

NOTA¹

La *Organisation des Jeunes Travailleurs Révolutionnaires* (OJTR) fue fundada en 1970 a instancias de los líderes del difunto *Parti Socialiste Unifié* (PSU). El objetivo era lanzar una «organización de masas»: la OJTR. Reunió a jóvenes trabajadores del PSU, a algunos de sus amigos que no hubieran querido unirse a ningún partido político y a otros que se unieron posteriormente. El objetivo principal de la organización de masas de un partido debería haber sido reclutar, pero no fue así. No era el espíritu de la mayoría de los miembros de la OJTR. Por otro lado, los jóvenes trabajadores rebeldes de ese período, a diferencia de los estudiantes, tenían miedo de ser «encajonados». Esto no impidió que la OJTR ejerciera una influencia real, en la medida en que los jóvenes trabajadores se dirigieron a otros jóvenes trabajadores, hicieron hincapié en temas descuidados por las organizaciones tradicionales y practicaron, como una forma de lucha, una especie de guerrilla desarmada.

El lema de OJTR era la frase de Liebkecht, «La juventud es la llama del revolución proletaria». A pesar de las fuertes influencias leninistas, el no cuestionamiento del carácter socialista de la Unión Soviética o de la China popular, la ideología de la organización era esencialmente de base. La base estaba inherentemente en contra de los líderes.

La influencia de las ideas consejistas y situacionistas, así como la falta de perspectiva, condujo a la caída de la OJTR en rebelión contra el PSU. Publicamos *La militancia, fase suprema de la alienación. La Guerre sociale*, revista y grupo, será el trabajo de unas pocas personas ya sea de la antigua OJTR, o reunidas en el momento de su disolución, o cercanos a la *Vieille Taupe* y *Mouvement communiste*.

El folleto de *Lordstown 1972* fue escrito después de la disolución de la OJTR. Fue por conveniencia, debido a la ley, de que este texto se publicara como suplemento del periódico *Quatre millions de jeunes travailleurs*. No era principalmente una cuestión de elogiar la destrucción de la herramienta de trabajo, sino para dar a conocer hasta qué punto podría llegar la revuelta de los OS² contra sus condiciones de trabajo. También se trataba de subrayar el vínculo entre la actividad de la revuelta proletaria por un lado y, por otro, una actividad post-salarial y comunista. Queríamos entender el vínculo entre las luchas actuales y la perspectiva comunista. Rechazando las mediaciones clásicas queridas por los militantes socialdemócratas y estalinistas: la «conciencia», el «partido», la transición de lo económico a lo político.

DOMINIQUE BLANC

¹ Tanto la nota como el texto posterior provienen del libro de FRANÇOIS DANIEL, *Rupture dans la théorie de la révolution: Textes 1965-1975* (Éditions Senonevero, París, 2003) (pp. 479-499), una compilación de textos tempranos de la denominada corriente comunizadora.

² OS, que aparecerá numerosas veces a lo largo del texto, es un acrónimo de *Ouvrier spécialisé*, se refiere a un tipo de obrero que realiza un trabajo específico que no requiere de formación (obrero de cuello azul, obrero manual)

Lordstown 72 o los sinsabores de la General Motors (1973)³

Les Amis de Quatre Millions de Jeunes Travailleurs

«Terminada en 1970, la planta de Lordstown, que tiene la maquinaria más moderna y sofisticada, fue diseñada como un modelo de su tipo. En cambio, se ha convertido en el 'Woodstock' de la industria: El pelo largo y la ropa hippie son de rigor, y la falta total de disciplina hace imposible el buen funcionamiento de la cadena. Al elegir esta pequeña ciudad de Ohio, lejos de Detroit y sus hábitos de fabricación de automóviles, General Motors esperaba reunir una mano de obra joven y totalmente nueva. Y así fue...»

L'expansion

I

Inaugurada en junio de 1970, la fábrica donde se ensambla el «super-compacto» Vega ha costado a General Motors más de 100 millones de dólares. La nueva planta de fabricación, con un diseño ultramoderno y llena de innovaciones tecnológicas, debía hacer frente a la crisis que enfrenta la industria automovilística de EEUU frente a la saturación del mercado y la competencia extranjera. Se encuentra en Lordstown, Ohio. Según el Director General de Chevrolet, cuya división se hizo cargo de la planta, esta representaba «un nivel de calidad que nunca antes se había alcanzado en la fabricación en este país, ni probablemente en ninguna otra parte del mundo». Añadió que los 8.000 empleados de Lordstown estaban «muy apegados a esta fábrica». «Es la dirección hacia el futuro», observó, después de una visita, un analista de la Bolsa del *Wall Street Journal*. Que Lordstown se ha convertido en «el camino del futuro» es lo que proponemos mostrar aquí. ¡Sin embargo, no llegaremos a afirmar que nuestro punto de vista corresponde a las expectativas habituales de Wall Street! En febrero de 1972, el 97% de los trabajadores de Lordstown votaron a favor de una huelga en respuesta a las medidas de reorganización y reducción de puestos de trabajo decididas por la división de ensamblaje de GM (GMAD), que sustituyó a la división de Chevrolet a la cabeza de la planta. Pero los trabajadores, cuya edad media era de veinticuatro años, no esperaron a la decisión de la huelga para actuar. ¡Y qué acción!

Según el *New York Review* del 23 de marzo de 1972: «Incluso antes de esta votación, las fábricas de Lordstown se habían adquirido una penosa fama: cambios en la dirección, despidos, sanciones disciplinarias, aumento de los defectos de fabricación, protestas de los trabajadores contra la aceleración de las líneas de montaje, retrasos, alto absentismo, repetidas acusaciones de sabotaje. La dirección dice que los trabajadores rayaron la pintura, dañaron las carrocerías, los asientos y los salpicaderos de los coches, y ofreció una recompensa de 5.000 dólares a todo aquel que diera información sobre el incendio que se produjo en los circuitos eléctricos de la propia línea de montaje». ⁴ El *New York Times*

³ 1ª edición, LES AMIS DE QUATRE MILLIONS DE JEUNES TRAVAILLEURS (1973), reedición, Éd. De l'Oubli (1977)

⁴ <https://www.nybooks.com/articles/1972/03/23/gm-in-more-trouble/>

afirma: «La producción ha sido seriamente interrumpida en la línea de montaje más rápida del mundo [...] GM estima que la pérdida de producción asciende a 12.000 coches Vega y unos 4.000 camiones Chevrolet, con un valor total de unos 45 millones de dólares. La dirección ha tenido que cerrar la planta varias veces desde el mes pasado, después de que los trabajadores redujeran la velocidad y permitieran el paso de coches en la línea sin realizar todas las operaciones». A.B. Anderson, el director de la fábrica, dijo: «Hay bloques de motor que han pasado por cuarenta hombres sin que ninguno de ellos haga su trabajo. La dirección también acusó a los trabajadores de actos de sabotaje, rompiendo parabrisas y lunas traseras, rasgando tapicerías, retorciendo los brazos de los intermitentes, poniendo arandelas en los carburadores y rompiendo las llaves de encendido. «En las últimas cuatro semanas, un aparcamiento con capacidad para 2.000 coches se ha llenado frecuentemente de coches Vegas que tuvieron que ser devueltos a la fábrica para ser reparados antes de ser enviados a los concesionarios. En las últimas dos semanas, las ventas de Vegas han caído a la mitad».⁵

En septiembre de 1971, antes de que la fábrica fuera adquirida por GMAD, los trabajadores de la planta hicieron una huelga salvaje. La insatisfacción, pues, no sólo se debió al cambio de dirección. Los aparatos automáticos y otros robots que pueblan la fábrica no querían quedarse atrás y aportaron su grano de arena a la fiesta. «Según el *Wall Street Journal*, las pistolas automáticas, cuando tienen que 'recordar' si el coche que se va a pintar es un coupé, una limusina o una camioneta, tienden a entrar en pánico y rociar la pintura en todas las direcciones, en las ventanillas del coche y en todo lo que esté cerca. Una máquina auxiliar, que tenía la tarea de presentar las piezas a los robots *Unimates*, se averió repetidamente debido al 'exceso de trabajo de las piezas maestras'. La GM tuvo la mala suerte de vender un Vega defectuoso a la revista *Car*. Tras examinar los fallos del coche, los ingenieros de Chevrolet diagnosticaron un 'error de montaje' asistido por ordenador, ya que el coche (que tenía transmisión automática) estaba equipado con la suspensión delantera del modelo de transmisión manual de tres velocidades.⁶ Los hechos que aquí se relatan, aunque fueron de particular importancia en Lordstown, y la publicidad que dio la GM a esta «planta modelo» ayudó a darlos a conocer, no se limitan a una sola fábrica. Este es un fenómeno que afecta a toda la industria automovilística americana. Y algo más. El sabotaje no se inventó en Lordstown. Es una vieja tradición de la clase obrera que ha vuelto a ponerse de moda últimamente. Aquí, le permite a uno relajar sus nervios con un poco de venganza, y allí, ganar un poco de descanso mientras espera las reparaciones. ¡Pero en los Estados Unidos estamos empezando a salir de la era del hágalo-usted-mismo!

⁵ Artículo del *New York Times* traducido en *Informations Correspondance Ouvrières* (marzo-abril de 1972).

⁶ «Automatización y OS en General Motors», publicado en el *New York Review* del 23 de marzo de 1972, traducido en *Modern Times* entre otros artículos sobre temas relacionados (septiembre-octubre del 1972). El artículo está bien investigado y con frecuencia se basa en otros escritos estadounidenses sobre Lordstown. El intento de análisis permanece en el nivel de «intelectual de izquierda».

II

La fábrica de ensamblaje del Vega, que suponía ser la solución a la caída de la industria automovilística americana, se presentó como una ilustración ejemplar de los problemas fundamentales de la producción mercantil. Los contratiempos de General Motors en Lordstown prefiguran de manera concentrada y limitada la futura crisis del sistema capitalista. Esta crisis tomará la forma de un punto muerto en los ámbitos económico, técnico y humano. Desde un enfoque, si bien limitado, no nos hacemos ilusiones sobre las pequeñas posibilidades de contagio de todo el sistema, pero creemos que las mismas causas producirán los mismos efectos. No hay garantía de que las acciones radicales no sean finalmente recogidas por el sistema y digeridas por las reformas. Ningún voluntarismo puede ir en contra. Es a través de la recuperación y su superación que el viejo topo revolucionario podrá progresar y resurgir: «Las revoluciones burguesas, como la del siglo XVIII, avanzan arrolladoramente de éxito en éxito, sus efectos dramáticos se atropellan, los hombres y las cosas parecen iluminados por fuegos de artificio, el éxtasis es el espíritu de cada día; pero estas revoluciones son de corta vida, llegan enseguida a su apogeo y una larga depresión se apodera de la sociedad, antes de haber aprendido a asimilarse serenamente los resultados de su período impetuoso y agresivo. En cambio, las revoluciones proletarias como las del siglo XIX, se critican constantemente a sí mismas, se interrumpen continuamente en su propia marcha, vuelven sobre lo que parecía terminado, para comenzar de nuevo, se burlan concienzuda y cruelmente de las indecisiones, de los lados flojos y de la mezquindad de sus primeros intentos, parece que sólo derriban a su adversario para que éste saque de la tierra nuevas fuerzas y vuelva a levantarse más gigantesco frente a ellas, retroceden constantemente aterradas ante la vaga enormidad de sus propios fines, hasta que se crea una situación que no permite volverse atrás...» (MARX, *El 18 Brumario de Luis Bonaparte*).

El escaso interés de los consumidores por la compra de automóviles y la creciente importancia de la competencia de los fabricantes extranjeros, cuyos propios mercados están saturados, han socavado la salud de la industria automovilística. «Desde el lanzamiento del Vega, la industria americana del automóvil ha sido el sector más deprimido en una economía deprimida. 1970 fue un año desastroso para los fabricantes de automóviles. La producción fue la más baja registrada desde 1961; un tercio inferior a la del año récord de 1965; una quinta parte inferior a la de 1950. 955 concesionarios de coches nuevos quebraron, uno de cada 28 [...] Incluso con la abolición del impuesto a los automóviles, en la segunda mitad de 1971, no logró aumentar los beneficios [...] Pero a pesar de la subvención, los fabricantes de automóviles apenas pudieron aumentar sus programas de producción. Compraron pocas materias primas adicionales y contrataron muy pocos trabajadores. Su cautela ha demostrado ser sabia, ya que las ventas de coches en 1972 han sido hasta ahora decepcionantes. En febrero, el Departamento de Comercio calculó que las compras de coches proyectadas han bajado un 8,4% desde el año pasado, y un 4,4% desde octubre...».⁷

⁷ Ídem.

Los beneficios de toda la industria automotriz son pobres. La proporción de capital por empleado apenas ha aumentado en los últimos años. En cuanto al Vega, sigue siendo un fracaso. Gerstenberg, el nuevo presidente de la GM, declaró, quince meses después de su lanzamiento, que aún no se había sometido «a la prueba de mercado que deseamos que se someta».

El automóvil, producto piloto, está muriendo por su propio éxito. Su abundancia hace que su posesión sea irrisoria. Al mismo tiempo, pierde su valor, como medio de transporte, y su prestigiosa función. El consumidor, que pensaba conseguir libertad y poder «a un bajo coste», se encuentra atrapado en el primer atasco de tráfico que se presenta, e impotente ante el más trivial problema de aparcamiento. Un fetiche en decadencia, el automóvil es ahora un deficiente medio de transporte. Crees que compras un carruaje y te encuentras como Cenicienta, una vez terminado el encantamiento, con una calabaza vulgar. El poder financiero de las empresas, incluso cuando se combina con el del Estado, no puede afrontar económicamente el fantástico desarrollo de las instalaciones colectivas que requiere su expansión. En caso de recesión económica, será uno de los primeros afectados. Lo que es notable, no es que cada vez sea más difícil vender coches, es que los seguimos vendiendo. Su falta de cualidades personales se compensa con los crecientes defectos del sistema. El coche proporciona un poco de paz y tranquilidad al salir del trabajo, te permite escapar de la ciudad durante el fin de semana.

No corremos grandes riesgos al predecir que la cuestión de la gestión de la industria automovilística no planteará muchos problemas durante la revolución. Detendremos la producción. El número de vehículos en la carretera resolverá todos los problemas de transporte mientras esperamos que se desarrollen máquinas más eficaces y unidades de producción automatizada, donde se fabricarán. El simple uso racional de los coches (número óptimo de pasajeros por vehículo, tiempo mínimo de aparcamiento, distribución de motores en función del tipo de carreteras: 2CV en las ciudades, DS en las autopistas), combinado con la reducción del tiempo de viaje requerido por la mayoría de las personas, permitirá poner en reserva la gran mayoría de los vehículos. Esto reducirá la contaminación, el número de atascos y los accidentes de tráfico. Quizá recuperemos el placer de conducir y la velocidad. Como la fabricación de piezas de repuesto y la reparación de maquinaria sólo ocupan una parte muy pequeña de los esfuerzos de la sociedad, los antiguos sirvientes de la difunta industria encontrarán ocupaciones más agradables y útiles en otros lugares. Según la Ford, el crecimiento de la productividad en la industria automotriz, que fue del 4,5% anual de 1960 a 1965, cayó al 1,5% en la segunda mitad del decenio. Esta disminución está vinculada al estancamiento de las técnicas de producción. N. Cole de la GM dice: «En nuestra industria, las posibilidades para el progreso tecnológico es menor que en el pasado.» ¿Esta incapacidad de progresar se debe a razones puramente técnicas y científicas? Ciertamente no: existe todo el conocimiento que permitiría automatizar completamente la producción de automóviles, y de muchas otras mercancías, existe; pero no se puede poner en práctica dado que las relaciones de producción están obstaculizando el desarrollo de las fuerzas productivas. Hace veinte años, Norbert Wiener, el fundador de la cibernética, creía

que se podían construir fábricas totalmente automatizadas, en el espacio de unos pocos años, basadas en principios teóricos ya desarrollados. Tras mostrar cómo las dos últimas Guerras Mundiales habían permitido que se produjeran importantes avances tecnológicos, basados en descubrimientos no utilizados anteriormente, imagina el impacto de un nuevo conflicto a gran escala, que requeriría tanto el mantenimiento de la producción industrial como una importante movilización de la infantería. «Estamos tan avanzados en el desarrollo de un sistema unificado de máquinas controladas automáticamente como lo estuvimos para el radar en 1939 [...] El personal de radioaficionados cualificados, matemáticos y físicos, que se convirtieron tan rápidamente en ingenieros eléctricos para la construcción del radar, sigue disponible, para la muy similar tarea de construir máquinas automáticas [...] El período de unos dos años que se tardó en utilizar el radar en el campo de batalla, con un alto grado de eficacia, difícilmente se superaría por el tiempo que se tarda en modernizar la planta automática»⁸. Wiener describe de forma teórica, pero entrando en detalles, lo que podría ser una fábrica automática centralizada en un ordenador. Cita la fábrica de automóviles y la línea de montaje como casos particularmente favorables para la aplicación de estas técnicas. El capitalismo ha demostrado ser incapaz de llevar a cabo esta revolución técnica. Por supuesto, hay máquinas muy sofisticadas, e incluso grandes unidades de producción, que excluyen casi toda intervención humana. La automatización concierne a las industrias en expansión que puedan invertir el capital necesario. Requiere que la forma de las mercancías producidas no varíe con demasiada frecuencia y que se asegure la venta. Los «especialistas» estiman que sólo el 8% de la producción de EEUU, basado en el número de trabajadores empleados, es automatizable. Algunos ideólogos intentan hacer pasar esta debilidad por la cima de la bondad: «La sabiduría empírica puede residir -en Francia- en una cierta lentitud de las conversiones, que perdona tanto a las finanzas como a las personas. Cuando Renault creó la fábrica de Flins, pudo haber reducido el número de trabajadores en un 88% (por lo menos en una parte de la fábrica) impulsando la automatización de las líneas al máximo posible. Renault lo hizo bien, pero ¿tendrán tantos escrúpulos sus socios en el Mercado Común? Una buena acción siempre es costosa» (Devaux, *Autómatas, Automatismo, Automatización*).

Si Lordstown es la planta de automóviles más moderna del mundo, esta, se encuentra muy lejos de ser una fábrica automática, pues los ejecutivos de GM no tienen los mismos escrúpulos que Renault. «Ciertas tareas de S.O. se han confiado a máquinas, pero muy raramente representan un avance técnico importante o están revolucionando la naturaleza de las tareas restantes.» El director general de Chevrolet escribió que la máquina de soldadura automática 'evita que el trabajador tenga que manejar las pesadas pinzas de soldadura' pero también –lo que realmente le preocupa– que «hemos mecanizado áreas que normalmente corren el riesgo de ser fuentes de defectos debido a la insuficiencia humana». Además, no puedes esperar que un trabajador haga cien grandes soldaduras a mano por hora [...] Las máquinas que tienen mayor impacto en el trabajo de los

⁸ NORBERT WIENER, *Cibernética y Sociedad* (Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1958), en particular los capítulos *Primera y segunda revolución industrial*. Más allá de la cuestión de la automatización, todo el libro tiene un cierto interés teórico.

trabajadores son las que sirven para hacer más rígida la organización de la producción y para optimizar el trabajo al rápido ritmo de la línea de montaje. Los ingenieros de GM están particularmente orgullosos de su técnica de integración de operaciones. Una de sus grandes ambiciones era «utilizar la tecnología informática» para hacer el trabajo de cada trabajador «más fácil de hacer y, al mismo tiempo, más preciso». Es más barato aumentar la precisión y la velocidad del trabajo de producción que sustituir a los trabajadores por robots más rápidos: las máquinas sustituyen a los inspectores y supervisores en lugar de a los trabajadores no cualificados.⁹

Es evidente, pues, que la automatización no afecta a todo el proceso de producción. La máquina raramente reemplaza al trabajador, sino que sirve para supervisar y regular su trabajo. Tenemos autómatas para llevar a cabo este trabajo, lo que reduce la velocidad de producción y permite aumentar las tasas. El trabajo es más y más duro; el trabajador está mejor encadenado a su puesto de trabajo y mejor controlado. «Los ordenadores encargados de la configuración se comportan como sus homólogos humanos de toda la vida, sólo que más inexorables. Por ejemplo, A.L.P.A.C.A. (*Assembly Line Production and Control Activity*) «le da a cada trabajador el tiempo que necesita para completar su tarea»¹⁰. En una entrevista en el *New York Times* el 23 de enero de 1972, el presidente de la sección sindical de Lordstown dijo: «Es la cadena de más rápido del mundo. Los chicos sólo tienen 40 segundos para hacer lo que tienen que hacer. La dirección hace sus cálculos y nos dice que sólo ha añadido una pequeña cosa más al trabajo, pero cuando sólo tienes cuarenta segundos, la más mínima cosa añadida puede matarte».¹¹

La GM empieza a notar como Lordstown es demasiado caro para ellos. La industria automotriz no puede permitirse el lujo de la automatización. La cantidad de capital requerida, en relación con el costo de las plantas existentes, es desproporcionada y se opondría de cualquier manera a una renovación de la apariencia de las mercancías. La necesidad de rotación de capital se opone a las inversiones a largo plazo.

El capital ya no se contenta con transformar a los humanos en robots, convierte a los robots en artilugios. ¡Que esta operación tenga un aspecto costoso y grandioso (el Proyecto Apolo, unas doscientas cincuenta veces el precio de Lordstown), o totalmente siniestro (bombarderos no pilotados), lo hace aún más ridículo! Es poco probable que el capitalismo sobreviva a un desarrollo masivo de la automatización. El propio Wiener no se hacía ilusiones: «Es obvio que esto producirá desempleo en comparación con las actuales dificultades, incluso la crisis económica de 1930-1936 parecerá un buen chiste»¹². El desempleo, el colapso de los precios y el cambio radical y masivo de los hombres en el proceso de producción, al pasar de las tareas ejecutivas a las de diseño, bloquearían el sistema. La automatización exige el fin del trabajo asalariado, de la producción de mercado

⁹ «Automatización y OS en General Motors», op.cit.

¹⁰ Ídem.

¹¹ Ídem.

¹² NORBERT WIENER, *Cibernética y Sociedad*, op.cit.

y, por lo tanto, el advenimiento del comunismo. El capitalismo se está salvando, actualmente de tal crisis, por su inercia. Existe una diferencia cualitativa entre la automatización de algunos sectores –que pueden reciclar a sus trabajadores y vender sus mercancías porque, precisamente, están en expansión y que, además, frenan la caída de la tasa media de beneficios de todo el sistema al aumentar su productividad particular– y la automatización generalizada. Sin embargo, esta caída de la tasa media de beneficios es escasa y sólo puede contrarrestarse con un aumento general de la productividad. La automatización es tanto una necesidad como un peligro para el capitalismo. Incapaces de aumentar suficientemente la productividad laboral, mediante el desarrollo de maquinaria, las empresas tratan de remediarlo intensificando y racionalizando los esfuerzos de sus empleados. Por supuesto, esto no se limita a la industria del automóvil. Estas medidas, por ejemplo, afectan en escala a los trabajadores de oficina. Desafortunadamente para ellos, los jefes se enfrentan a una fuerza de trabajo cada vez menos dócil. Esta resistencia se ha expresado, desde finales de los años sesenta, por un aumento de las huelgas salvajes y de los paros laborales espontáneos, así como por el absentismo, el *turnover* y el sabotaje encubierto.

Absentismo: ha aumentado particularmente entre los trabajadores de las líneas de montaje. En GM, Ford y Chrysler, el absentismo se ha duplicado en diez años. Tiene un promedio de 5 a 10%. El 5% de ausentes están ausentes sin motivo en la GM. Ford ha tenido que contratar estudiantes a tiempo parcial para sustituir a los trabajadores (10%) que están ausentes los lunes y viernes. Los trabajadores americanos no son los únicos que tienen el hábito de tomarse más días de descanso. En un artículo de *Le Monde* (8/10/1971) sobre la situación social italiana, leemos: «Además de estos males, el absentismo se ha convertido en la enfermedad crónica de uno de los peores trabajadores italianos. Se estima que siete de cada cien trabajadores están ausentes cada día en el sector de la metalurgia y mecánica en el norte de Italia, y la proporción se eleva al 12% en la región de Nápoles. Se dice que la tasa de absentismo ha aumentado entre un 15 y un 20% en pocos meses».

El *turnover*: los trabajadores están inquietos y cambian de trabajo fácilmente, o, después de haber acumulado una cierta cantidad de dinero, dejan de trabajar por un tiempo. En 1969 la tasa de salidas de la Ford fue del 25%. Los trabajadores se van en medio de la jornada laboral sin siquiera tomar su paga. Estos comportamientos son en su mayoría por parte de los jóvenes, y esta generación, ciertamente, no se calmará mucho al envejecer. Según Malcolm Denise, director de personal de Ford: «El trabajador de la fábrica de los 70 se resentirá cada vez más por el ritmo uniforme y el trabajo de las líneas de montaje.» El miedo a perder el trabajo no jugó un papel en Lordstown: «En muchos casos, los padres de los jóvenes trabajadores de la industria automotriz trabajan en las industrias del acero y el caucho, y han visto sus empleos amenazados por las dificultades causadas por la competencia extranjera.

Pero la amenaza del desempleo y la presión de los padres, la prensa y los políticos locales, ha tenido hasta ahora poco efecto en los jóvenes trabajadores “de izquierda”, que comenzaron

la lucha contra GM el octubre pasado»¹³. La dirección ha organizado sesiones de «concienciación» para calmar a los trabajadores, pero sin éxito. «Pero, ¿qué se puede hacer? Ni los trabajadores, ni los sindicatos, ni los gerentes tienen una idea clara. Los sindicatos se habían centrado inicialmente en la reducción de las horas de trabajo. Cuando se negoció el contrato de 1970, la UAW (*United Auto Workers*, sindicato del sector agropecuario y automovilístico) pidió a Ford y Chrysler que exploraran la posibilidad de una semana laboral de 40 horas en cuatro días. Chrysler, en particular, había expresado su interés en la proposición con la esperanza de reducir, no sólo el absentismo, sino también la inestabilidad entre sus empleados. Pero, tras ocho meses de negociaciones, el proyecto fue abandonado: la gran empresa, dependiente de miles de proveedores, fue, aparentemente, incapaz de adaptarse a un ritmo que no fuera el de la semana de cinco días».

Así que Chrysler intentó algo más. En enero de 1971 se lanzó un programa de *job enrichment* (enriquecimiento laboral). Teóricamente, fue diseñado para «dar a los empleados de Chrysler, de todos los niveles, la oportunidad de sentirse orgullosos de lo que hacen y de los productos que fabrican». Un comité de enriquecimiento laboral en cada planta que buscara sugerencias y mejoras en las condiciones de trabajo. Pero, en los resultados a largo plazo, prevalece el escepticismo. Escuchemos a Douglas Fraser, vicepresidente de la UAW y líder del sindicato en Chrysler: «Al principio, teníamos la impresión de que funcionaría, mas la pregunta es cuánto tiempo durará. ¿Tendrá el trabajador que decir, cada mes, “Entonces, mi enriquecimiento, va a venir”?»¹⁴.

Sin embargo, la burocracia sindical está llena de buena voluntad y trata de ser razonable. La UAW habla de negociar una semana de trabajo reducida «que no perjudique el uso racional del equipamiento de la empresa». Según Douglas Fraser, no podemos permitirnos cualquier cosa: «En Volvo, dicen que se han comprometido a romper la línea y reemplazarla con pequeños equipos de producción. Sólo porque lo hagan en el Volvo no significa que puedas hacerlo en los Estados Unidos. Allí, están sacando diez o quince coches por hora. Si trabajáramos a ese ritmo, nuestros coches costarían 25.000 dólares. Darle a los trabajadores un trabajo más satisfactorio, manteniendo nuestras tasas de producción, es lo que este país necesita. Depende de nosotros encontrar la solución».

Los consorcios automovilísticos, a pesar de las dificultades que tienen con su personal, creen que los cambios de gran alcance en la organización del trabajo no son rentables. Las únicas ramas de la industria en las que es posible prever el fin del trabajo en cadena son aquellas en las que la gente está dispuesta a pagar más por una mejor calidad técnica, y éstas son pocas y distantes entre sí. Si hay que aumentar el costo de producción para vender más, es preferible centrarse en la publicidad, o en la renovación de la apariencia de los productos, que en la calidad técnica. Las excepciones son principalmente para el equipo industrial. Para los coches, quizás sea Volvo la única que pueda tomar este camino por su particular

¹³Artículo del New York Times traducido en *Informations Correspondance Ouvrières* (marzo-abril del 1972).

¹⁴ «Cómo se detuvo la cadena más rápida del mundo» por Jim Wargo, en *L'Expansion* (marzo de 1972)

imagen de marca (robustez, etc.). Los remedios que el capital aporta a sus problemas son la represión, la penalización de la mala conducta, el aumento de la vigilancia y el fortalecimiento de la disciplina. Con el fin de mantener su tasa de beneficios, los fabricantes buscan expandirse al extranjero. La GM ha decidido construir sus futuras fábricas Vega en una región de Quebec donde el desempleo es alto.¹⁵

No es la primera vez que las empresas americanas exportan cantidades masivas de capital que les traen grandes beneficios. Pero la exportación de fábricas de automóviles, y su reimportación, es un fenómeno más reciente: una parte cada vez mayor de los bienes de consumo utilizados por la población estadounidense se fabrica en el extranjero. Los Estados Unidos siguen vendiendo más bienes de capital industrial de los que compran, pero no los suficientes como para compensar sus compras de materias primas y bienes de consumo. Desde 1971, su balanza comercial ha sido deficitaria. Los beneficios reimportados del extranjero sólo constituyen una pequeña parte de este déficit. Esto se debe a que el crecimiento de la productividad en los Estados Unidos ha sido más lento que en Europa y en Japón, mientras que los salarios siguen siendo mucho más altos que en estos países. La superioridad tecnológica de los americanos (computadoras, espacio, etc.), y lo que queda de la brecha de productividad, están teniendo el mayor impacto en los bienes de capital. Esta ventaja puede, por supuesto, perderse si los americanos se ponen al día. Tarde o temprano, la productividad tendrá que ser seriamente incrementada. Mientras tanto, el capitalismo estadounidense sigue importando beneficios mediante la exportación masiva de capital a ciertos países subdesarrollados, así como al firmar contratos con los llamados países comunistas en los que sus bienes de capital pueden intercambiarse por materias primas. La incapacidad de las burocracias para acumular capital de forma independiente consolida el imperialismo estadounidense. Este no se ofenderá por los injustos reproches de los pequeños estalinistas locales. Según Kim Il Sung: «Tenemos que ser hombres que odien la ideología burguesa, despreciar y odiar el trabajo, a aquellos que consideran la aversión al

¹⁵ «La GM invierte mucho más en el extranjero que en los Estados Unidos, particularmente en el sudeste asiático. El verano pasado adquirió una participación en la empresa japonesa Isuzu. Unas semanas más tarde, anunció que iba a adquirir una planta de ensamblaje en Malasia y esperaba fabricar en Tailandia. Ya está establecida en Corea del Sur y está pidiendo poder importar piezas libres de impuestos fabricadas en Filipinas. Uno de los últimos objetivos de la política asiática de la GM es, según sus preocupados competidores japoneses, «penetrar en este mercado [chino] de 750 millones de consumidores a través de Tokio». (Los chinos ya están utilizando un costoso equipo de movimiento de tierras fabricado por la GM y suministrados por un socio italiano)....»

Otra fuente rentable de expansión es la reimportación de coches a los Estados Unidos (como los Buick Opel de GM) fabricados en el extranjero por filiales o empresas asociadas. Entre agosto de 1970 y agosto de 1971, es decir, durante el primer año del Vega y el período en que el país estaba más preocupado por la rivalidad entre los coches extranjeros y los coches «subcompactos» estadounidenses, las «reimportaciones» de las tres grandes compañías de automóviles de EEUU aumentaron en un 78%; esto es sólo ligeramente inferior a la tasa alcanzada por las ventas de los EEUU de fabricantes japoneses, y una tasa siete veces superior a la alcanzada por los europeos» (*New York Review*). Sobre las causas y consecuencias del déficit de la balanza comercial de EEUU, véase *L'expansion* (diciembre de 1972): *América está envejeciendo*.

trabajo como algo muy vergonzoso, el trabajo como algo sagrado y lo más honorable, y que aman el trabajo. Sólo entonces podría decirse que son hombres de ideología comunista»¹⁶.

A propósito, Allende, el miembro más joven de la familia, desarrolla lo que se entiende por «clase explotadora» al hablar de las huelgas en las minas de cobre: «Los de Chuquicamata actúan como verdaderos banqueros monopolistas, pidiendo dinero para su propio bolsillo sin preocuparse por la situación del país»¹⁷. La ofensiva ideológica del capitalismo occidental está en el mismo asunto y tiene el mismo objetivo. Simplemente es más cauteloso; aún más obscuro. Sindicalistas y periodistas, jefes y ministros, se apresuran a «enfrentar el doloroso problema de los OS, los que quedan fuera del proceso de crecimiento. Todo el mundo debe ser capaz de desarrollarse en su trabajo. Debemos poner fin a las tareas repetitivas». Ya que, según la UAW, «los trabajadores mayores ven el trabajo como una virtud y un deber, pero los más jóvenes no, y sus opiniones deben ser tenidas en cuenta», y dado que, según J. Godfrey del GMAD, «entre los muchachos que no les gusta el trabajo de la cadena de montaje, hay quienes simplemente no les gusta el trabajo, dondequiera que los pongas», debemos ser reformistas. Toda esta palabrería ilustra la descomposición de una sociedad que ha socavado sus propios cimientos por el fantástico desarrollo de la productividad. Somos autocríticos, prometemos corregirnos, pero no queremos discutir el único tema serio: la abolición del trabajo. Su crítica se centra en la naturaleza repetitiva de las tareas. El enemigo de los humanistas no es el capital, que es un factor de progreso, sino la horrible repetitividad. Debemos darle variedad a la buena gente y ellos serán felices. Es cierto que el trabajo de línea es a la vez doloroso y repetitivo, pero es erróneo decir que el mero hecho de ser repetitivo es doloroso en sí mismo. Hay trabajos que no son repetitivos y que son más cargantes que el trabajo de línea. Existen actividades -hacer el amor, balancearse- que son repetitivas sin ser extenuantes. Si el trabajo de montaje es duro, no es porque sea repetitivo sino porque es un trabajo. Lo que caracteriza el trabajo en cadena es que la actividad humana está directamente dominada, organizada y ritmada por la de la máquina, la encarnación del capital. A diferencia de muchos trabajadores, los OS pierden la posibilidad de participar en la gestión de su propia alienación. Su actividad está subordinada al capital, no sólo en sus objetivos, también en su forma. Pierde la ilusión de la libertad, pero también la libertad de engañarse a sí mismo. Sabe que si su trabajo es duro, no es porque sus colegas sean perezosos, o su jefe sea incapaz, sino porque su vida está colonizada por el capital. La crítica burguesa al trabajo en cadena sólo propone como solución la participación de los trabajadores en la gestión de su propia alienación. Este reformismo es un resurgimiento de aquel al que Marx ya criticó en Proudhon: «propone al obrero que no se limite a hacer la doceava parte de un alfiler, sino que prepare sucesivamente las doce partes. El obrero alcanzaría así un conocimiento pleno y profundo del alfiler» (*Miseria de la Filosofía*). Pero Lordstown no es sólo la manifestación de la

¹⁶ KIM IL SUNG, *La teoría de la construcción económica del socialismo*, editada y difundida gracias al PSU!

¹⁷ ALLENDE, *Le Monde* (21/1/1973). Los franceses no tienen motivos para estar celosos, G. Marchais demostró que era el digno sucesor de M. Thorez. En una conferencia de prensa sobre la financiación del programa conjunto de la izquierda, dijo: «Los trabajadores trabajarían más si tuvieran un gobierno en el que confiar» (*Le Monde*, 24/1/1973).

incapacidad del capital para hacer frente a los problemas fundamentales que le plantea su propio desarrollo, sino también la aparición de la respuesta comunista a las preguntas que no sabe cómo resolver.

No hacen nada, no dicen nada. ¿Qué es lo que quieren? Nada [...] Ocurrió en junio pasado, en una empresa mediana de construcción mecánica en el área de París. Una empresa sin historia, con un personal bastante joven y sindicalmente organizados. Un lunes por la mañana, una huelga estalló en un taller y se extendió. Por la noche, la fábrica se detiene, pero el movimiento no afecta a la dirección. Esta última, por el contrario, está sorprendida; no vio venir la huelga. Por otro lado, los rostros de los manifestantes están relajados, y el día termina sin que se presenten demandas. La situación no cambió a la mañana siguiente. Toda la fuerza está ahí, todos ellos, charlando, jugando a las cartas. La dirección, perpleja, se pone en contacto con los representantes del personal y les insta a definir el propósito de la huelga. En vano: no hubo demanda de huelga. Los miércoles, los talleres tomaron un aire festivo. Los huelguistas improvisan obras teatrales, una especie de psicodrama involuntario, en el que la vida y los pequeños problemas de la compañía se juegan con bondad. El jefe se pone en escena sin insolencias. Los jueves, la dirección, angustiada, cree que puede desbloquear la situación anunciando un bono de vacaciones de 300 francos. Esta buena noticia cae completamente en picado. Los huelguistas no han pedido nada y no quieren nada más que, al parecer, dejar las máquinas en reposo.

La semana termina sin más incidentes, y al lunes siguiente todos están en sus puestos, sin complejos. La dirección nunca sabrá qué demonio se ha apoderado de la empresa. Y, lo más extraordinario, es que esta historia es cierta.

Le Management, diciembre de 1972.

III

«Cuando el dedo apunta a la luna, el tonto mira el dedo». El burgués, o su hermano el burócrata, abre los ojos y trata de discernir una solución a las consecuencias que las acciones de los trabajadores podrían tener en la organización del trabajo. No ve que esta solución se encuentre enteramente en la revuelta misma, en la actividad desplegada por los trabajadores contra la organización del trabajo, es decir, contra el capital. La actividad puede tener prioridad sobre la cosa. Sólo puede imaginar variaciones en la manera en que la cosa domina la actividad. Así como el trabajo sólo es útil porque pone en acción al capital y le añade valor, las revueltas de los trabajadores sólo son interesantes por los efectos que puedan tener sobre el capital. En lugar de mirar lo que hacen los trabajadores, los ideólogos burgueses tratan de imaginar lo que los trabajadores quieren obtener. Se ve en la actividad proletaria, a lo sumo, sólo un factor de perturbación o modernización del sistema, nunca el esbozo de su superación. Por supuesto, la revuelta de los trabajadores se ve obligada, temporalmente, a alienarse en victorias o fracasos parciales, cambiando así el sistema en lugar de destruirlo. Incluso cuando adopta formas salvajes, al final no puede evitarse; es sobre esta base que los sindicatos, negociadores de la fuerza de trabajo mercantil, basan su supervivencia. Pero el

movimiento proletario no puede reducirse a sus consecuencias inmediatas y parciales. La actividad nunca puede reducirse a su producto directo. El trabajo en sí mismo no sólo es el origen de tal o cual objeto, sino que también asegura la producción y reproducción de las clases sociales. Hoy en día, en sus luchas, el proletariado, aunque se vea obligado a contentarse con las reformas, empieza a mostrar que ya no es un reformista. Estamos siendo testigos de algo extraordinariamente significativo: la gente se pone en huelga y luego, a veces varios días después, comienza a formular sus reivindicaciones.¹⁸

La actividad comunista no puede ser la consecuencia de una reorganización, democratización o incluso una muy amplia autogestión de las condiciones de trabajo. No es un sustituto del trabajo ni una modificación de las actividades productivas actuales que están en curso, o que siguen a una revolución. Surge dentro del propio viejo mundo en la forma subversiva de una lucha contra la organización dominante de la vida. Sus aspectos «primitivos» son el sabotaje, el saqueo, la huelga insurreccional... Durante su desarrollo, tendrá que ir más allá de esta fase de negación. Lo hará, no porque se haya vuelto razonable a medida que envejezca, sino impulsada por las consecuencias de sus propias acciones, en virtud de su propia lógica y de las nuevas tareas a realizar. Es la revolución en sí misma.

La lucha de los trabajadores de Lordstown es comunista porque ataca al capital y porque ya es profundamente diferente del trabajo. Su primera característica es la espontaneidad. Esto no significa que fuera desordenada, no planeada y no organizada. La oposición entre espontaneidad y organización es una cuestión de pensamiento burocrático, que está bien situado para reconocer la realidad de la espontaneidad, pero que, sin embargo, desea reservarse el monopolio de la organización para sí mismo. Lo que a los trabajadores también les faltaría es conciencia. Según un delegado del C.F.D.T.: «No son los OS, los más aturcidos por el trabajo, los que son capaces de cuestionar los informes de producción, sino aquellos a los que, a pesar de su trabajo, les quedan suficientes oportunidades de reflexión para que puedan tomar conciencia».¹⁹ No es sólo el trabajo lo que es tonto, también lo es el

¹⁸ Una de las mejores maneras de castrar democráticamente una huelga es ahogarla en la investigación, el debate y la formulación de demandas.

No podemos recomendar excesivamente las huelgas cuando no se presentan reclamos. Esto nos permite ocuparnos de otras cosas, para aprovechar al máximo lo que representa un paro laboral. Libera la huelga, un acto de fuerza y placer, de la desconcertante pandilla de regateo y aburrimiento que la rodea.

No hay necesidad de hacer demandas para que se cumplan. La necesidad del jefe es que, para que la gente vuelva a trabajar, debe tratar de mantener a su personal contento. Sólo que, a diferencia del caso habitual, es él quien está en la posición de demandante, el que no conoce las cartas del oponente, que tiene que mojarse y hacer propuestas. La experiencia demuestra que en tal situación, la dirección entra en pánico, tartamudea, se ridiculiza y comienza a entrar en pánico, tartamudea y comienza ser más generosa. En la guerra social, debemos poner la incertidumbre a nuestro servicio.

¹⁹ a) Citado por *L'Expansion* (marzo de 1972), expresa el cretinismo militante. –Cuando atacamos el sindicalismo, no queremos decir que todos los miembros del sindicato o incluso los delegados sindicales deban ser clasificados con los tontos o los contrarrevolucionarios. Hay muchos trabajadores que, aunque usan el formulario sindical, no son prisioneros de él.

sindicalismo. La conciencia no estaba más ausente en Lordstown que la organización, simplemente no era una conciencia ideológica, más bien una conciencia ligada a una situación y a unas posibilidades de acción. Lo que hicieron los trabajadores de Lordstown estuvo directamente determinado por su conciencia de la situación, sus intereses y los riesgos que tenían que asumir. En esto se negaron a sí mismos como proletarios y como asalariados. La alienación del trabajador consiste en que su actividad está sujeta a una lógica que le es ajena. Actúa tanto como actúa. Su posición es similar a la del remero que, en el fondo de la bodega, mueve el barco pero sin la capacidad de decidir su destino, ni siquiera la energía a gastar según una estimación personal de las necesidades de la navegación.

En la lucha, el trabajador vuelve a ser dueño de sí mismo y recupera el control de sus propios gestos. El carácter sagrado de la «herramienta de trabajo», la gravedad opresiva de la realidad de la fábrica, se derrumba. Con el sabotaje en sí, pero más generalmente con todo lo que ataca directamente a la organización del trabajo, la alegría reaparece en el presidio de los asalariados. Esta alegría puede llegar hasta una borrachera sana y lúcida cuando se trata de una actividad colectiva y organizada. El pánico que se apodera de los carceleros y de la dirección sólo puede empeorarlo; ¡La impotencia ha cambiado de bando!

He aquí una descripción de lo que ocurrió en 1968 en una planta de automóviles cerca de Detroit: «En algunas partes de la planta se empezaron a ver actos de sabotaje organizados. Inicialmente, se trataba de errores de montaje o incluso omisiones de piezas a una escala mucho mayor que la normal, por lo que muchos motores fueron rechazados en la primera inspección. La organización de la acción condujo a diferentes acuerdos entre los inspectores y algunos talleres de ensamblaje, con sentimientos y motivaciones encontradas entre los trabajadores involucrados - algunos decididos, otros buscando algún tipo de venganza, otros participando sólo por diversión. Aún así, el movimiento se desarrolló rápidamente en una atmósfera muy entusiasta...» «En las comprobaciones y pruebas, en caso de que el motor haya pasado la cadena sin ningún defecto de fabricación, un buen giro de la llave en el filtro de aceite, en la tapa de la biela o en el distribuidor, siempre facilitaba las cosas. A veces incluso los motores fueron simplemente rechazados porque no eran lo suficientemente silenciosos...»

«Los proyectos concebidos en estas innumerables reuniones finalmente condujeron al sabotaje de los motores V-8 en toda la planta. Al igual que los seis cilindros, los V-8 fueron ensamblados defectuosos o dañados en el camino hacia el rechazo. Además, los probadores,

b) Tomamos prestada esta nota sobre la conciencia de P. Guillaume (*Ideología y lucha de clases*): «Yo observo a un jugador de tenis y veo que sus golpes no son suficientemente seguros, que no construye bastante su juego, que no percibe o no sabe responder a la estrategia de su adversario con otra estrategia, que se contenta con devolver la pelota como puede. Mi «conciencia» no es ni justa ni falsa, es abstracta, carente de eficacia y determinada por mi situación de espectador. La “conciencia” que tiene el jugador es de un tipo totalmente diferente; incluye, entre otras cosas, la percepción inmediata de la fatiga, de las capacidades fisiológicas, sensoriales, de percepción y de reflejo, etc. Su conciencia es un momento de su juego, indisociable de su juego [...] nuestra discusión desembocará, no en aportarle la conciencia, sino en la elaboración de un lenguaje en el que nuestras experiencias se hagan comunicables».

cuando los ensayaban, acordaron rechazar tres de los cuatro o cinco motores que estaban probando...»

«Sin ninguna admisión de sabotaje por parte de los chicos, el jefe se vio obligado a realizar una tortuosa exposición, que incluso le nubló un poco los sentidos, tratando de explicar a los chavales que no debían rechazar motores que obviamente eran de muy mala calidad, pero sin poder decírselo directamente. Todos estos intentos fueron en vano, pues los muchachos se dirigieron a él con mucho descaro: le dijeron implacablemente que sus intereses y los de la empresa eran uno solo, que era su deber asegurar la fabricación de productos de primera calidad...»

«Durante el verano se desarrolló un programa de sabotaje rotativo a nivel de toda la planta para ahorrar tiempo. En una reunión, los trabajadores tomaron números del uno al cincuenta, o más. Se celebraron reuniones similares en otras partes de la fábrica. Cada trabajador era responsable, por un cierto período de unos veinte minutos durante, las dos semanas siguientes, para cuando llegase su período hiciera algo para sabotear la producción en su taller, a ser posible algo lo suficientemente serio como para detener toda la línea. Tan pronto como el jefe mandase un equipo para arreglar la “falla”, lo mismo comenzaría de nuevo en otro lugar clave. De esta manera, toda la planta descansaba entre cinco y veinte minutos por hora durante un buen número de semanas, ya sea por una parada en la línea o por la ausencia de motores en la línea. Las propias técnicas empleadas para el sabotaje son muchas y variadas, y no sé cuáles se utilizaron en la mayoría de los talleres...»

«Lo que es notable en todo esto es el nivel de cooperación y organización de los trabajadores dentro del mismo taller y también entre los diferentes talleres. Si bien esta organización es una reacción a la necesidad de acción común, también es un medio de hacer funcionar el sabotaje, de recaudar dinero o incluso de organizar juegos y concursos que sirven para transformar la jornada laboral en una actividad agradable. Justo eso fue lo que pasó en el taller de pruebas de motores...»

«Los controladores, en el banco de pruebas de motores, organizaron un concurso con las bielas, que exigía que se colocaran mirillas en las entradas del taller y que se establecieran acuerdos con los trabajadores de la cadena de montaje de motores, por ejemplo, para que no arreglaran completamente las bielas de ciertos motores tomados al azar. Cuando un cajero detectaba vibraciones sospechosas, gritaba para que todos despejaran el taller y los trabajadores abandonaban inmediatamente su trabajo y se refugiaban detrás de los cajones y estantes. Luego arrancaba el motor a 4 o 5.000 rpm. El motor hizo todo tipo de ruidos y sacudidas y finalmente se detuvo; en una fuerte bofetada, la varilla deslizante que perforaba el cárter del cigüeñal fue lanzada de un solo golpe en el otro extremo del taller. Los muchachos salían de sus refugios y anotaban con tiza otro punto en la pared para la inspectora. Esta competición duró varios meses, y más de ciento cincuenta motores fueron destrozados. Y las apuestas iban bien.»

«En otro caso, todo comenzó con dos tipos que se regaban en un día caluroso con los chorros de agua utilizados en el taller de pruebas. Esto se convirtió en una batalla campal de chorros de agua a lo largo del taller que duró varios días. La mayoría de los motores fueron

o bien ignorados o simplemente aprobados deprisa para que los chicos estuvieran libres para la batalla, y en muchos casos los motores fueron destruidos o dañados para deshacerse de ellos rápidamente. Normalmente había diez o quince chorros de agua en acción en la batalla, todos con una presión de agua comparable a la de una manguera de incendios. Rociando agua por todas partes, los chicos se reían, gritaban y corrían: en esta atmósfera, había muy pocos que estuvieran de humor para hacer su trabajo. El taller se inundaba regularmente hasta el techo y todos estaban completamente empapados. Pronto trajeron todo tipo de pistolas de agua, mangueras y cubos, y el juego se convirtió en una gran feria durante horas. Un tipo caminaba con el gorro de baño de su esposa en la cabeza, para diversión del resto de la fábrica que no sabía lo que pasaba en el taller de pruebas...»

«El constante conflicto con la racionalización burocrática se expresa cada día de forma dramática en la salida. La mayoría de los trabajadores que no trabajan en la línea de montaje principal han terminado su trabajo, se han lavado y están listos para salir unos buenos cinco minutos antes de la sirena. Con treinta o cuarenta capataces de camisa blanca a un lado, y trescientos o cuatrocientos tipos al otro, todos juntos empiezan a imitar el grito de la sirena, precipitándose a los relojes de tiempo, literalmente aplastando a los capataces, estando ya fuera de la planta cuando la sirena, la verdadera esta vez, se mezcla con sus gritos». Los trabajadores oponen a la organización capitalista del trabajo, la de su lucha y sus juegos, no una nueva organización del trabajo. Atacan la compartimentación entre los talleres e introducen la libertad de movimiento y el contacto entre los hombres dentro de la fábrica.

La dirección de Berliet recordó recientemente a sus empleados que «las procesiones dentro de la empresa están prohibidas». Añadió: «El ejercicio normal del derecho de huelga no incluye paros repentinos y repetidos que conduzcan a la desorganización de la producción, ni restricciones voluntarias del trabajo para ralentizar la producción». Con el sabotaje se derroca el dominio del capital sobre el trabajador. Mientras que en el trabajo la mercancía es un instrumento de esclavitud para el trabajador, ésta lo pone en su lugar como un objeto de uso. No debemos engañarnos acerca de la naturaleza destructiva de la actividad comunista pues, tal como emerge de los flancos del capitalismo, es ya una productora de uso. El sabotaje destruye el valor de mercado (es decir, hace que la gente pierda dinero), atacando al uso que se puede hacer de una mercancía (pieza útil en el coche), pero produce valor de uso para el trabajador ya que le permite ahorrar tiempo libre, para presionar al jefe. Los que acusan al sabotaje de ser una actividad destructiva lo ponen en mal lugar. Toda actividad productiva es también destructiva. Todo acto de producción es también un acto de consumo; tan sólo estamos transformando la materia. Sobre la utilidad de la destrucción, el capital no tiene ninguna lección que enseñar. No duda en amortizar las máquinas e instalaciones industriales en períodos muy cortos de tiempo, en contaminar el planeta y en hacer pequeñas guerras de vez en cuando. No duda en sacrificar el valor de uso en el altar del valor de mercado, lo que le molesta en el sabotaje es que ocurre exactamente lo contrario.²⁰ Los trabajadores, para los que la herramienta de trabajo ya no es una cosa

²⁰ El coste directo de la guerra de Vietnam según el Pentágono fue de 137 mil millones de dólares; esta cifra no refleja el desgaste normal del material y el mantenimiento de varias bases que sirvieron en la guerra [...] El proyecto Apolo sólo costó 26.000 millones de dólares. Todos esto sigue siendo

sagrada que no debe ser desviada de su función primaria, aquellos que ya no aceptan sacrificar sus vidas a los fetiches, sabrán, cuando llegue el momento, cómo hacer el mejor uso de los instrumentos que les ha legado el capital. Sabrán poner en marcha todo lo necesario para llevar a cabo las tareas revolucionarias: ropa, comida, refugio, armarse... *vivir*.

Tal actividad es radicalmente diferente de todos los medios por los cuales canalizamos y devaluamos la energía del proletariado. Así como el proletariado puede hablar teóricamente a través de ciertos actos, así ciertos actos no pueden ser nada más que palabrería. Los desfiles del 1 de Mayo no son más que los restos fosilizados de los disturbios espontáneos por los que el proletariado del siglo XIX impuso su existencia. A través de huelgas de advertencia, y otras formas de falsa desconexión, uno ya no actúa directamente para imponer su voluntad, sino que busca mostrar su descontento para expresarse. Más recientemente, hemos visto como la ocupación de fábricas, gracias a la benevolencia de los sindicatos, se ha transformado en la protección de la herramienta de trabajo. Algunos burócratas extremistas han llegado incluso a intentar recuperar el sabotaje. El lema maoísta «Es justo sabotear» no expresa nada más. El sabotaje ya no es una respuesta a una situación concreta, sino algo bueno en sí mismo. El sabotaje del fetiche da paso al fetiche del sabotaje. La ira de los tejedores que atacaron los telares de Jacquard, ladrones de trabajo, estaba tan subjetivamente justificada como la de los OS que estaban hartos de trabajar, pero históricamente equivocados. Hoy en día, la historia sólo puede estar de acuerdo con los proletarios que se niegan a sacrificar sus vidas por una producción imbécil, así como sólo puede aplaudir sin reservas a los que se complacen en el saqueo. Nuestro tiempo está viendo al aire y al agua devenir en mercancías, cuando todos los alimentos, necesarios para la vida humana, podrían ser gratis. ¡Las fábricas y oficinas están llenas de gente cuyos esfuerzos están teniendo un impacto negativo! El encuentro entre el desprecio por el trabajo mostrado por la generación más joven y el desarrollo de las fuerzas productivas que justifican este desprecio no es una coincidencia. El grado de acumulación alcanzado por el capital le lleva a centrar todas las miradas en el espectáculo de lo consumible. La mano de obra, el origen del capital-mercancía y el desvío para obtenerlo, se devalúa.

¡Las posibilidades históricas encarceladas en forma-mercancía se vengan! No nos hacemos ilusiones sobre la clase obrera americana. Todavía tienen mucho que aprender. Para ganar, el proletariado tendrá que constituirse en un partido político, o mejor dicho, un partido antipolítico, y enfrentarse al aparato estatal burgués. Es un signo de la madurez de la revolución moderna que no se manifieste primero a nivel político. Es superior en este aspecto a las insurrecciones proletarias del pasado, que chocaron con el aparato del Estado sin haber socavado suficientemente las leyes de la economía mercantil. El problema de la revolución social no consiste en apoderarse del Estado burgués o en formar un Estado propio para transformar la economía desde arriba. No es un signo de fuerza que en el pasado el proletariado fuese tentado a actuar a través de un poder político, sino de debilidad. El proletariado debe usar su posición en la producción, que es su punto fuerte,

relativamente bajo si se tiene en cuenta que el producto nacional bruto de los Estados Unidos ha aumentado en 1972 a 1152,1 mil millones de dólares.

para derrotar al estado burgués. No se trata de volver a caer en el viejo mito de la huelga general: el colapso del estado por la parálisis de la economía. Será necesario sabotear activamente el mecanismo de intercambio y de salario, para abolir las barreras entre las empresas, a fin de liberar a las fuerzas humanas y materiales de la camisa de fuerza económica. Así podrán avanzar hacia la liquidación definitiva del aparato estatal burgués y sus instrumentos de represión. En los Estados Unidos, estos ya están empezando a ser socavados desde dentro. El gusto por el sabotaje y la indisciplina ha ganado a las fuerzas militares. Los soldados del «ejército de la droga» en Vietnam han demostrado que no están preparados para morir sabiamente en una lucha que no es la suya. La Armada de EEUU, un bastión del conservadurismo, está empezando a sentir la reacción, la guerra de Vietnam, y el problema racial. Disturbios raciales, sabotaje y actos de insubordinación tuvieron lugar en los barcos de guerra americanos. Aunque esta indisciplina suele adoptar la forma de un conflicto racial entre negros y blancos, dadas las condiciones en que se produce, tiene una importancia considerable para la revolución. Los marines podrán reconstruir su unidad contra su verdadero adversario en otras circunstancias. De hecho, la revista alemana *Stern* redactó un artículo sobre este tema: «La arrogancia de los oficiales navales blancos está causando los más graves disturbios raciales en la Marina de los Estados Unidos.» Añadió que el número de incidentes en un mes amenazaba la capacidad de iniciativa de la flota. Para protestar contra la discriminación racial, los marineros negros y blancos obligaron al capitán del portaaviones *Constellation* a regresar a puerto (*Stern*, 25/1/1973). Los autores fueron castigados. Muchos marineros fueron sentenciados a penas disciplinarias. Otros fueron despedidos. Los disturbios en los barcos de guerra, el sabotaje en Lordstown, y el eco de la charla reformista, muestran vívidamente que el espectro del comunismo acecha hoy en día en los santuarios de la alienación. ¡No será exorcizada con el agua bendita de las reformas! Tan improbable como parecía el retorno de la revolución social hace sólo unos años, es el mosaico del viejo mundo lo que se está convirtiendo, tanto a los ojos de los proletarios como a los de las clases dominantes, en una tarea muy arriesgada.

POMEROL Y MEDOC