei Montalva que, a través de la CORFO (Corporación de Fomento de la Producción) participaron del proyecto (Rivas 2012). En 1958, el gobierno chileno financió la construcción de una nave industrial en la localidad de Graneros, región de O'Higgins, cuya finalidad era la atracción de capitales extranjeros. Fiat, por su parte, se instaló en la orilla del océano Pacífico en 1962, en el puerto franco de Arica, donde se ensamblaron los primeros 600. Arica pareció una buena opción para la Fiat, que miraba también al mercado de Perú. Sin embargo, la inestabilidad del país y los aranceles sobre las exportaciones determinaron que la producción de Arica se volcara únicamente al mercado nacional<sup>6</sup>.

Consolidada la relación con el gobierno de Jorge Alessandri, Fiat consideró su inversión en Chile aún más segura. Fue así que, en 1966, cuando el Estado nacional extendió también a la región de O'Higgins los beneficios fiscales, la empresa se mudó a Graneros, que distaba aproximadamente 100 kilómetros de la capital. La multinacional gozó de los recursos enviados desde el gobierno de Kennedy a Chile, en el marco de los planes de desarrollo de la Alianza para el Progreso<sup>7</sup>. Allí, la multinacional estableció la cabeza de su presencia en el país andino, tomando la denominación de CORFIAT, y se dedicó al ensamblaje de automotores. Fueron numerosos los encuentros entre los mandatarios de Italia y Chile, que tuvieron como objeto el futuro industrial de Fiat y, por ende, la perspectiva de consolidar el modelo desarrollista chileno (Nocera 2010). Las buenas relaciones entre Roma y Santiago se inscribían, además, en el marco de la Internacional Demócrata Cristiana (IDC) - organización que reunía a los políticos de orientación católica - de la cual eran miembros tanto el primer ministro italiano Aldo Moro como el presidente chileno Montalva. En 1966, la visita del ministro de economía Emilio Colombo a Santiago cementó los proyectos de Fiat en Chile y consolidó las inversiones

---

<sup>5</sup> Ya en 1953, Fiat había planeado invertir en el país andino. Véase: Archivo Storico Fiat, fondo deliberaciones, "Chile", 1954.

<sup>6</sup> Archivo Storico Fiat, b. 765, f 2 "chile", Relazione viaggio Cile.

<sup>7</sup> Ibid.

italianas a través del IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) y del ENI (Ente Nazionale Idrocarburi).

En la planta de Graneros, Fiat llegó a emplear cerca de 1200 obreros y a producir cientos de autos. En el pueblo rural y en la vecina ciudad de Rancagua, la compañía, como también sucedía en otros países, se empeñó en la construcción de villas obreras y estableció un *welfare* empresarial capilar. La mayor parte de las piezas con las cuales se ensamblaban los autos de la planta de Graneros provenían de Argentina e Italia y, una parte menor, de empresas proveedoras. También en Chile, el tamaño de la fábrica superaba las reales necesidades del país, pero, bajo una doctrina económica de sustitución de las importaciones, de control de precios y de bondadosos subsidios estatales, prosperó. Fiat se transformó en la primera empresa automotriz del país y el 600, como en el caso de Argentina, motorizó a una entera generación.

Durante el gobierno de la Unidad Popular (UP) de Salvador Allende, Fiat mantuvo su histórica conducta progubernamental y alcanzó la plena producción. Mientras que otras empresas fueron intervenidas, Fiat pudo seguir produciendo y participando, por lo menos a nivel propagandístico, del esfuerzo de la UP<sup>8</sup>. La misma empresa había provisto los Fiat 125 blindados, producidos en la planta de Graneros, al presidente Allende y al Grupo de Amigos Personales (GAP). Por un breve período, la empresa Ford de Casablanca fue intervenida por el gobierno de la UP que, de acuerdo con Aurelio Peccei, jefe de los intereses de Fiat para toda América Latina, otorgó el control de la Ford al grupo italiano. A partir del 11 de septiembre, por la cercanía del gobierno italiano con la causa de los exiliados chilenos en el país, pero por sobre todo por el nuevo curso de la política económica, CORFIAT no prosperó. Mientras que el gobierno de Roma rompió las relaciones diplomáticas con Chile y no reconoció al gobierno militar, Giovanni Agnelli, preocupado por sus negocios, se apresuró en “reconocer” a Pinochet como interlocutor legítimo<sup>9</sup>. La empresa de Graneros fue intervenida y los trabajadores fueron sometidos a despidos, controles y torturas.

La decadencia de la empresa fue lenta, pero irreversible. En 1981, arrasada por las medidas económicas neoliberales de Pinochet, CORFIAT cerró. A partir de 1980, Fiat, desde Turín, tomó la decisión de apostar todas sus cartas sobre Brasil, que se transformó en el centro de sus intereses y producciones para América Latina. Fue así que, rápidamente, Fiat liquidó sus filiales de Argentina, Uruguay y sus participaciones secundarias en otros países como Venezuela y Perú.

<sup>8</sup> Presencia de Fiat, documental de la Fiat Chile, en Centro Storico Fiat, consultabile en: <https://www.youtube.com/watch?v=T-oUzwBIA1M&t=2s>.

<sup>9</sup> ASF, f Affari Internazionali II, b. 600, rassegna stampa, Il Manifesto, 22-8-1975.

Ya desde los años '20, desde el Ufficio Affari Internazionali de Turín se planificó una duradera presencia en Brasil, país donde se concentraban millones de italianos, sobre todo en el sur y en las metrópolis. Durante el gobierno de Getulio Vargas, Fiat realizó sus primeros acercamientos y comenzó a colocar sus exportaciones, aunque recién luego de la Segunda Guerra estableció una presencia fija en Río de Janeiro a través de la filial Fiat Brasil, conducida por Elio Peccei, hermano Aurelio, quien dirigía la Delegación Fiat para América Latina (DAL). Al principio, Fiat importó tractores a Brasil apoyándose, como en el caso argentino, en la red de empresarios italianos que, por su vinculación con el fascismo, se habían fugado a América Latina (Bertagna 2006; Scarzanella 2020)<sup>10</sup>.

Durante los '60, desde Turín se había incrementado la presencia de Fiat en América Latina a través de la Fiat Concord Argentina, ya que Brasil aparecía a los ojos de los gerentes italianos como un país políticamente poco estable. A esto se sumaba que el presidente Peccei había hecho de Argentina el centro gravitacional de los intereses latinoamericanos de la empresa, ya que en los planos económicos y financieros elaborados por la OECEI (Oficina de Estudios para la Colaboración Económica Internacional) preveían que Argentina, a diferencia de los otros países latinoamericanos, estaba destinada a un futuro de prosperidad industrial. Sin embargo, a partir del golpe de Estado de 1964 en Brasil, considerado por la empresa como un primer paso hacia la consolidación de la economía del país y el paralelo desbarajuste vivido por la Argentina, Fiat tomó en cuenta la posibilidad de una considerable inversión allí. Esta tomó forma en concomitancia con el "milagro económico", cuyo mercado interno necesitó enormes cantidades de productos automotores.

La Fiat Turín, a través de su gerente, Franco Urani, referente de la Motoagricola, que se dedicaba a la importación y producción de tractores en Brasil, tomó contacto con el gobernador del Estado de Minas Gerais, Rondon Pacheco. Este, interesado en atraer a una gran automotriz hacia los alrededores de la capital del Estado de Belo Horizonte, había sido nombrado gobernador por la dictadura militar y, según las memorias del mismo Urani, "era un moderado rodeado de técnicos de alto nivel" (Urani 2014). Los gerentes enviados desde Turín para la realización del proyecto brasileño fueron atravesados por una evidente paradoja: si bien ellos provenían de los ambientes social-liberales de la Turín de la segunda posguerra y habían sido opositores del régimen fascista, en Argentina, Brasil y Chile colaboraron y se entendieron con las elites burocrático-militares de aquellos países. Gracias a las amistades personales y a los viajes ofrecidos por la empresa a militares y políticos del

---

<sup>10</sup> ASF, Divisione Affari Internazionali, DAI, b. 14 "Brasil", Viaggio in Brasile, 1958.

Estado de Minas Gerais, a menudo acompañados por comitivas de amigos y parientes, la perspectiva del proyecto para la construcción de un gran complejo industrial tomó aún más consistencia.

Entre 1971 y 1973, mientras que Fiat Argentina navegaba en la incertidumbre y sus fábricas de Córdoba estaban en revuelta y su director general, Sallustro, había sido ejecutado, el proyecto brasileño, fue creciendo exponencialmente. En ese mismo período, Fiat terminó la empresa faraónica de construir un enorme complejo industrial en la Unión Soviética y pese a un futuro cercano que hubiera cuestionado la gran fábrica fordista como centro de la producción, ese modelo de “fábrica monstruo” fue adoptado para levantar el establecimiento de Contagem, a pocos kilómetros de Belo Horizonte. La operación de Contagem fue compleja y gozó de la liquidez de algunos bancos internacionales y la directa participación del Estado de Minas Gerais en la composición accionaria de la Fiat de Brasil. Esta se dividía entre un 47% de propiedad del grupo Fiat, un 5% de IMI y un 48% del Estado de Belo Horizonte. En 1973, la Asamblea Legislativa del Estado de Minas Gerais aprobó el proyecto de la fábrica preparado por los técnicos de Fiat y, al año siguiente, el mismo fue declarado de interés nacional por la dictadura del general Médici. En 1974-75, comenzó la obra de la fábrica que, como declaró Cesare Romiti, administrador delegado de la Fiat, fue una empresa al “gran estilo de la Fiat”, sin una clara visión de los gastos vinculados a la construcción del complejo industrial y del futuro de Fiat en Brasil (Romiti 1988).

En 1976, Giovanni Agnelli viajó a Brasil para la inauguración de la fábrica de Belo Horizonte y se reunió con el presidente de facto Médici. La complejidad del conjunto de inversiones de Fiat en Brasil está plasmada en el articulado organigrama de la empresa. Fiat se dividió en distintas organizaciones: la Fiat do Brasil Sociedad Anónima, cuya sede era San Pablo, director Urani; Fiat Automoveis SA, director Adolfo Neves Martins da Costa y director general Alessandro Barberis; FMB SA, Tratores Fiat do Brasil SA, fábrica ubicada en Contagem, dirigida por el presidente de la confederación de empresarios de San Pablo Theobaldo De Nigris, Fiat Engineering, sede en Belo Horizonte, director Luigi Ravelli y, por fin, Impresit do Brasil, presidente Elio Peccei. La empresa, que al principio fue arrasada por la crisis del auto post-73, pareció al borde de la quiebra, luego, siendo la primera en producir autos con motores alimentados por alcohol, logró un equilibrio financiero a comienzos de la década del '80 (Romiti 1988)

En el plano de las relaciones laborales, Fiat contó con el apoyo de personal proveniente tanto de Turín como de la Unión Soviética para capacitar a los nuevos trabajadores. La empresa, como en el caso de Argentina y Chile, adoptó una serie de medidas represivas, cuyo objetivo apuntaba a la

fragmentación de los trabajadores y a un minucioso control de sus vidas. Fue así que se hizo patente un entramado empresarial-represivo muy común en las otras multinacionales que operaban en América Latina durante la Guerra Fría.

### **La construcción del “Peón Latino Fiat” entre paternalismo, ideología empresaria y represión**

Mirando desde arriba - desde lo macro - hacia el conjunto de empresas y negocios realizados por Fiat durante la Guerra Fría en el subcontinente, nos quedamos con una imagen a vuelo de pájaro que, si bien es necesaria para entender el entramado de poder tejido por la empresa, no logra colocar el foco sobre los trabajadores. Se imponen, entonces, algunas preguntas: ¿quiénes eran los obreros de la Fiat?, ¿de qué forma vivían en las grandes fábricas diseminadas entre Argentina, Chile y Brasil? ¿Es posible pensar en los trabajadores de Fiat en los distintos países como si se tratara del “mismo” obrero?

Para dar una primera respuesta a estos interrogantes y dar cuenta de lo “micro”, de la realidad cotidiana de esa gran multinacional, recorro al abanico metodológico ofrecido por la *Micro-Spatial History of Labour* (De Vito y Gerritsen, 2018). Esta intenta conjugar dos abordajes a la historia que suelen correr paralelamente y que, por ende, raramente se cruzan: aquel propio de la historia global, tendencialmente “macro”, y aquel de la microhistoria, que busca respuestas generales en estudios de caso y que, sin embargo, mantiene un arraigo marcado en lo local. La *Micro-Spatial History* apunta a entrecruzar en la misma narración lo internacional y lo local, para analizar la constante relación entre estos planos. La superación de un nacionalismo historiográfico anclado en la narración dentro del cerco nacional, sin embargo, no se traduce en el alejamiento de la lente de la escala de análisis al sistema mundo, a lo internacional, sino que implica mirar al mismo tiempo los planos global y local.

En este caso específico, abarcar exhaustivamente la historia de los trabajadores de Fiat en América Latina, que fueron cerca de 50.000 entre los sesenta y setenta, diseminados en un territorio vastísimo, en más de veinte establecimientos industriales y de asistencia técnica, habría requerido un descomunal esfuerzo analítico, de recursos humanos y financieros. Siguiendo a la *Micro-Spatial History of Labour*, tomé como muestra algunos casos de estudios emblemáticos, es decir los de Chile, Brasil y Argentina, las vinculaciones transnacionales de la empresa con los tres gobiernos y, por último, algunos establecimientos industriales ubicados en los países mencionados. También, realicé entrevistas en Chile, Brasil y Argentina a aproximadamente 100 ex obreros de la Fiat.

Con el fin de centrar la atención sobre los trabajadores, elaboré la categoría “Peón Latino Fiat” (PLF). Esta resulta fundamental para analizar aquella peculiar clase trabajadora, que compartió, en varios países, una serie de rasgos en cuanto a condiciones materiales, consumos culturales y perspectivas generacionales. La definición del obrero de la Fiat como un “peón” recupera la nomenclatura propia de la Fiat para definir a sus obreros menos especializados e instruidos, aquellos que ocupaban los puestos en la línea de montaje. Estos representaban típicamente a los obreros comunes y corrientes en una gran empresa fordista de la década del '70.

Si bien es cierto que las variables nacionales y locales, así como las creencias y los códigos culturales, han jugado un papel fundamental en el proceso de formación de las distintas clases trabajadoras nacionales las dinámicas del conflicto entre capital y trabajo, más allá del espacio nacional, han forjado el desarrollo global de las clases trabajadoras (Van Der Linden 2016). Una inesperada aceleración en el proceso de la mundialización de la clase obrera se vivió luego de la segunda posguerra. La taylorización del trabajo y del tiempo libre de los trabajadores, y la forma en la cual realizaban sus tareas, en la línea de montaje, representó una aceleración del proceso de globalización y homogenización de la clase obrera, es decir, un proceso de rápida transformación impulsado por la técnica y por los modelos culturales impuestos por la patronal.

Esta homologación, que fue evidente en el centro del mundo capitalista, tuvo su correlato también en otras partes del mundo, aunque en América Latina se tuvo que adaptar a un contexto menos industrializado y secularizado que aquel de Estados Unidos, Inglaterra y los demás países industrializados. En este sentido, es necesario pensar al obrero de la Fiat en una región periférica del capitalismo occidental a partir de su propia idiosincrasia “latina”. Esta se puede definir como un conjunto de creencias, valores y formas de vivir que, lejos de asemejarse a las de sus colegas del norte industrializado, mantenía una estrecha relación con un contexto en el cual el fordismo había originado experimentos y resultados diferentes a los del hemisferio norte.

Uno de los elementos clave para definir al PLF y, en general, a esa clase obrera de la Fiat en América Latina, es el elemento político-religioso. En su gran mayoría, los obreros de Fiat militaban o provenían de organizaciones y partidos directamente involucrados con la esfera religiosa. Son casos emblemáticos la Acción Católica en Argentina, la Democracia Cristiana y sus organizaciones católicas sindicales en Chile y la Pastoral Operaria en Brasil. Además de la esfera religiosa, hay que considerar el papel de las organizaciones no comunistas del trabajo de Argentina, como el peronismo, y su aporte al desarrollo de la clase trabajadora y a la conflictividad laboral de aquel país.

También, es preciso agregar una diferencia de orden material: mientras que los obreros de las grandes industrias representaban un segmento mayoritario de la clase obrera en Europa y Estados Unidos durante los '70, en Chile y Brasil y en menor medida en Argentina, estos eran una aristocracia obrera con un buen pasar económico, rodeada de trabajadores informales, lo cual a menudo influyó en que se colocaran como sectores menos movilizados de la clase trabajadora.

A estos caracteres propios de la clase trabajadora de Fiat en América Latina se sumaban otros, que compartían con sus compañeros del hemisferio norte: ser miembros de una clase obrera joven, no provenir de una historia familiar de obreros industriales, acceder a consumos de masa y estar sometidos a una forma de trabajo, la de la línea de montaje, sumamente monótona. Estas características acercan al PLF al llamado "Operaio Massa" (OP) (Balestrini, 1969) de la Europa occidental, si bien, a diferencia de sus compañeros occidentales, los trabajadores de la Fiat en América Latina fueron parte del sistema y, en menor medida, agentes transformadores de las relaciones industriales.

Como he mencionado, este análisis se basa en el estudio de tres centros industriales que la multinacional construyó en América Latina. Se trata de fábricas donde se producían automóviles, en las cuales la clase trabajadora estaba constituida enteramente por varones y que fueron edificadas, dependiendo del período, en zonas escasamente pobladas o ya integradas en el casco periférico de las ciudades cercanas. En Buenos Aires, en la localidad de El Palomar la empresa italiana construyó una moderna fábrica entre 1962 y 1964. Los trabajadores de esa planta provenían del Gran Buenos Aires y alrededores, donde en parte ya existía un poblado que luego se fue expandiendo como efecto de la llegada de la empresa. En su mayoría, los trabajadores eran varones y solamente había trabajadoras en las oficinas de la empresa que, de igual forma, estaban separadas físicamente, por un cerco, de la nave industrial.

La planta de Graneros fue levantada a cerca de 4 kilómetros del centro del pueblo rural, rodeada por terrenos agrícolas y fincas. El núcleo de la fábrica, inaugurada en 1966, fue constituido por trabajadores que se habían mudado desde Arica y por técnicos y gerentes provenientes de Italia y Argentina. En Graneros y en Rancagua, lugares de los cuales provenía la clase trabajadora de la CORFIAT, la empresa se empeñó en un proceso de edificación de villas obreras.



*Ilustración 3, las fábricas de Fiat en Argentina, Chile y Brasil. Elaboración propia.*

La planta construida por Fiat en Contagem, en el poblado de Betim, fue la más reciente, ya que se inauguró en 1976. El establecimiento fue edificado en terrenos baldíos fuera de los centros industriales y no pretendió generar esa endogamia entre espacio de trabajo y espacio de residencia y, por ende, del tiempo libre. A la fábrica se podía llegar únicamente a través del transporte público y los trabajadores, divididos por sector, ingresaban al gran establecimiento a través de varias puertas dispuestas alrededor del complejo industrial.

La relación entre villa obrera y fábrica había sido una herramienta central en el proceso de la taylorización del tiempo libre de los trabajadores. Establecer las residencias cerca de la fábrica significaba, tanto en Turín como en Detroit o en El Palomar, poder mantener un estricto control sobre los empleados, su forma de vivir y su moralidad (Maifreida 2007). El control no se basaba únicamente en la acción de vigilancia y represión de la policía o en las constantes averiguaciones de antecedentes y entrevistas a los vecinos realizadas por encargo de la empresa a los vecinos, sino que también implicaba la absorción de los obreros en el polícrómico mundo del *dopolavoro* Fiat: los clubes recreativos, las canchas de fútbol y las bibliotecas. A estas instituciones se sumaban también las escuelas técnicas y hasta las parroquias y oratorios que, en los barrios alrededor de las fábricas, solían estar financiados y controlados por la misma firma. Fue en esos lugares que se forjó la identidad del PLF, en un espacio físico e inmaterial que se encontraba bajo la órbita de la empresa y su proyección de grandeza.

El ingreso en Fiat suponía la transformación de los recién contratados en hombres nuevos. En buena medida, los trabajadores que se incorporaban a la planta de Buenos Aires provenían del contexto urbano del Gran Buenos Aires y, en su mayoría, contaban con experiencias anteriores en talleres mecánicos o en

trabajos informales y en la gastronomía. Los trabajadores de la Fiat Chile, en cambio, venían de un contexto homogéneamente campesino y atrasado, en el cual la circulación de la moneda era muy reducida y los niveles de pobreza eran extremadamente elevados. Por último, los de Belo Horizonte eran migrantes que, desde distintas áreas del Estado de Minas Gerais, se habían mudado hacia los alrededores, a la ciudad de Betim, y a pueblos que distaban alrededor de 100 kilómetros de la fábrica. Los obreros de la Fiat Brasil, en su mayoría, no contaban con experiencia previa en el ámbito industrial, sino que, sobre todo, habían realizado trabajos informales (Pedroni 2019).

Sobre esta nueva clase trabajadora, principalmente joven y poco calificada, la empresa actuó con el fin de transformarla en un único cuerpo dócil. Una de las herramientas fundamentales para esa mutación antropológica fue, más allá del sometimiento de los cuerpos en el trabajo, la implementación de un discurso empresarial que tomó la forma de una verdadera “ideología Fiat” (Robertini, 2019), es decir, un discurso que propició la conciliación de las fuerzas productivas, la estricta organización empresarial y el control de la moralidad y la vida cotidiana de los trabajadores. La lección del corporativismo y el anticomunismo exacerbado fueron algunos de los ejes de ese discurso empresarial. En las plantas de El Palomar, Rancagua y, en menor medida Belo Horizonte, se implementó un sistema de sindicatos amarillos conducidos por agrupaciones cercanas a la Acción Católica, a la Democracia Cristiana chilena y a la derecha sindical peronista. El control sobre la moralidad de los trabajadores y sobre su militancia política, sin embargo, no se fundó únicamente en un aprendizaje realizado en América Latina ya que, en la Turín de los años '50, la conducción de Valletta había avanzado en esa misma dirección. En las plantas de Fiat de América Latina se conjugaron las teorizaciones autoritarias implementadas por Fiat en Europa y las ideas y prácticas autoritarias propias de los países sometidos a dictaduras militares.

Pero ¿de qué forma el recién contratado se transformaría en un Peón Latino Fiat? Desde los años 60, la empresa implementó una serie de herramientas, elaboradas por sociólogos y psicólogos, para intervenir sobre la psiquis de sus trabajadores. La Fiat impulsó una acción psicológica con el fin de establecer una identificación entre el trabajador y la empresa y sus objetivos productivos e ideológicos: producción ininterrumpida y prosperidad a través del hiperconsumo. En los *house organ* de la Fiat, tanto los que se editaban en Turín como en los de Córdoba o Buenos Aires, se insistía sobre ese “necesario” cambio antropológico.

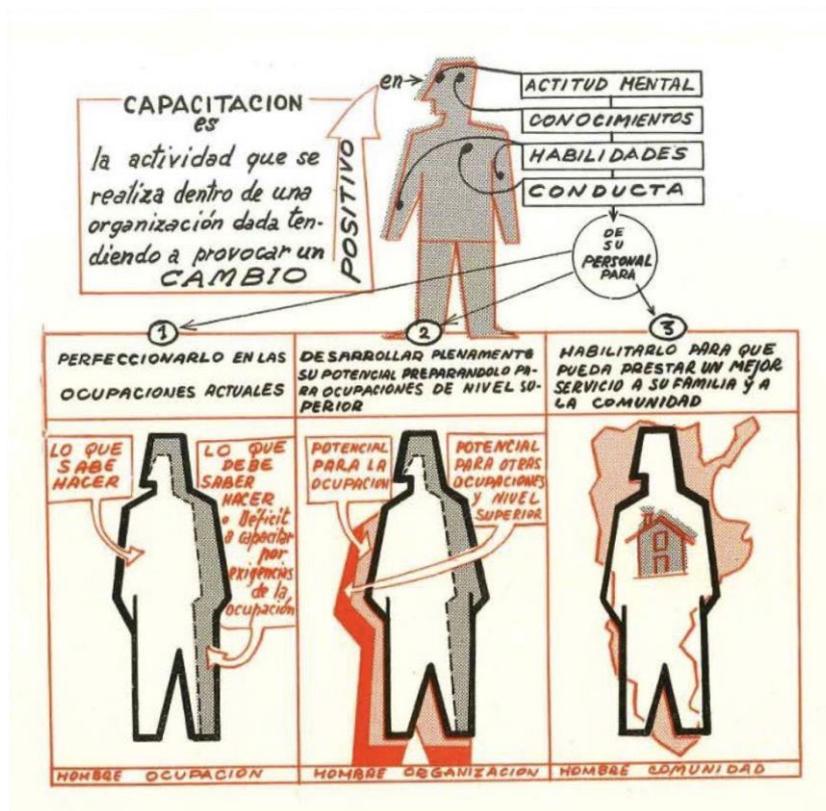


Ilustración 4, Capacitación, en «Nosotros Fiat», n. 20, 1966.

La empresa no había hecho nada para ocultar su proyecto antropológico, sino que, por el contrario, lo había declarado explícitamente en sus publicaciones y en sus discursos a la prensa. En un tajante artículo destinado a sus operarios, y sobre todo a los gerentes y al personal supervisor, desde Fiat se afirmaba la necesidad de transformar a los “operarios corrientes” para insertarlos mejor en la estructura organizativa: “La dimensión continental de nuestra empresa plantea la necesidad de una mejor mano de obra [...] ya tenemos la *materia prima* [falta] generar un cambio positivo en la actitud mental, los conocimientos, las habilidades y las conductas de sus personas”<sup>11</sup>. De esta forma, el trabajador, vaciado y tratado como un objeto - como “materia prima” - debía ser “llenado” de nuevos conceptos habría emprendido la vía de la transformación. La ideología de la empresa (ilustración 4) pretendía empujar al obrero corriente hacia el “hombre ocupación” para terminar en el “hombre comunidad”, un trabajador al servicio de su familia, de la comunidad y, en consecuencia, de la nación.

La transformación de los trabajadores en Peones Latinos Fiat pasaba también por una atenta campaña moralizadora a través de la cual, en un constante juego de espejos, la empresa presentaba actitudes antagónicas entre

<sup>11</sup> Capacitación, en «Nosotros Fiat», n. 20, 1966. La cursiva es original.

sí, proponiendo un modelo de vida sano. El deporte y el tiempo libre en Fiat se antepusieron al alcohol, al juego y a una vida que venía representada como irracional y corrompida por el solo hecho de desarrollarse fuera del seno de la empresa. También por esa razón la misión que Fiat se auto confirió no fue solamente la de acumular ganancias por medio de la explotación de sus trabajadores, sino de educarlos e indicarles lo que consideraba un modelo positivo de vida. El deporte jugaría un papel fundamental en ese cuadro de transformación antropológica: “Nuestro pueblo debe ser rescatado del vino, del bailongo, de la apuesta, de la lectura malsana, del amorío callejero, del trasnochar infeliz, para ser encauzado en las organizaciones del deporte caballeresco y para ser impulsado, dentro y fuera del hogar, hacia las expresiones bellas del talento, del buen gusto y de la alegría”<sup>12</sup>.

En contra de las actitudes consideradas dañinas para la vida dentro y fuera de la fábrica, Fiat presentaba algunas ocupaciones sanas y creativas, con el fin de sustraer a los trabajadores de los vicios del tiempo libre: “leer un hermoso libro, conversar con personas instruidas, jugar por deporte, arreglar muebles, cultivar la huerta, caminar por ejercicio, reír con ganas”<sup>13</sup>. La empresa expresaba un puritanismo que, en la tradición occidental, había sido uno de los motores que habían transformado el viejo mundo pre-industrial en aquel de la Segunda Revolución Industrial. La patronal pretendía, desde su punto de vista darwinista y eurocéntrico, que se replicara ese proceso en una región del mundo a la cual los hombres de la Fiat miraban como si se tratara de una infinita llanura virgen, un espacio en el cual poder inculcar modelos de vida y de existencia a los trabajadores que, como “buenos salvajes”, habría que transformar en Peones Latinos Fiat.

El conjunto de estos discursos, que se encuentra en la base de la “ideología Fiat”, se puede extraer de lo que la misma empresa llamó “El pensamiento social de Umberto Agnelli”. Reproducido en distintos formatos y publicaciones empresarias, representa una *suma* del discurso paternalista y autoritario de Fiat. Afirmaba el hermano de Gianni Agnelli y alto mando de la empresa que “es una verdad indiscutible que los trabajadores y la conducción forman parte de una misma entidad”. En el discurso empresarial, jugó un papel central la idea de una sustancial igualdad entre patrón y trabajador, y de la comunión de intereses entre ambos. Frente a una realidad que cuestionaba la centralidad de la fábrica y su legitimidad, advertía Agnelli “la empresa es el mejor transformador de potencialidad que disponga la sociedad humana [y] la finalidad de la empresa es la creación de riquezas a distribuir lo más [sic.]

---

<sup>12</sup> Diversión y cultura, en «Nosotros Fiat», n. 9, 1964.

<sup>13</sup> Ibid.

equitativamente posible". Fiat se esforzaba por demostrar que, cumpliendo con lo requerido, todos podrían gozar de riqueza y bienestar. Esta realidad aplicaba no solamente para sus trabajadores, sino también, en un plano más amplio, para los países del "tercer mundo" que, gracias a la empresa, habrían visto progresivamente "atenuada su dependencia económica y por lo tanto también política" de los dos bloques<sup>14</sup>.

La ideología Fiat fue vehiculada también a través de los reglamentos de fábrica que, sobre todo en la década del '60, se direccionaron a "persuadir" a los trabajadores a través de un discurso proempresa y a identificar sus objetivos e intereses en aquellos de la Fiat<sup>15</sup>. El trabajador sometido al discurso paternalista y profamilia debía mantener bajos los niveles de conflictividad y alta la productividad.

Para perseguir esos objetivos, la Fiat implementó una oficina de prensa en cada país donde se instaló, aunque su cabeza en la región se estableció en Buenos Aires. Desde allí se publicaron distintos libros, panfletos y la revista interna «Nosotros». En sus páginas, apareció en formato impreso buena parte del discurso paternalista de la empresa. El *house organ* funcionó como una caja de resonancia de los discursos empresariales y de una visión armónica y despolitizada de la vida de la clase obrera. En una entrevista que realicé a un gerente responsable de la revista, queda en evidencia el intento de desmovilizar a los trabajadores:

Siempre la empresa le dio mucha importancia a la parte periodística. Nosotros teníamos una premisa que era que la información era fundamental para el transcurrir de la empresa [«Nosotros»]. Era una revista que se publicaba en forma permanente. Yo te diría que las colaboraciones que había no colisionaban con los intereses de la empresa nunca. Porque eran colaboraciones, más bien, asépticas en cuanto a su contenido. No había publicaciones gremiales, ni de política [...]. Pero en la etapa que yo viví, mucho era una acción muy paternalista [...]. Casualmente, este tipo de publicación intentaba atemperar lo que sucedía en el exterior. Cosa que no era tan fácil [...]; había un cierto mensaje destinado a [...] gente más maleable, gente que tenía una cierta relación con la empresa<sup>16</sup>.

La idea de que los trabajadores se convirtieran en "maleables" a través de la información demuestra el intento de la empresa de transformarlos en PLF

<sup>14</sup> El pensamiento social de Umberto Agnelli, en «Nosotros», n. 66, 1974.

<sup>15</sup> Archivo Fiat Argentina, Buenos Aires, "plan de persuasión", 1964.

<sup>16</sup> Entrevista de Camillo Robertini a Eduardo Bischoff, responsable de la revista «Nosotros», Córdoba, 13-11-2015.

por medio de un discurso conservador y despolitizado, alejado de la convulsionada realidad de los países de la región.

Sin embargo, la “ideología Fiat” no se manifestó solamente a través de una acción coercitiva impulsada desde arriba hacia abajo que obligaba a los trabajadores a extenuantes turnos en la línea de montaje, o a través de la difusión de su discurso paternalista. Más allá de estas herramientas ideológicas y discursivas, el gran despliegue de la organización apuntó a la implementación de centros deportivos para insertar dócilmente a sus trabajadores en el micromundo Fiat. Fue así como, en Argentina, Fiat contó más de sesenta equipos de fútbol, en Chile cuatro y, en Brasil, decenas más.

Las vacaciones en hoteles sindicales o en estructuras dirigidas por la empresa contribuyeron a la instauración de un clima de paz social que, lejos de ser una condición permanente en sus plantas, más bien fue un horizonte posible para la empresa y para aquellos trabajadores, los PLF, que compartían y a menudo defendían los objetivos fijados por la empresa. En un contexto de trabajo informal muy sostenido (Brasil) o en el cual los demás coetáneos trabajaban mayoritariamente en granjas (Chile) o eran trabajadores industriales, pero con remuneraciones más bajas que las de Fiat, los PLF podían considerarse tranquilamente una elite industrial. Fue también así que a menudo construyeron un sentido de otredad con respecto a sus colegas, que los proyectaba fuera de los esquemas de clase. Esto fue la base para una adhesión entusiasta y voluntaria a los valores y a la ideología impulsada por la empresa.

Un rápido recorrido por las memorias de los trabajadores de las tres plantas resulta fundamental para entender de qué forma estas políticas se reflejaron en la vida cotidiana de los trabajadores. A través de las memorias de los ex obreros entrevistados, podemos entrar en el mundo de las representaciones sociales vinculadas a los PLF.

Recuerda Guillermo, obrero industrial de El Palomar, que ingresar a Fiat significó “tocar el cielo con las manos. Bien económicamente. Estaba chocho de hacer un producto que lo veía en la calle. Veía un Fiat 1600 y decía “Por ahí lo hice yo” [...]. Entrar ahí era como “Ya está”. Ya pensaba en formar una familia, tenía mi novia, pensaba en casarme. ¿Por qué? Porque me lo daba eso. En una herrería vos no podías [...] alrededor mío, amigos míos que trabajaban en otros lados, que no estaban al nivel mío [...] El trato de la gente cuando se enteraba que vos laburabas en Fiat, vos ibas a una farmacia y un respeto total. O a un hospital o a una clínica. “Trabaja en Fiat”. O sacar un préstamo. Sacar un préstamo y te daban...”<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Entrevista de Camillo Robertini a Guillermo Vidales, ex obrero, Beccar, San Isidro (prov. De Buenos Aires), 29-11-2015.

Entrar en la fábrica, afirma Guillermo, representaba el comienzo de una nueva vida, de los consumos de masa, de percibir un salario alto y, sobre todo, obtener reconocimiento social. Para una generación de obreros hijos de migrantes de Argentina, eso fue indudablemente un elemento central en su propia autopercepción como un “trabajador exitoso”.

Apreciaciones de este tipo, que vinculan en una relación de causalidad el ingreso en Fiat con la transformación de una existencia de otra forma condenada a una realidad precaria, está presente también en numerosas memorias de los trabajadores de la Fiat Chile. Allí, la llegada de la multinacional a un pueblo de campo en el cual la fuerza de trabajo estaba representada en su gran mayoría por jornaleros, también impactó positivamente sobre las posibilidades laborales y de vida. Las memorias recopiladas reflejan claramente esa realidad. Recuerda Rubén, un ex obrero y luego ex empleado de la planta de Graneros:

Eso era el *far west*, sí po. Es una calle que comienza en la carretera y termina en un hospital. ¿Me entiende? [...] Consideramos que nosotros decíamos “la mamita Fiat”, teníamos una cantidad de beneficios desorbitante y era una empresa que siempre veló por que te esforzaras el mayor esfuerzo. Es que era... puta, no sé, era un aroma de amistad, era así... tú te encontrabas con un gallo de la FIAT, operario “hola compadre, ¿cómo estamos?” y todo así con armonía, nunca vi rechazo de pelea o nada. La gente de repente, la gente se vio sentada en un vehículo sin tener nada como en el caso mío. ¿Cómo no voy a agradecer? Yo nunca soñé que a esa edad iba a tener un auto<sup>18</sup>.

En los recuerdos de Rubén, aparece con fuerza y con todas sus tintas esa idea de “comunidad de trabajo”. La fábrica fordista no es simplemente un lugar de trabajo; es una alquimia entre sus trabajadores, un “aroma de amistad” que contribuye a la idea de una comunidad unida y comprometida de manera entusiasta con el éxito de la gran empresa. Coincide con este juicio también un compañero de la misma fábrica, quien recuerda:

Se armaron buenos grupos de gente. Fue una historia muy bonita en la Fiat, los fines de año unas fiestas fabulosas que nos hacía la empresa, se hacían campeonatos por secciones, participaba toda la familia. Fue muy bonito, se crearon comités de vivienda. Así fue como nació Villa Fiat. Algunos tenían su terrenito y seguían haciendo sus trabajos<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> Entrevista de Camillo Robertini a Rubén Ahumada, ex empleado, Graneros (región del libertador O'Higgins, Chile), 13-11-2021.

<sup>19</sup> Entrevista de Camillo Robertini a Pedro Pavlod, ex obrero, Graneros (región del libertador O'Higgins, Chile), 2-11-2020.

En el imaginario de los trabajadores aparecen recurrentemente dos cuestiones: la idea de la empresa benefactora y el subsiguiente espíritu de solidaridad y de comunidad. De la misma forma, los ex-Fiat de Brasil reconocen un bienestar inesperado brindado por la empresa.

E tive... o maior salário da minha vida eu ganhei quando trabalhava na Fiat. A gente tinha sonho de ter um automóvel melhor, de ter uma casa própria [e eu] estruturei a minha vida, compre automóvel, comecei a, assim<sup>20</sup>.

Las memorias positivas de la fábrica, tan redundantes y tan profundamente arraigadas en el imaginario de los más de setenta extrabajadores entrevistados,<sup>21</sup> demuestran una actitud conformista, que fue la base sobre la cual se edificó el imaginario y la identidad del PLF. Sin embargo, las buenas condiciones de vida de los PLF no dieron siempre los mismos resultados en el espacio y en el tiempo. En Córdoba, la segunda generación protagonizó los estallidos sociales en concomitancia con el Cordobazo y, si bien por un breve momento, el clasismo sindical cordobés disputó la hegemonía sobre la clase obrera que la Fiat venía manteniendo desde unos 20 años. En los '70, pues, las fábricas de Argentina fueron protagonistas de un gran enfrentamiento entre la patronal y una parte de los trabajadores políticamente más conscientes. Efectivamente, el modelo paternalista propugnado por la empresa se vio afectado en Córdoba, mientras que en los otros establecimientos argentinos (Sauce Viejo y El Palomar) el proyecto conservador de la empresa se fusionó con aquel defendido por el poderoso sindicato metalúrgico: la Unión Obrera Metalúrgica. Al clasismo sindical lo acompañó también el fenómeno de la "guerrilla fabril" que afectó a los altos mandos de la empresa - de relevancia internacional fue el secuestro del director general de la Fiat Argentina, Oberdan Sallustro - y de otros gerentes de menor rango. Sin embargo, el modelo conservador-corporativo de la Fiat, tan fuertemente vinculado con el fordismo, no se vio afectado y siguió hasta la reestructuración posterior a la liquidación de la Concord en 1980.

En el caso de Chile, país en el cual campesinos sin experiencia se habían transformado en obreros industriales y en el cual pudieron gozar de condiciones de vida mejores de sus compañeros de Argentina o Brasil, el proyecto de la empresa no sufrió cambios sustanciales. También durante el

---

<sup>20</sup> Entrevista de Carolina Dellamore, apoyada por Bruna Piteres Porto en el marco del proyecto "Fiat y los regímenes militares en Chile, Brasil y Argentina" a Ésio Cardoso ex obrero, a través de la plataforma Jitsi, Brasil, 17-4-2021.

<sup>21</sup> Nos referimos al conjunto de campañas de entrevistas dirigidas a los trabajadores de la Fiat Argentina (2014-15-17-19) a los de Fiat Chile (2020-21-22) y los de Fiat Brasil (2021).

gobierno de Allende, la presencia de Unidad Popular en la fábrica, si bien logró una mejora salarial, en ningún momento disputó el modelo fordista de la Fiat y su propósito de generar ganancias en Chile. Por ello, la conflictividad laboral se mantuvo baja y el proyecto del PLF se pudo concretar.

En Belo Horizonte, también debido al complejo proceso de adaptación a los tiempos de la línea de montaje, los trabajadores protagonizaron las *greves* de 1978-79 y, por lo general, se demostraron poco inclinados a aceptar el proyecto paternalista de una empresa que, a fines de la década del '80, ya parecía fuera del tiempo. Sin embargo, también en Brasil fue complicado para las izquierdas y los movimientos de base cuestionar el sistema de explotación llevado a cabo por la empresa. En los tres países, pues, un rol fundamental lo jugaron también los métodos que la Fiat, de acuerdo con los gobiernos de turno, aplicó para mantener la "paz social" dentro de las fábricas, aunque a costa del respeto de los Derechos Humanos de sus trabajadores.

Este último eje, el del uso de la fuerza, fue central en el accionar de la empresa con relación al mantenimiento del *status quo* en sus fábricas y a la transformación de sus trabajadores en PLF. Esta se expresó a través del control paramilitar o militar de la vida en las fábricas y de la "seguridad" interna, sobre todo en los países que se encontraban bajo regímenes militares. En los tres estudios de caso analizados, la empresa contrató a militares retirados como jefes de seguridad o como guardias que mantenían fluidas relaciones con el aparato policial y represivo del Estado<sup>22</sup>. A la vez, favoreció la formación de rompehuelgas o grupos de choque inspirados en el anticomunismo militante para desarticular la conflictividad social en sus establecimientos<sup>23</sup>. Como parte de estas iniciativas, la empresa recopilaba información personal a través de agencias de espionajes, con el fin de conformar verdaderos archivos paralelos en los cuales almacenaba datos sensibles como orientación política, preferencias

---

<sup>22</sup> En el caso de la planta de El Palomar, un militar retirado, el exteniente Ricardo Ruiz. Véase: Archivo del Ejército Argentino, Buenos Aires, legajo personal de Ricardo Ruiz. Esta práctica está documentada también para los casos brasileños y chilenos, según declararon distintos entrevistados. También en las entrevistas pude comprobar la presencia de militares infiltrados en Brasil y en la planta de Graneros.

<sup>23</sup> En la planta de El Palomar se formaron "patotas sindicales" cuyo objetivo era enfrentarse a las formaciones clasistas. Véase: Archivo de la Comisión Provincial por la Memoria, La Plata, Dirección Provincial de la Policía de la Provincia de Buenos Aires, f. Mesa B, Factor Gremial, Seccional de Tres de Febrero, Carpeta 120, legajo 3: al señor jefe del comando operacional La Plata, 14-1-1971. En el caso de Brasil, está comprobada la presencia de militares infiltrados en la fábrica. Véase: entrevista de Carolina Dellamore, apoyada por Bruna Piteres Porto en el marco del proyecto "Fiat y los regímenes militares en Chile, Brasil y Argentina" a Alvimar da Luz Dias, a través de la plataforma Jitsi, Brasil, 14-4-2021. En el caso de Chile, distintos testimonios recuerdan la presencia de obreros afiliados a la organización de extrema derecha Patria y Libertad.

sexuales y opiniones de los vecinos<sup>24</sup>. De esta forma, al paternalismo y al consenso obrero se sumaba la herramienta de la coerción directa contra los cuerpos de los trabajadores.

Estas prácticas respondían a una lógica propia de la empresa que, lejos de ser un experimento localizado en las distintas instalaciones de Fiat en América Latina, formaban parte de un largo aprendizaje hecho por la gerencial en Italia durante el régimen fascista y luego también en países como España, la Unión Soviética o Yugoslavia.

Fiat operó en América Latina por la mayor parte del tiempo en contextos de estado de sitio y de suspensión de las garantías constitucionales, circunstancia que favoreció la tarea represiva. En concomitancia, elaboró y entregó listados de personal involucrado políticamente a las fuerzas armadas que. Fue así que, en distintas ocasiones, se implementaron sistemas delatorios dentro de la fábrica, que funcionaron también gracias a los sindicatos amarillos, muy a menudo controlados por la misma empresa.

Esas fueron algunas de las facetas propias de los PLF: integración al sistema, reconocimiento hacia la Fiat y conformismo social. Esa construcción, no obstante, no representó un estadio definitivo, sino que más bien fue un horizonte posible de lo que los trabajadores de Fiat en la región hubieran podido ser, del horizonte perseguido por la Fiat en los distintos lugares donde se radicó. La crisis de la empresa en la década del '80 y el fin de la centralidad de la fábrica fordista habrían puesto las condiciones para que la epopeya de los PLF terminara a mediados de esa década.

## Conclusiones

La historia de las grandes multinacionales europeas y norteamericanas en América Latina es un campo de análisis en expansión. A lo largo de este texto, he ofrecido algunos acercamientos a la historia de Fiat y sus trabajadores durante la Guerra Fría en Chile, Brasil y Argentina. Desde una mirada amplia, he podido observar, por un lado, las relaciones establecidas entre la empresa y

---

<sup>24</sup> Esta práctica fue develada por lo que corresponde a Italia en el marco del juicio impulsado por Bianca Guidetti Serra y del libro que fue publicado posteriormente: Guidetti Serra, 1984. En el caso de Argentina, pude comprobar la implementación de las mismas prácticas a través de la consulta de los legajos personales de los trabajadores. Véase: Archivo Fiat Argentina, Fondo Legajos. En el caso de Brasil, véase: Arquivo Público Mineiro, Belo Horizonte, Fondo Departamento de Ordem Política e Social de Minas Gerais, Minas Gerais, informe n. 245, 1981. En el de Chile, existieron métodos semejantes a los de Argentina y Brasil, extraídos de los testimonios orales citados.

los gobiernos locales y, por el otro, cómo ésta intentó transformar y despolitizar a sus propios trabajadores.

Gracias a la estricta relación establecida tanto con los gobiernos autoritarios cercanos a los lineamientos de la Doctrina de Seguridad Nacional como con los gobiernos populares, la empresa logró prosperar en contextos marcados por el intento de desarrollar las distintas economías nacionales a través de la sustitución de importaciones. En este sentido, por un lado, traje a colación la supuesta “apoliticidad” de la acción de Fiat, que se vinculó tanto al gobierno militar de Médici en Brasil como a la Unidad Popular en Chile, demostrando, por el otro lado, que las prácticas represivas vividas cotidianamente por sus trabajadores en la región respondían a una clara postura forjada en el anticomunismo militante asumido por la multinacional italiana en el marco de la Guerra Fría. De esta forma, es evidente que el accionar de la empresa fue el resultado del cruce entre fordismo y autoritarismo y que, más allá de la simpatía por el gobierno de turno, el autoritarismo fordista marcó las relaciones laborales en sus plantas latinoamericanas.

Al principio del texto, planteé como hipótesis general que la Fiat, a través de su ideología empresarial, intentó homogeneizar la fuerza de trabajo con el objetivo de disminuir la conflictividad laboral y transformar a los trabajadores en cuerpos dóciles. A través del análisis de variadas fuentes, pude desagregar algunos tópicos de esa ideología: se basaba en la concepción jerárquica de las relaciones industriales, en la imposición de una visión moralista de la vida de los trabajadores y, por último, en el control de las vidas fuera y dentro de los establecimientos industriales. En Argentina, Brasil y Chile, la empresa implementó estas estrategias represivas y estos discursos y dejó claro que sus trabajadores hubieran tenido que conformarse a ese nuevo curso.

A raíz de esta constatación, propuse la categoría del PLF para definir a los trabajadores de la multinacional en los tres países analizados. Sin querer devolver la imagen de una homogeneidad de los obreros de Fiat en la región - ocultando así la agentividad de los sujetos frente al mecanismo de homologación -, la categoría del PLF resulta útil para este análisis, que rompe con los límites nacionales y busca los puntos de conexión y las similitudes entre trabajadores de tres países latinoamericanos. Dicha categoría es útil para describir una forma de autorepresentarse y de ser de los trabajadores de Fiat, que funcionó en determinados momentos y lugares en los cuales operaba la empresa italiana.

El proyecto de los PLF tuvo un alcance limitado: no borró las identidades y las idiosincrasias presentes en los tres casos de estudios analizados, sino que representó un modelo ideal de ser obrero Fiat que se alcanzó limitadamente en cuanto al tiempo y al espacio. En consecuencia, esta categoría resulta de mayor

utilidad para describir el proyecto antropológico de la empresa que para entender la forma en la cual efectivamente vivieron los trabajadores de Fiat en los tres países.

En conclusión, considero necesario destacar la necesidad de seguir profundizando el análisis de la historia y de las memorias de los trabajadores de la gran multinacional ya que ese micromundo transnacional que fueron las plantas de Fiat en América Latina generó peculiares relaciones laborales, historias locales e interacciones entre capital y trabajo, que resultan fundamentales para estudiar aún más en profundidad los mecanismos a través de los cuales funcionó una gran multinacional europea durante la Guerra Fría.

### Bibliografía

- Amatori, Franco. Gli uomini del Professore. Strategie, organizzazioni, management alla Fiat fra anni Venti e anni Sessanta. en Grande impresa e sviluppo italiano. Studi per i cento anni della Fiat, Torino UTET, 1999, (pp. 257-342).
- Basualdo, Victoria, BERGHOFF, Hartmut, BUCHELI Marcelo (Eds.) *Big Business and Dictatorships in Latin America: A Transnational History of Profits and Repression*. Springer, 2020.
- Basualdo, Victoria. "The Argentine Dictatorship and Labor (1976–1983): A Historiographical Essay". *International Labor and Working-Class History*, 93, 2018 (pp. 8-26).
- Bertagna, Federica. *La patria di riserva. L'emigrazione fascista in Argentina*, Donzelli, Roma, 2006.
- Campos, Pedro Henrique. "Interesses empresariais e a política de saneamento urbano durante a ditadura civil-militar brasileira (1964-1988): a construção da lógica dos grandes projetos e das grandes soluções". *Revista Maracanan*, 27, 2021, (pp. 240-260).
- De Vito, Christian, Gerritsen, Anne. *Micro-Spatial Histories of Labour: Towards a New Global History*. In *Micro-Spatial Histories of Global Labour*, Palgrave Macmillan, 2017 (pp. 1-23).
- Del Hierro, Pablo. *Spanish-Italian Relations and the Influence of the Major Powers, 1943-1957*, Springer, 2014.
- Finchelstein, Federico. *Transatlantic Fascism Ideology, Violence, and the Sacred in Argentina and Italy, 1919 1945*. Duke University Press, 2010.
- Guidetti Serra, Bianca. *Le schedature Fiat: cronaca di un processo e altre cronache*. Rosenberg & Sellier, 1984.

- Maifreda, Germano. *La disciplina del lavoro: Operai, macchine e fabbriche nella storia italiana*, Bruno Mondadori, 2007.
- Nocera, Raffaele (Ed.) *Settantatré. Cile e Italia, destini incrociati*, Think Thanks edizioni, 2010.
- Pedroni, Marcos, Olmos. *A chegada da Fiat no Brasil: uma nova entrante no oligopolizado mercado automobilístico brasileiro (1970 a 1973)*, Tesis de maestría, 2019.
- Rivas, Gonzalo. *La experiencia de CORFO y la transformación productiva de Chile. Evolución, aprendizaje y lecciones de desarrollo*, CAF, Santiago de Chile, (2012).
- Robertini, Camillo. “«Hacia el soberano y próspero futuro de la nación». Los inicios de Fiat Concord en la Argentina del primer peronismo (1945-55)”. *Pasado Abierto*, 6,12, 2020.
- Scarzanella, Eugenia. *La FIAT in America Latina (1946-2014)*. GoWare, 2020.
- Settis, Bruno. “Produttori, sabotatori, sorveglianti I tribunali di fabbrica nella Fiat del 1953”, *Italia Contemporanea*, 282, 2016 (pp. 114-140).
- Settis, Bruno. *Fordismi. Storia politica della produzione di massa*, Il Mulino, 2016.
- Tappi, Andrea. *Un’impresa italiana nella Spagna di Franco. Il rapporto Fiat-Seat dal 1950 al 1980*, Crace, 2008.
- Van der Linden, Marcel, *Trabajadores y trabajadoras del mundo: Ensayos para una historia global del trabajo*, Imago Mundi, 2019.

**Camillo Robertini** es doctor en Estudios Históricos por la Universidad de Florencia y Siena. Licenciado en Historia por la Universidad de Perugia y Magíster en la Universidad de Venecia “Ca’ Foscari”. Se ocupa de historia oral, historia del trabajo y memoria de la dictadura de Argentina y Chile. Ha sido becario post-doc. del Ministerio de Educación de Argentina y del CONICET, en el Instituto de Investigaciones “Gino Germani” de la Universidad de Buenos Aires, entre 2017 y 2020. Actualmente se desempeña como investigador en el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile y desarrolla un proyecto financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID). Es autor de *Érase una vez la Fiat en Argentina: una cadena de montaje entre memorias e historias (1964- 1980)*, Prometeo, Buenos Aires 2022 (ed. italiana Mondadori, 2019.) y compilador de *Historia y Memoria de la represión contra los trabajadores de Argentina. Consentimiento, oposición y vida cotidiana. 1974-1983*, Peter Lang Ed., New York 2022.

**Contacto:** camillo.robertini@gmail.com

**Recibido:** 27/07/2022

**Aceptado:** 16/02/2023