

Volkswagen y los derechos humanos en Brasil. ¿Un precedente?

Por Arturo Moreno Fuica

“Sería la primera vez, después del fin del nacionalsocialismo, que una empresa alemana reconociera la responsabilidad de violaciones de derechos humanos contra sus propios trabajadores ocurridas en sus plantas de producción.” Estas fueron las palabras del historiador y profesor de la Universidad de Bielefeld, Christopher Kopper, cuando el 23 de septiembre pasado la prensa informó que la empresa Volkswagen (VW) había admitido su participación en relación con las detenciones ilegales, vigilancias y torturas de trabajadores en su filial durante la dictadura brasileña (1964-1985). VW reconoció no sólo el hecho de que empleados de seguridad de su fábrica en Brasil cooperaron con la policía secreta brasileña, sino que admitió también que los máximos representantes alemanes de la firma en São Paulo y miembros del directorio de su matriz en Alemania (Wolfsburg) habían consentido este tipo de colaboración con el régimen dictatorial brasileño. En esta misma línea, el historiador no deja espacio a las conjeturas al establecer que miembros de la gerencia de Volkswagen no sólo operaron como ayudantes de la dictadura cívico-militar brasileña, sino que, además, organizaron por su propia iniciativa acciones específicas para perseguir y reprimir a sus trabajadores.

Oficialmente, se ha hablado de un acuerdo judicial que, entre otras cosas, contempla el pago de una indemnización de 5,5 millones de euros. Este es el precio que Volkswagen pagará para evitar enfrentar una disputa en tribunales. Un poco más de la mitad de este dinero irá directamente a los afectados y sus familias y la otra parte sería para apoyar el trabajo de organizaciones brasileñas dedicadas a la defensa de los derechos humanos. De esta manera, finaliza, por lo menos jurídicamente, una historia que se había iniciado en 2014, cuando la *Comisión de la Verdad de Brasil*, creada por la presidenta Dilma Rousseff (2011), estableció los gravísimos abusos de derechos humanos ocurridos en la planta de *Volkswagen do Brasil* durante la dictadura. ¿Pero cómo se gestó el camino hacia este acuerdo con las víctimas?

Ante la acusación de parte de la comisión brasileña, el jefe del archivo histórico de VW, el historiador Manfred Grieger, decidió iniciar una investigación para establecer la autenticidad de las imputaciones. Para ello, se mismo año 2014 viaja a Brasil. Seguramente su investigación, concluida en 1996, para obtener el título de Doctor en Historia, *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich 1933–1948* [La fábrica Volkswagen y sus trabajadores en el Tercer Reich, 1933-1948], abalaban sus sospechas sobre las dinámicas que podían haberse cristalizado en la filial de São Paulo. Las informaciones y pruebas que logró recopilar en terreno se mostraron irrefutables. Estas y otras diligencias realizadas por Grieger eran realizadas, por el momento, sin el seguimiento de la opinión pública alemana. Pero esto cambiaría pronto. En septiembre de 2015, mes en el que el *Departamento de Justicia* del Estado de São Paulo inició

una investigación contra la filial alemana, la noticia fue publicada por los principales medios alemanes. Ya a inicios de 2016, numerosos periodistas de investigación comenzaron a establecer que las pruebas de las acusaciones eran concluyentes. A medida que este año transcurría la presión contra la corporación siguió en aumento. Es en este contexto en el que el historiador Manfred Grieger entra en conflicto con su empleador y es desvinculado en octubre de este mismo año. Como las críticas a VW aumentaron por esta decisión, la junta de directores decide contratar al profesor de la Universidad de Bielefeld, Christopher Kooper. La tarea encomendada: analizar el caso nuevamente y escribir un “informe histórico”. De pasada, los resultados del trabajo de Grieger fueron declarados como reservados y al desvinculado se le prohibió jurídicamente conceder entrevistas a cualquier medio de información sobre los resultados de su investigación.

Mientras Kooper se dedicaba a reunir informaciones sobre lo realmente ocurrido y a identificar a los actores involucrados, lo cual contemplaba la pregunta sobre qué supieron los miembros del consejo de VW, los periodistas Stefanie Dodt, Thomas Aders y otros colegas preparaban un documental con el título: “*Komplizen? VW und die brasilianische Militärdiktatur*”. El canal estatal alemán *Das Erste* lo transmitiría en julio de 2017 y en agosto del mismo año se difundiría por radio. Con esto la corporación perdía el control de los tiempos y se ve obligada el 14 de diciembre de ese mismo año a presentar los resultados del trabajo de Kooper.

En la actualidad este informe está disponible en alemán, inglés y portugués en la página oficial de la firma (www.volkswagenag.com/de/group/history.html). Como, lamentablemente, este texto no está traducido al castellano, deseo aquí resaltar algunos episodios que conforman el análisis de Kooper sobre las relaciones entre la empresa alemana y el país latinoamericano.

La historia de *VW do Brasil* comienza en marzo de 1953, cuando su gerencia, con permanencia en la ciudad de Wolfsburg, llega a un acuerdo con la firma brasileña Brasmotor para que esta comenzara a ensamblar el legendario *Escarabajo 1200* y el *VW Transporta*. Un año más tarde, el gerente alemán Friedrich Schultz-Wenk convenció al director general de VW, Heinrich Nordhoff, y a todos los miembros del directorio para instalarse con una filial de producción propia en Brasil. El 16 de junio de 1956 se colocaría la primera piedra de la planta *Volkswagen do Brasil S.A.* en São Bernardo do Campo (São Paulo). La firma alemana entraba al mercado brasileño – y latinoamericano – con el pie derecho. El nuevo presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira (1956-1961) – sí, la misma presidencia bajo la cual se construiría la capital de Brasilia – apoyó decididamente la instalación de la filial alemana en su país. ¿La razón? El mandatario brasileño esperaba que los alemanes desplazaran de su país a las compañías automotrices estadounidenses General Motors, Ford y Chrysler. Se entiende, entonces, que el mismo presidente Kubitschek haya asistido personalmente a la ceremonia

oficial de inauguración de la filial el 18 de noviembre de 1959 y se paseara en un VW descapotable con un dichoso Heinrich Nordhoff. Y Nordhoff tenía sus razones de estar feliz. Si bien la inversión de VW para su planta en Brasil había sido muy alta, un paquete de incentivos comerciales, monetarios y de política crediticia de parte del gobierno de Kubitschek hizo que el peso de dicha inversión se aligerara notablemente.

Otro que también estaba feliz era el gerente alemán Friedrich Schultz-Wenk, quien desde 1954 a 1969 estaría al frente de *VW do Brasil*. Los datos biográficos de Schultz-Wenk no son raros para un alemán llegado a América Latina en los años posteriores a 1945. En 1931, a los 17 años, Schultz-Wenk ya se había unido al Partido Nazi (NSDAP). Posteriormente participaría en la Segunda Guerra Mundial como oficial naval. A pesar de que no era buscado por delitos de guerra o de lesa humanidad, después de la derrota de Alemania emigraría a Brasil y se quedaría en el país. En un momento, decidió asumir la nacionalidad brasileña. Sin embargo, el historiador Christopher Kopper concluye, basándose en la lectura del intercambio de sus cartas con Heinrich Nordhoff, que Schultz-Wenk se sintió siempre perteneciente al pueblo alemán. Hasta ahí un fenómeno frecuente y no criticable cuando alguien tiene que adoptar una nueva nacionalidad. Pero Kopper agrega a este dato un juicio que revela otra dimensión del gerente sobre su sentido de pertenencia. Esto se resume de la siguiente manera: Schultz-Wenk siempre contempló a su entorno con “superioridad colonial”. Quizás esto es una de las razones del hecho, por ejemplo, que el máximo representante de *VW do Brasil* nunca se preocupó de aprender el portugués de manera adecuada para su cargo. Como consecuencia, cuando tenía que hablar con trabajadores brasileños, debía asumir tareas de traducción su secretaria germano-brasileña Evelina Boelcke. Documentos muestran, además, la opinión negativa de Schultz-Wenk sobre las capacidades cognitivas de los brasileños. Su mentalidad nunca le permitió entender el efecto del hecho de que la mayoría de sus trabajadores brasileños venían de la pobrísima región del noreste de Brasil y eran habitualmente analfabetos. ¿Un extravagante? ¡En ningún caso! La verdad es que a nivel del directorio y de la gerencia de la corporación este “temperamento colonial” fue la norma. En este sentido, Kopper concluye en su informe que en *VW do Brasil* se materializó una casta con valores, concepciones y estilo de vida cuyos integrantes, llegado el momento, no tendrían problemas en trabajar de manera “natural” con la dictadura militar brasileña.

Las formas de organización de la empresa también reflejarían esta “disposición colonialista” dominante en los altos niveles de la firma. Schultz-Wenk se preocupó de que en *VW do Brasil* prácticamente todos los puestos de responsabilidad a nivel gerencial y del directorio fueran ocupados por alemanes. Ciertamente, la gran mayoría de ellos no conocía el país ni el idioma, cuando llegaron a ocupar sus puestos. En el contexto de los 50 y 60 esta política gerencial se combinaría con un fenómeno migratorio – si se puede llamarlo así – sobre

el cual el mismo Schultz-Wenk tiene que haber estado muy bien informado. Se trata de los inmigrantes germanoparlantes de primera generación en dichos años, muchos de los cuales habían estado comprometidos activamente con el régimen totalitario de Adolf Hitler. Precisamente, este grupo, utilizando su bilingüismo y conocimiento del país, brindaría sus servicios como puentes de comunicación con los empleados brasileños. Creo que no es necesario señalar que entre los miembros de esta generación de alemanes migrantes no había sólo “meros ex-simpatizantes” del régimen nazi. Por el contrario, entre los que encontraron un puesto de trabajo en *VW do Brasil* se hallaba, por ejemplo, Franz Stangl, ni más ni menos que uno de los tres comandantes del campo exterminio de Treblinka. Stangl trabajaría en la planta de São Paulo entre octubre de 1959 y junio de 1967, mes en el que fue capturado y extraditado a Alemania para enfrentar los tribunales de justicia. Allí la pena que se le otorgó fue cadena perpetua. Cuando más tarde se le preguntó al exjefe de VW Carl Hahn (1982-1993) si sabía que Franz Stangl había sido empleado por *VW do Brasil* durante años, incluso ocupando su nombre real, respondió: “La verdad es que no conocíamos de memoria los nombres de los comandantes de los campos de concentración ... y menos que los hubiésemos contratado allí [en Brasil] cuando llegaron desde Alemania. Eso fue, creo yo, una historia completamente normal.” La verdad es que Carl Hahn acierta en destacar la “normalidad” de esta situación en aquella época. Está muy bien documentado que durante los cuatro periodos de gobierno del Canciller Konrad Adenauer (septiembre 1949 - octubre 1963), muchos exnazis vivieron después de 1945 en esa “normalidad” de la que habla Hahn lo que les permitió retomar sus antiguos altos cargos en el aparato estatal, político y académico o volver a sus antiguos puestos de trabajo en el campo de la producción industrial. Creer que *VW do Brasil*, por la razón que fuese, estaba inmunizada de aquel escenario dominante en la metrópolis durante estas décadas sería sencillamente ingenuo.

La “mentalidad dominante” á la Schultz-Wenk se encargaría de influenciar también en las políticas de alianza de la empresa. Un ejemplo determinante que ilustra esto es la incorporación de Ademir Rudge como jefe del Departamento de Seguridad de *VW do Brasil*. ¿Quién era Rudge?: un exoficial del Estado Mayor del Ejército brasileño. La filial integraría también a este equipo al excoronel Eugenio Ramos y a otros exoficiales. ¿Debería sorprendernos que desde sus nuevos puestos de trabajo estos compañeros de armas se hayan puesto inmediatamente al servicio de los órganos de seguridad del ejército brasileño? Kooper establece que estas contrataciones no fueron producto de la casualidad. Rápidamente Rudge y su equipo comenzarían a preparar, a base de seguimientos y espionaje, listas negras con nombres de dirigentes sindicalistas y trabajadores de izquierda, listas que estarían dispuestas para ser usadas llegado el momento. El informe no deja espacio para las dudas. Los dos militares a cargo del departamento de seguridad, Rudge y Ramos, fueron contratados, primero, con conocimiento tácito del consejo gerencial y de administración de VW y, segundo, para hacer

exactamente lo que hicieron: organizar y ejecutar una política de observación, persecución y represión contra los trabajadores de la firma, tender puentes de comunicación entre la filial y los militares y ayudar al aparato represivo de la dictadura. Como si todo esto fuera poco, se agrega el hecho de que *VW do Brasil* estuvo desde muy temprano en la lista de empresas que los militares consideraban como potenciales colaboradores para apoyar la logística que exigía el golpe militar. Y *VW do Brasil* cumplió con esas expectativas facilitando sus autos y transportes y entregando dinero a través de la organización que agrupaba a la gran industria. En consecuencia, Christopher Kopper concluye que ya mucho antes del golpe cívico-militar (31 marzo 1964) se había establecido sistemáticamente una “relación especial” entre la empresa y las fuerzas uniformadas de Brasil. Es más, en su informe se lee una y otra vez que las acciones dentro de la empresa fueron consecuente y metódicamente organizadas y no el resultado de las circunstancias, la casualidad o de un contexto incierto donde no se sabía que se ayudaba a la instauración y sostenimiento de un aparato político represivo.

Establecido todo lo anterior no nos debería sorprender que el gerente general de *VW do Brasil*, Friedrich Schultz-Wenk, no haya reaccionado de ninguna manera sorprendido al golpe de estado. Por el contrario, su actitud fue decididamente positiva, incluso eufórica. La subida del tipo de cambio del cruzeiro brasileño frente al dólar y la subida del 100 por ciento del precio de las acciones fueron para él un signo inconfundible del éxito de los golpistas. Mientras tanto, la creciente represión fue entendida por él como algo necesario para el establecimiento de un contexto estable y, sobre todo, favorable para los negocios. Schultz-Wenk expresó por escrito al consejo en Wolfsburg su satisfacción por la detención de comunistas, dirigentes sindicales y obreros pertenecientes a organizaciones de trabajadores. Parece ser que no existen indicios claros de que la filial en São Paulo haya organizado un centro fijo de tortura en sus recintos. No obstante, declaraciones como la del trabajador Lúcio Bellentani exponen imágenes claras de lo ocurrido dentro de los recintos de la empresa alemana. En concreto, miembros del departamento de seguridad de la filial colaboraron en su arresto y proporcionaron instalaciones de *VW do Brasil* para su tortura por parte de la policía política del régimen. Bellentani moriría en junio de 2019 a la edad de 74 años después de librar una larga lucha jurídica contra VW.

¿Cuál fue la posición asumida por los miembros de la junta directiva en Wolfsburg? El intercambio epistolar entre sus pares muestra claramente una aprobación sin reservas al gobierno militar y sus comentarios en medios de información públicos manifiestan el intento sistemático por trivializar la represión política y social de la dictadura brasileña.

Pero todo lo relatado hasta ahora representa sólo un capítulo oscuro en toda la tenebrosa historia de padecimientos de los trabajadores brasileños en la filial de VW en Brasil. El informe de Christopher Kopper se hace cargo también de otra arista.

A principios de la década de 1970, en plena dictadura y en el apogeo de la industria automotriz, VW enfrentó la problemática de tener que invertir un porcentaje de sus altísimas utilidades en Brasil. El régimen militar había establecido como intransferible una parte de las ganancias de las empresas extranjeras. Ante este “corralito” VW inició la búsqueda de un objeto local para invertir. Tal posibilidad surgió en septiembre de 1973 cuando los militares le ofrecieron a la filial alemana un gigantesco territorio en el distrito de *Santana da Araguaia* para la producción ganadera. Al informarse la gerencia en Wolfsburg de esta oferta, el impacto debió ser gigantesco. A una empresa alemana se le ofrecía adquirir un área territorial de 241.000 hectáreas, casi del tamaño de Luxemburgo, sin necesidad de marchar con un ejército. Finalmente, el espacio que se negoció comprendió 140 mil hectáreas para el pastoreo de 110.000 reses. En diciembre de 1974 el gobierno militar autorizó la compra. Sin embargo, se le prohibió a *VW do Brasil* desforestar la mitad de la zona entregada (70.000 hectáreas). La reducción territorial no terminó aquí. Como parte de la tierra era montañosa e inadecuada para el pastoreo, VW descubrió que en la práctica el área potencial para la actividad ganadera alcanzaba sólo las 53.700 hectáreas. Cuatro años más tarde se disponían apenas 20.000 hectáreas para el pastoreo. A esa altura, la idea original de poder alimentar 110 mil cabezas ya era una quimérica. Pasaron los años y el contexto no mejoró. En 1983, el número de cabezas de ganado había llegado sólo a 40.000. Ahora ya era claro. A este ritmo, *VW do Brasil* sólo podía alcanzar cierta rentabilidad recién en la década de los 90.

Hasta aquí se podría hablar tan sólo de una pésima inversión en una actividad en la que los gerentes de VW demostraron tener un total desconocimiento práctico del rubro. Sin embargo, en el contexto de este proyecto aparecen nuevamente violaciones de derechos humanos combinadas ahora con la generación de graves daños medioambientales y la destrucción de parte de la selva amazónica. Expertos de la agencia de desarrollo alemana, GTZ (*Sociedad para la Cooperación Técnica*), en abril de 1979 ya le habían planteado al consejo de VW los efectos negativos en la geografía del territorio por la conversión de los bosques de sabana en pastizales para la ganadería. Estamos hablando de la tala y quema de hasta 6000 hectáreas de bosque al año en un periodo cuando el daño climático, producto de este tipo de actividades, ya era ampliamente conocido. Incluso, un artículo de la revista *Geo* de febrero de 1984 presentó la intervención de VW en este territorio – la *fazenda de Rio Cristalino* – como una de las grandes fuentes de destrucción de las selvas tropicales en la región. Efectivamente, para fumigar la administración de la finca (fazenda) no vio problemas en utilizar un *defoliante* altamente tóxico – y tristemente famoso por su utilización por parte de los estadounidenses en la guerra de Vietnam – conocido como *Agente Naranja*. Lamentablemente, el informe del profesor Christopher Kooper no nos entrega ninguna información de las secuelas sobre la salud

de los jornaleros que estuvieron expuestos a este veneno en los trabajos de desforestación. Pero esta historia de perjuicios y daños contra trabajadores brasileños no termina aquí.

El consejo de administración de *VW do Brasil* quiso construir un asentamiento “modelo” en el centro de la fazenda para los 300 trabajadores permanentes que trabajaban en su territorio. Originalmente se esperaba que la finca de *Rio Cristalino* (así sería conocida) pudiese mostrarse como un nuevo paradigma del buen trato y preocupación por los trabajadores. Por esta razón, a diferencia de otros jornaleros del norte de Brasil, los de *Rio Cristalino* obtuvieron un contrato de trabajo para un puesto de empleo permanente y se les pagó regularmente durante todo el año. Además, en la propiedad se instalaron una escuela primaria, una cooperativa de alimentos, un salón comunitario con un escenario, una estación médica y otro tipo de servicios. Con estos antecedentes, la finca estaba llamada a ser considerada por los trabajadores de la región lejos el mejor asentamiento donde poder trabajar.

Sin embargo, esta sensibilidad social de VW vendría de la mano con una “política de expiación”. En este sentido, el informe de Christopher Kooper establece que, como precio por las mejores condiciones, los trabajadores agrícolas tuvieron que aceptar un alto grado de vigilancia y control de su vida social por parte de la administración. Una minuciosa investigación, publicada en la revista “Movimento”, informaba ya en 1978 sobre esta “dulce dictadura” que regía dentro de la finca. Justamente ahora no sería extraño que al lector piense en *Colonia Dignidad*. Hacer la comparación es muy tentador. Pero Kooper se mantiene leal a su hipótesis central: la fuente de esta forma de control en la *fazenda de Rio Cristalino* es el mismo “paternalismo autoritario” que se había materializado en la fábrica de São Paulo. Sin embargo, ¿qué entiende él por *paternalismo autoritario*? ¿Control en la vida privada? ¿Represión en la vida pública? ¿Ambas? Kooper no lo aclara. Todo se vuelve más nebuloso en relación con este concepto cuando él mismo reconoce que hay poca información disponible sobre las reales condiciones laborales y modos de vida de los trabajadores de la finca. Esto se explicaría, siempre según Kooper, debido a que las organizaciones de defensa de los trabajadores en el norte de Brasil centraron su trabajo principalmente en las inhumanas condiciones de trabajo de los *jornaleros migrantes*.

En una región muy poco poblada, como la del norte de Brasil, muchos jornaleros, la mayoría analfabetos y sin tierra, no tenían otra alternativa que vivir como trabajadores-migrantes. Su deshumanizante pobreza los obligaba a aceptar cualquier trabajo para poder sobrevivir. Peor aún, la mayoría de ellos *institucionalmente* no existían, pues no estaban inscritos en ningún registro civil, carecían de identificación oficial o de documentos de trabajo. Todo esto hacía a estos campesinos una presa fácil para los “gatos”, como coloquialmente se conocía a los contratistas (*empreiteiros*) que hacían – y hacen todavía hoy – como “agencias de empleo” en la región. La verdad es que estos contratistas eran – y continúan siendo – verdaderas

organizaciones criminales que a punta de pistola obligaban a los *jornaleros migrantes* a trabajar bajo las condiciones que ellos lo determinen. Si abandonaban la finca donde laboraban, debido a la mala paga o las condiciones laborales poco razonables, estos “gatos” salían armados a cazarlos o se encargaban de aplicarles castigos ejemplares para provocar el terror en los otros campesinos. Y aquí VW vuelve a aparecer activamente envuelto. Kooper establece que con el conocimiento y la aprobación del directorio de *VW do Brasil*, la administración de la *fazenda de Rio Cristalino* hizo un constante uso de estas organizaciones criminales para obtener mano de obra barata del grupo de *jornaleros migrantes*. Más aún, la dirección de la fazenda dio apoyo a los “gatos” para que aplicaran su total dominio sobre ellos.

Solo hay información esporádica sobre el número de *jornaleros migrantes* que pasaron por la fazenda de VW o quizás habría que decir a esta altura, *que la sobrevivieron*. Las fuentes se mueven entre el rango de los cientos y los miles. En todo caso, ya a partir de 1983 revistas y periódicos alemanes, como *Der Spiegel* y *Frankfurter Rundschau*, comenzaron a plantear la acusación de “trabajo esclavo” en la finca de VW. Sobre este punto habría que decir que es correcto cuando se afirma que la empresa alemana no era directamente responsable de las catastróficas condiciones laborales y de los inhumanos niveles de vida de los *jornaleros migrantes*, pero también es pertinente sindicar a VW de no haber hecho nada para mejorar dichas circunstancias y, por el contrario, de haber usufructuado de la situación deshumanizante en la que los campesinos migrantes eran mantenidos. A propósito, nos estamos refiriendo a una corporación de un país en el que dichas condiciones de trabajo habrían sido consideradas crímenes graves por cualquier tribunal de justicia.

Finalmente, VW decidió en 1986 vender la fazenda *Rio Cristalino*. Sin embargo, en esta decisión tuvieron sólo una importancia secundaria los reportajes publicados en la prensa alemana y brasileña sobre las inhumanas condiciones de los *jornaleros migrantes*, el cruel control de la vida social de los trabajadores contratados y las consecuencias ecológicas de la deforestación. Dado que *VW do Brasil* ya había comenzado a tener pérdidas desde los primeros años de los 80, la justificación original para comprar la finca, es decir, para ser usada como receptor de aquellas utilidades que debían ser invertidas en Brasil, se había vuelto obsoleta.

¿Qué queda de toda esta historia? Pues, preguntas como las del tipo: ¿Volkswagen es la única empresa extranjera que dispuso de su administración e infraestructura para atentar contra los derechos humanos durante la dictadura cívico-militar de Brasil? ¿Qué sabemos de otras empresas extranjeras en otros países de la región que vivieron dictaduras cívico-militares? En la actualidad, ¿existen tribunales – nacionales o internacionales – que estén dispuestos a asumir nuevos casos del tipo VW que puedan aparecer en un futuro cercano? ¡Y otras tantas más que el propio lector podría plantear!