

“Una vez terminado de leer el libro —dice Marguerite Duras en la revista *Libération*— se siente la necesidad de anunciarlo como el único acto político y verdadero que se haya producido en Francia desde hace años.”

A partir de 1967, y con el mayo francés como hito marcado, unos centenares de militantes intelectuales buscaron con plena conciencia proletarizarse. Robert Linhart fue uno de ellos. Éste es su relato de la experiencia vivida como uno más de los obreros de la fábrica Citroën, de su ineptitud para la tarea manual, de su conversión en eslabón de la cadena, de sus relaciones con los demás obreros —franceses o inmigrantes yugoslavos, argelinos, españoles...—, de su horror ante la división racista del trabajo, de su participación en la resistencia y en la huelga, con el cortejo consiguiente de represalias que habrán de restablecer el “orden Citroën”, a veces sutiles, otras brutales. Éste es el relato de lo que significa ser obrero en una gran empresa, de París o del resto del mundo; el relato de la fuerza y debilidades de la clase trabajadora; la descripción, el testimonio vivo de eso que Marx llamó relaciones de producción, aquellas que los hombres mantienen entre sí por medio de los objetos.

¿Estudio sociológico? ¿Novela? La capacidad literaria del autor nos lleva de la mano con una prosa espléndida a través de los conflictos de clase en un testimonio novelado que sobrepasó lo hasta ahora intentado en este sentido.

ROBERT LINHART De cadenas y de hombres

ISBN 968 23 1737 1



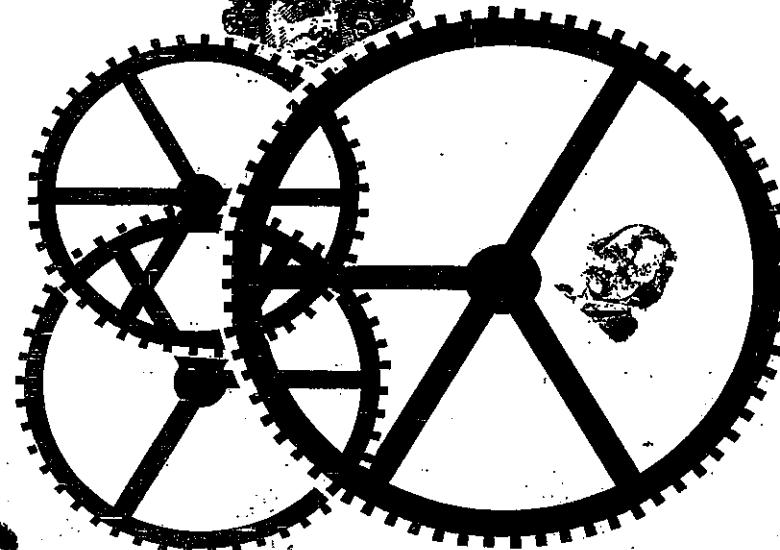
9 789682 317378

XXI
siglo
veintiuno
editores



De cadenas y de hombres

ROBERT LINHART



XXI
siglo
veintiuno
editores



el hombre
y
sus obras

traducción
de
STELLA MASTRANGELO

DE CADENAS
Y
DE HOMBRES

por
ROBERT LINHART



siglo xxi editores, méxico
CERRO DEL AGUA 248, ROMERO DE TERRENOS.
04310 MÉXICO, DF
www.sigloxxieditores.com.mx
salto de página
ALMAGRO 38, 28010
MADRID, ESPAÑA
www.saltodepagina.com

biblioteca nueva
ALMAGRO 38, 28010
MADRID, ESPAÑA
www.bibliotecanueva.es

siglo xxi editores, argentina
GUATEMALA 4824, C 1425 EUP
BUENOS AIRES, ARGENTINA
www.sigloxxieditores.com.ar
anthropos
DEPUTACIÓN 268, BAJOS,
08007 BARCELONA, ESPAÑA
www.anthropos-editorial.com

edición al cuidado de martí soler
portada de germán montalvo

primera edición en español, 1979
decimonovena reimpresión, 2013
© siglo xxi editores, s.a. de c.v.
isbn 978-968-23-1737-8

primera edición en francés, 1978
© les éditions du minuit, paris
título original: *Tétabli*

derechos reservados conforme a la ley
impreso y hecho en méxico/printed and made in mexico

impreso en litográfica ingramex, s.a. de c.v.
centeno 162-1
col. granjas esmeralda
méxico, d.f. cp. 09810

ÍNDICE

EL PRIMER DÍA. MOULOUD

[9]

LAS LUCES DE LA GRAN CADENA

[29]

EL COMITÉ DE BASE

[68]

LA HUELGA

[103]

EL ORDEN CITROËN

[133]

EL SENTIMIENTO DEL MUNDO

[152]

EL BANCO DE TRABAJO

[173]

[5]

PARA ALÍ
HIJO DE MORABITO
Y PEÓN DE CITROËN

EL PRIMER DÍA. MOULOUD

—Muéstrale, Mouloud.

El hombre de guardapolvo blanco (el capataz Gravier, me dirán) me deja allí y desaparece, atareado, hacia su jaula de vidrio.

Miro al obrero que trabaja, miro el taller, miro la cadena. Nadie me dice nada. Mouloud no se ocupa de mí, el capataz se ha ido. Observo al azar a Mouloud, las armazones de 2 CV que pasan ante nosotros, a los demás obreros.

La cadena no se parece a la imagen que me había hecho de ella. Me imaginaba una alternancia neta de desplazamientos y detenciones ante cada puesto de trabajo: un coche recorre unos metros, se detiene, el obrero opera, el coche arranca de nuevo, otro se detiene, nueva operación, etc. Me representaba la cosa a ritmo rápido: el de las "cadencias infernales" de que hablan los panfletos. "La cadena": esas palabras evocaban un encadenamiento intenso y marcado.

La primera impresión es, por el contrario, la de un movimiento lento pero continuo de todos los coches. Las operaciones me parecen realizadas con una especie de monotonía resignada, sin la precipitación que esperaba. Es como un largo deslizamiento glauco que después de un rato produce cierta somnolencia ritmada por

ruidos, golpes, chispas, cíclicamente repetidos pero regulares. Me siento progresivamente atrapado, anestesiado, por la música monocorde de la cadena, el deslizamiento de las armazones grises de lámina cruda, la rutina de los gestos.

Tres sensaciones delimitan este nuevo universo. El olor: un olor áspero de hierro quemado, de polvo de hierro. El ruido: los taladros, los zumbidos de los sopletes, los martillos sobre las láminas. Y el gris: todo es gris: los muros del taller, las armazones metálicas de los 2 CV, las ropa de trabajo de los obreros. Hasta sus rostros parecen grises, como si el reflejo opaco de las carrocerías que desfilan ante ellos se les hubiera quedado pegado.

El taller de soldadura, adonde acaban de asignarme ("póngalo a ver en el 86", había dicho el agente de sector) es muy pequeño. Unos treinta puestos a lo largo de una cadena en semicírculo. Los 2 CV llegan en forma de carrocerías clavadas, simples ensamblajes de trozos de hierro: aquí se sueldan entre sí los trozos de hierro, se borran las junturas, se recubren las uniones. Lo que sale del taller sigue siendo un esqueleto gris (una "caja"), pero un esqueleto que ya parece de una sola pieza. La caja está lista para los baños químicos, la pintura y el resto del montaje.

Detallo las etapas del trabajo.

A la entrada del taller hay un guinchero: con su máquina va subiendo del patio las armazones, una por una, colgadas de un gancho (estamos en el primer piso, o más bien en una especie de entrepiso con un lado totalmente abierto) y colocándolas —brutalmente— al principio de la

cadena, sobre una bandeja que amarra a uno de los grandes ganchos que avanzan lentamente a ras del suelo, cada uno o dos metros, y que constituyen la parte visible de ese engranaje en perpetuo movimiento que se denomina "la cadena". Junto al guinchero, un hombre de guardapolvo azul vigila el comienzo de la cadena y cada tanto interviene para acelerar las operaciones: "¡Ahora, vamos, engáñchala ahora!" Varias veces en el curso de la jornada lo veré en ese lugar, presionando al guinchero para que introduzca más coches en el circuito. Después me dirán que es Antoine, el jefe de equipo. Es un corso pequeño y nervioso. "Hace mucho ruido, pero no es malo. Lo que pasa es que le tiene miedo a Gravier, el capataz."

El estrépito de la llegada de una nueva carrocería cada tres o cuatro minutos marca el ritmo del trabajo.

Una vez enganchada a la cadena, la carrocería recorre su arco de círculo, pasando sucesivamente ante cada puesto de soldadura o de operación complementaria: limado, pulido, martillado. Como ya he dicho, es un movimiento continuo y aparentemente lento: la cadena da una ilusoria impresión de casi inmovilidad al primer golpe de vista, y es necesario fijar la mirada en un coche determinado para verlo desplazarse, deslizarse progresivamente de un lugar a otro. Como no hay detención, son los obreros los que tienen que moverse para acompañar al coche durante su operación. Cada obrero tiene, para los gestos que se le han asignado, una zona bien definida aunque de fronteras invisibles: en cuanto ingresa a ella un coche, descuelga su

soplete, empuña su soldador, toma su martillo o su lima y empieza a trabajar. Un par de golpes, algunas chispas, los puntos de soldadura están dados y el coche ya va saliendo de los tres o cuatro metros del puesto, al mismo tiempo que el siguiente está entrando a la zona de operación, y el obrero recomienza. A veces, si ha trabajado rápido, le quedan unos segundos de respiro antes de que se presente un nuevo coche: puede aprovecharlos para descansar un poco o bien, por el contrario, intensificar su esfuerzo y "remontar la cadena" para acumular un poco de adelanto, es decir trabajar más arriba de su zona normal, simultáneamente con el obrero del puesto precedente. Y después de una hora o dos, cuando haya reunido el fabuloso capital de dos o tres minutos de adelanto, consumirá ese tiempo fumando un cigarrillo, voluptuoso rentista que mira pasar su carrocería ya soldada con las manos en los bolsillos mientras los demás trabajan. Felicidad efímera: el coche siguiente ya se presenta. Esa vez tendrá que trabajar en su puesto normal, y recomienza la carrera por ganar un metro, dos metros, y "remontar", con la esperanza de fumar un cigarrillo en paz. Si, por el contrario, el obrero es demasiado lento, "se hunde", es decir se desplaza progresivamente hacia abajo de su puesto, continuando su operación cuando el obrero del puesto siguiente ya ha iniciado la suya. Entonces tiene que forzar el ritmo para tratar de remontar. Y el lento desplazamiento de los coches, que me parecía tan próximo a la inmovilidad, aparece tan implacable como la precipitación de un torrente imposible de con-

trolar: cincuenta centímetros perdidos, un metro, treinta segundos de atraso seguramente, esa juntura rebelde, el coche seguido demasiado lejos, y el nuevo que ya está llegando al puesto, que avanza con su estúpida regularidad de masa inerte, que ya está a medio camino sin que uno haya podido tocarlo, que recién se va a empezar cuando ya está casi saliendo, pasando al puesto siguiente. Esa acumulación de retraso es lo que se llama "hundirse", y a veces es tan angustiosa como un naufragio.

Esa vida de la cadena llegaré a conocerla más adelante, a medida que pasen las semanas. Ese primer día apenas la intuyo en la tensión de un rostro, la crispación de un gesto, la ansiedad de una mirada lanzada a la carrocería que llega cuando aún no se ha terminado con la anterior. Observando uno por uno a los obreros, ya empiezo a distinguir cierta diversidad en lo que a primera vista me había parecido una maquinaria humana homogénea: uno medido y preciso, el otro excitado y sudoroso, los adelantos, los atrasos, las minúsculas tácticas de cada puesto, los que dejan sus herramientas entre coche y coche y los que las conservan en la mano, los "descuelgues"... contra ese lento deslizamiento inexorable del 2 CV que se va construyendo minuto a minuto, gesto por gesto, operación por operación. La maza. Las chispas. Los taladros. El hierro quemado.

Al término del circuito la carrocería es retirada de su bandeja y colocada en un túnel rodante que la lleva a la sección pintura. Y el estrépito de una nueva caja en el comienzo de la cadena anuncia a su remplazante.

En los intersticios de ese deslizamiento gris entreveo una guerra de desgaste de la muerte contra la vida y de la vida contra la muerte. La muerte es el engranaje de la cadena, el movimiento imperturbable de los coches, la repetición de gestos idénticos, la tarea nunca acabada. ¿Un coche terminado? El siguiente no lo está y ya ha ocupado su lugar, desolidado precisamente donde se acaba de soldar, rugoso exactamente en el sitio que se acaba de pulir hace un instante. ¿Está hecha esa soldadura? No, hay que hacerla. ¿Ahora sí está hecha de una vez por todas? No, otra vez hay que hacerla, siempre está por hacer, nunca hecha, como si ya no hubiera movimiento, ni efecto del movimiento, sino únicamente un simulacro absurdo de trabajo, que se deshace apenas hecho como por efecto de alguna maldición. Quizás podría decirme que nada tiene importancia, que basta con habituarse a hacer siempre los mismos idénticos gestos, sin aspirar más que a la plácida perfección de la máquina. Tentación de la muerte, pero la vida se niega, resiste. El organismo resiste, los músculos resisten, los nervios resisten. Algo en el cuerpo y en la cabeza se yergue, tenso, contra la repetición y la nada. La vida se insinúa en un gesto más rápido, un brazo que cae fuera de ritmo, un paso más lento, una pizca de irregularidad, un falso movimiento, "remontar", "hundirse", la táctica de cada puesto. Todo eso por lo cual, en ese ridículo punto de resistencia contra la eternidad vacía que es el puesto de trabajo, hay aún acontecimientos, aunque sean minúsculos, hay todavía un tiempo, aunque sea monstruosamente estirado. Esa torpeza,

ese desplazamiento superfluo, esa súbita aceleración, esa soldadura mal hecha, esa mano que insiste por segunda vez, esa muesca, ese "descuelgue", eso es la intromisión de la vida, es todo lo que en cada uno de los hombres de la cadena grita silenciosamente: "¡Yo no soy una máquina!"

Justamente dos puestos más allá de Mouloud un obrero, también argelino pero de rasgos más marcados, casi asiáticos, está "hundiéndose". Gradualmente ha ido desplazándose hacia el puesto siguiente: se pone muy nervioso sobre sus cuatro puntos de soldadura, sus gestos son cada vez más agitados, el movimiento del soplete cada vez más rápido. De pronto no da más y le grita al guinchero: "¡Eh, más despacio, basta, para un poco esas cajas!" al tiempo que desengancha la bandeja del coche en que está trabajando, inmovilizándola así hasta la llegada del gancho siguiente, que la recogerá segundos después. Los demás obreros desenganchan a su vez para evitar un caos de cajas, y por un instante se respira: se produce en la cadena un hueco de unos metros, un espacio un poco mayor que los demás, pero el argelino ya ha superado su atraso. Antoine, el jefe de equipo, no dice nada esta vez: hace una hora que se trabaja muy intensamente, y tiene tres o cuatro coches adelantados. Otras veces en cambio interviene, hostiga al obrero que "se hunde", le impide desengancharlo, si ya lo ha hecho, corre a enganchar de nuevo la bandeja en su lugar inicial.

Ha sido necesario este incidente para que yo comprendiera hasta qué punto son mínimos los tiempos. Sin embargo la marcha de los coches

parece lenta y en general no hay precipitación visible en los gestos de los obreros.

Ya estoy pues en la fábrica. "Establecido". Entrar fue más fácil de lo que pensaba. Había construido minuciosamente mi historia: vendedor en la tienda de un imaginario tío en Orleáns, luego empleado de mantenimiento por un año (certificado de trabajo con buenas referencias), servicio militar en Avignon (recité la historia de un camarada obrero de mi edad y dije haber perdido la libreta). Ningún diploma. No, ni siquiera de la secundaria. Podía pasar por un parisino de origen provinciano perdido en la capital y forzado a trabajar en la fábrica por la pobreza de la familia. Taciturno e inquieto, respondí, brevemente a todas las preguntas. Mi mísero aspecto no debía desentonar con la apariencia general de los nuevos contratados. Y no era fingido: el desgaste de las convulsiones posteriores al mayo del 68 —un verano de desgarramientos y de querellas— todavía era visible en mis rasgos, igual que otros compañeros llevaban la marca visible de la dureza de sus condiciones de vida. Nadie habla mucho cuando va a solicitar un humilde empleo manual —apenas para comer, por favor— y responde tímidamente "nada" a las preguntas sobre diplomas, calificaciones, sobre lo que sabe hacer específicamente. En los ojos de mis compañeros de fila, todos inmigrantes, podía leer la humillación de ese "nada". Por mi parte, mi aspecto mísero me convertía en un insospechable aspirante a obrero. El Señor Contratador

debe haber pensado "Vaya, un campesino medio asustado. Muy bien, éste no creará problemas", y me dio mi papel para el examen médico. Pase el siguiente. Por otra parte ¿por qué motivo la contratación de un obrero para la cadena debería ser una operación complicada? Ésa es una idea de intelectual, habituado a los reclutamientos complejos, los despliegues de títulos, los "perfiles de puesto". Pero eso es cuando uno es alguien. ¿Y cuando no se es nadie? Aquí todo va muy rápido: dos brazos se juzgan en un segundo. El examen médico, en medio del pequeño tropel de inmigrantes, es instantáneo: algunos movimientos musculares, radiografía, peso. Ya estamos en ambiente: "¡Ponte ahí!" "¡Quítate la ropa!" "¡Apúrense, ahí!" Un médico traza algunas cruces sobre una ficha. Ya está. Apto para el servicio Citroën. Que pase el que sigue.

Es un momento favorable: en ese principio de septiembre de 1968 Citroën devora mano de obra. La producción marcha a buen ritmo y se llenan los huecos abiertos por el verano en el efectivo de inmigrantes: algunos no han vuelto de las vacaciones, otros regresarán tarde y se enterarán, desesperados, de que ya han sido despedidos ("¡Qué vienes con historias de anciana madre enferma!") y remplazados. El reemplazo es inmediato. De todos modos, Citroën trabaja en la inestabilidad: la entrada es fácil y la salida también. Duración promedio de un obrero en Citroën, un año. Un "turn-over elevado", dicen los sociólogos. En otras palabras, un desfile permanente. Para mí no hay problema: me arrastra la ola que entra.

Salí de la oficina de contratación de Javel el viernes, munido de un papel: aceptado para la fábrica de Choisy. "Preséntese el lunes de mañana, a las siete, ante el agente de sector." Y aquí estoy, este lunes por la mañana, ante los 2 CV que desfilan por el taller de soldadura.

Mouloud sigue sin decir nada. Lo miro trabajar: no parece muy difícil. En cada carrocería que llega, las partes metálicas que forman la curva encima del parabrisas están colocadas y clavadas pero queda un intersticio: el trabajo de Mouloud consiste en hacer desaparecer ese intersticio. Con la mano izquierda toma una varilla de una materia brillante, con la derecha el soplete. Surge una llamarada. Una parte de la varilla se funde y aparece un montoncito de materia blanda sobre la juntura de las placas de lámina: Mouloud extiende cuidadosamente esa materia con una palita de madera que tomó en el mismo instante en que dejó el soplete. La fisura desaparece: la parte superior del marco del parabrisas ya parece de una sola pieza. Mouloud ha acompañado al coche a lo largo de dos metros. Terminado el trabajo, lo abandona y vuelve a su puesto, a su estacionamiento, a esperar el siguiente. Trabaja muy rápido para tener unos segundos libres entre coche y coche, pero no aprovecha para "remontar": prefiere esperar. Ahí viene una nueva carrocería. La varilla brillante, el golpe de soplete, la palita, unos toques hacia la izquierda, hacia la derecha, de abajo hacia arriba... Mouloud camina mientras trabaja sobre el coche. Un último fro-

tamiento con la palita y la soldadura está lista. Mouloud regresa hacia mí, una nueva carrocería se adelanta. No, no parece demasiado difícil ¿por qué no me permite intentarlo?

La cadena se detiene, los obreros sacan la merienda. "El intervalo", me dice Mouloud, "son las ocho y cuarto". ¿Nada más? Me parecía que había pasado horas en ese taller gris, apresado entre el monótono deslizamiento de las carrocerías y los pálidos relámpagos de los sopletes. Ese interminable desfile de láminas, de chatarra, al margen del tiempo ¿una hora y cuarto solamente?

Mouloud me ofrece compartir el trozo de pan que ha extraído cuidadosamente de un paquete envuelto en papel de periódico. "No, gracias, no tengo hambre."

—¿De dónde eres?

—De París.

—¿Es tu primer empleo en Citroën?

—Sí, y también el primero en una fábrica.

—Ah, bueno. Yo soy cabilio. Tengo mujer e hijos allá.

Saca su cartera, me muestra una desvaída foto familiar. Le digo que conozco Argelia. Hablamos de los sinuosos caminos de la gran Cabilia y de los abruptos farallones de la pequeña Cabilia que caen al mar cerca de Collo. Los diez minutos han terminado: la cadena arranca de nuevo. Mouloud empuña su soplete y se adelanta hacia la carrocería que se acerca.

Seguimos hablando intermitentemente, entre los coches.

—Por el momento no tienes más que mirar —me dice—. Ves, es soldadura al estaño. Esta

varilla es el estaño. Hay que agarrarle la mano: si se le pone mucho estaño se hace un bulto y está mal. Si se le pone muy poco no cubre bien la fisura y también está mal. Mira cómo lo hago yo, tú vas a intentarlo por la tarde.

Y después de un silencio: —Siempre empezarás demasiado pronto...

Y hablamos de la Cabilia, de Argelia, del cultivo de los olivos, de la rica llanura de la Mitidja, de los tractores y las tareas, de las cosechas desiguales y de la pequeña aldea montañesa donde quedó la familia de Mouloud. Les envía trescientos francos por mes, cuidando de no gastar mucho en sí mismo. Este mes tiene problemas: murió un camarada argelino y los demás pagaron la repatriación del cuerpo y le enviaron algo de dinero a la familia. Eso fue fatal para el presupuesto de Mouloud, pero está orgulloso de la solidaridad entre los argelinos y especialmente entre los cabilios. "Nos apoyamos como hermanos."

Mouloud debe tener alrededor de cuarenta años. Tiene las sienes grises, un bigotito, la voz lenta y reposada. Habla exactamente como trabaja: con precisión y regularidad. Ni un gesto superfluo, ni una palabra superflua.

Las carrocerías desfilan, Mouloud hace su soldadura. Soplete, estaño, palita; soplete, estaño, palita.

Doce y cuarto: el comedor, tres cuartos de hora para comer. Cuando regreso a mi puesto poco antes de la una Mouloud ya está allí. Me alegra de volver a ver su rostro ya familiar en medio de este taller gris y sucio, de esta chatarra opaca.

Todavía no es la una. Esperamos; un poco más lejos se ha formado un grupo en torno al obrero argelino de rasgos asiáticos a quien vi "hundirse" esta mañana. "¡Eh, Sadok, muestra! ¿De dónde la sacaste?" Me acerco: Sadok, riendo, exhibe una revista pornográfica, danesa o algo así. En la portada, un grabado en colores agresivos, realistas, muestra a una muchacha chupando un pene erecto. A mí me parece horrible, pero Sadok está visiblemente embelesado. Se la compró a uno de los camioneros que transportan para la Citroën láminas, motores, piezas de máquinas y coches terminados y a la vez surten a la fábrica de cigarrillos y diversos objetos, en un tráfico de hormiga.

Mouloud, que ha comprendido de una ojeada el objeto de tanta agitación, no se inmuta. "Eh, Mouloud, ven a ver unas nalgas; te hará bien", le grita alguno. Él replica sin moverse: "No me interesa."

Cuando vuelvo a su lado me explica en voz baja: "Es que no está bien: yo tengo mujer e hijos allá en Cabilia. El caso de Sadok es distinto: él es soltero, puede divertirse."

Entre el polvo de hierro y la grasa de los overoles grises la revista pornográfica causa una impresión dolorosa, recuerda las fantasías de los prisioneros. Me alegra de que Mouloud se mantenga apartado.

Estrépito metálico: cada uno vuelve a su sitio y la cadena se pone en movimiento.

—Ahora te toca a ti —me dice Mouloud—. Ya has visto cómo se hace.

Me tiende el soplete y la varilla de estaño.

—Pero no! ¡Así no! ¡Y ponte los guantes, que

te vas a quemar! ¡Cuidado con el soplete!
¡Dame!...

Es el décimo coche sobre el cual me esfuerzo en vano. Por más que Mouloud me explique, me lleve la mano, me sostenga el estaño, es inútil: no consigo hacerlo.

En uno tengo el soplete demasiado cerca de la varilla durante demasiado tiempo y se forma un montón de estaño que Mouloud tiene que raspar para repetir apresuradamente la operación cuando el coche ya va saliendo de nuestra zona. En otro no pongo suficiente estaño y al primer toque de palita reaparece la fisura que debería quedar cubierta. Y cuando milagrosamente he puesto una cantidad más o menos justa de estaño, la extiendo con tanta torpeza —jah, esa condenada palita que mis dedos se niegan obstinadamente a dominar!— que la soldadura adquiere un aspecto de montaña rusa, y aparece una infame joroba donde Mouloud dejaba una curva perfectamente lisa.

Me confundo con el orden de las operaciones: tengo que ponerme los guantes para manejar el soplete, quitármelos para usar la palita, no tocar el estaño caliente con las manos desnudas, tener la varilla con la mano izquierda, el soplete con la mano derecha, la palita con la mano derecha, los guantes que me acabo de quitar en la mano izquierda, junto con el estaño. Parecía todo tan sencillo cuando lo hacía Mouloud con sus gestos precisos, coordinados, exactos. Yo soy incapaz de hacerlo. Me invade el pánico: diez veces estoy a punto de quemarme cuando un movimiento rápido de Mouloud aparta la llama.

Todas mis soldaduras tuvo que rehacerlas: me quita los instrumentos y termina en el último instante, tres metros más allá. Yo estoy sudando, y Mouloud empieza a cansarse. Su ritmo está deshecho. No manifiesta impaciencia y sigue haciendo ese doble trabajo —guiar el mío y después rehacerlo— pero nos vamos “hundiendo”. Nos deslizamos inevitablemente hacia el puesto siguiente, atacamos la nueva carrocería con un metro de atraso, luego con dos metros; la terminamos, o más bien Mouloud la termina, a la carrera, tres o cuatro metros más allá, el cable del soplete extendido casi al máximo, en medio de las herramientas del puesto siguiente. Y cuanto más me esfuerzo por hacerlo rápido más me domina el pánico: derramo estaño por todas partes, se me cae la palita, me vuelvo amenazando a Mouloud con la llama de mi soplete que él apenas alcanza a esquivar.

“¡Pero no, así, mira!” No hay nada que hacer: mis dedos son torpes, de una torpeza incurable. Me siento agotado, me tiemblan los brazos. Presiono demasiado con la palita, no domino las manos, y las gotas de sudor empiezan a nublar la visión. Me parece que la marcha de las carrocerías se ha desencadenado, es imposible remontarla, a Mouloud le cuesta cada vez más terminar a tiempo.

—Escucha, es inútil que te enloquezcas así. Para un poco y mira cómo lo hago.

Mouloud retorna sus instrumentos y recupera el ritmo regular de su trabajo, un poco más rápido que antes, para remontar gradualmente el atraso que llevamos: unos pocos centímetros en cada carrocería; al cabo de una docena, ya

está casi en su puesto normal. Yo recobro el aliento mirándolo trabajar. ¡Sus gestos parecen tan naturales! ¿Qué tienen sus manos que les falta a las mías? ¿Por qué sus brazos y sus dedos saben trabajar y los míos no? Una carrocería, estaño, soplete, palita, y en el lugar donde había una fisura en la curva metálica ahora hay una superficie perfectamente lisa. ¿Por qué él sabe trabajar y yo no?

El intervalo de las tres y cuarto: Mouloud lo sacrifica por mí. Los demás estiran las piernas, forman grupos, platican, van y vienen, se sientan en barricas o se recuestan en las carrocerías inmóviles. Mouloud recomienza sus explicaciones. Es más fácil ahora que el coche que tenemos delante no se mueve. El soplete hay que tenerlo a esta distancia. Y así se apoyan los dedos en la palita. Así. Apoyar el pulgar para cubrir la curva del metal. En el medio hay que apretar muy suavemente para no hundir el estaño, y luego hay que ir apoyando cada vez más al alejarse: así se obtiene esa línea unida. La palita primero hacia la izquierda, luego hacia la derecha; un toquecito hacia arriba, otro hacia abajo. Mouloud repite lentamente el gesto cuatro, cinco veces. Ahora me toca a mí: él me lleva la mano, coloca mis dedos contra la madera: así, ahí está. Bueno, tal vez ahora salga bien. Mi cabeza cree comprender todo eso, pero mis manos ¿podrán obedecer?

Finaliza el intervalo y recomienza el estrépito de la cadena. Una nueva carrocería se adelanta, lenta y amenazadora: tendré que repetir los gestos pero de veras. Rápido, el soplete, ¡ah, no! Me olvidaba, primero los guantes. ¿Dónde está

el estaño? Por Dios, qué rápido avanza, ya está en la mitad del trayecto, un golpe de soplete... ¡mierda! Demasiado estaño, hay que recogerlo con la palita... ¿cómo es que está por todas partes?... Mouloud ocupa mi lugar. Un intento más... No, no marcha. Estoy consternado, debo haber mirado mal a Mouloud porque me dice: "No lo tomes a mal, al principio siempre es difícil, descansa, déjame a mí." Otra vez me encuentro al margen, mirando impotente: la cadena me ha rechazado. Y sin embargo parece avanzar tan lentamente...

Mouloud renuncia a confiar me nuevamente las herramientas.

—Mañana te irá mejor, no te preocupes.

Hablamos de sus propios comienzos en ese puesto, hace mucho tiempo. Le tomó la mano muy rápido, pero al principio no era nada fácil. Ahora tiene una gran experiencia en la soldadura con estaño y lo hace maquinalmente.

En efecto, he oído decir que el de soldador es un oficio. ¿Qué calificación tiene Mouloud? Le pregunto cómo lo califica la Citroën. "M.2", responde lacónico. M.2 significa "peón".

Me asombro ¿cómo M.2? Sin embargo, la soldadura con estaño no es tan sencilla. Y a mí que no sé hacer nada me han contratado como "obrero especializado" (O.S.2, dice el contrato): O.S.2, en la jerarquía de los poca cosa, está sin embargo por encima de "peón"... Es evidente que Mouloud no quiere hablar de eso, y yo no insisto. En la primera oportunidad averiguaré cuáles son los principios de clasificación de la Citroën. Unos días después otro obrero me informará: hay seis categorías de obreros no

calificados. Empezando de abajo, hay tres categorías de "peones" (M.1, M.2 y M.3) y tres categorías de "obreros especializados" (O.S.1, O.S.2 y O.S.3). En cuanto a la calificación individual, se hace del modo más simple: es racista. Los negros son M.1, en el punto más bajo de la escala. Los árabes son M.2 o M.3. Los españoles, los portugueses y demás inmigrantes europeos son por lo general O.S.1. Los franceses, por principio, son O.S.2. Y se llega a ser O.S.3 según la buena voluntad de los jefes. Por eso yo soy "obrero especializado" y Mouloud "peón", por eso yo gano unos centavos más por hora, aunque soy incapaz de hacer el trabajo que él hace. Y después se harán estadísticas sutiles sobre la "retícula de clasificación", como dicen los especialistas.

Ya está: Mouloud acaba de terminar su último coche. El centésimo cuadragésimo octavo de la jornada. Son las seis menos cuarto: la cadena se detiene, el ruido cesa. "Adiós", me dice Mouloud, "hasta mañana... No te preocupes, anda, mañana te saldrá mejor." Se aleja hacia los vestidores y yo me quedo un momento en el taller que se va vaciando, con la cabeza a punto de estallar y las piernas flojas. Cuando empiezo a subir las escaleras, rezagado, ya no hay nadie a la vista. Las luces se han apagado y las carrocerías, inmóviles masas oscuras, esperan el amanecer.

Vuelvo a mi casa deshecho y ansioso. ¿Por qué me duelen tanto todos los músculos? ¿Por qué me duelen los hombros, las pantorrillas? El soplete y la palita no eran tan pesados... Sin duda la repetición de idénticos movimientos. Y

la tensión para dominar mi torpeza. Y todo el tiempo que he pasado de pie: diez horas. Pero los otros también lo han pasado: ¿estarán igualmente agotados?

Pienso que es la ineptitud del intelectual para el trabajo físico, pero es una ingenuidad: no se trata solamente del esfuerzo físico. El primer día en la fábrica es aterrador para cualquiera. Después, muchos de mis compañeros me hablarán de eso, a menudo con angustia. ¿Qué espíritu, qué cuerpo puede aceptar sin un movimiento de rebelión el ritmo aniquilador, antinatural, de la cadena? Todos sienten con idéntica violencia el oprobio y el desgaste de la cadena, el obrero y el campesino, el trabajador intelectual y el manual, el inmigrante y el francés. No es raro que un trabajador renuncie al finalizar su primer día, enloquecido por el ruido, las chispas, la monstruosa distensión del tiempo, la dureza del trabajo infinitamente repetido, el autoritarismo de los jefes y la aspereza de sus órdenes, la sombría atmósfera de prisión que congela el taller. ¿Pasar meses y años allí adentro? ¡Imposible! Antes la calle, la miseria, la incertidumbre de los pequeños trabajos, cualquier cosa.

Y yo, el establecido, ¿lo lograré? ¿Qué pasará si mañana tampoco consigo hacer mis soldaduras? ¿Me despedirán? ¡Qué ridículo! ¡Un día y medio de establecimiento... y despedido por incapacidad! ¿Y los otros, los que no tienen diplomas ni son vigorosos ni tienen habilidad manual, cómo hacen para ganarse la vida?

Llega la noche y no logro conciliar el sueño. En cuanto cierro los ojos veo desfilar los 2 CV en una siniestra procesión de carrocerías grises.

Vuelvo a ver la revista pornográfica de Sadok entre los sandwiches, los bidones de aceite y la chatarra. Todo es feo. Y los 2 CV, esa fila infinita de 2 CV... Campanilla del despertador, ¿ya las seis? Estoy exhausto, tan agotado como al acostarme: ¿qué se ha hecho mi noche?

LAS LUCES DE LA GRAN CADENA

Mis preocupaciones eran ridículas, nadie piensa en despedirme. Citroën siempre puede utilizar dos brazos a, cuatro francos la hora, aunque no sean demasiado buenos. ¿Que no sirvo para la soldadura de estaño? No hay problema, hay muchos puestos equivalentes, muchos tornillos que apretar, muchos bultos que transportar. Si hubiera sido negro o árabe no hubiera tenido derecho a otra prueba: me hubieran puesto en las manos una escoba o una carretilla sobrecargada. Pero soy francés: aunque sea O.S., aunque sea torpe, debo poder ser algo más que barrendero.

A las siete de la mañana, al arrancar la cadena, Mouloud me hizo hacer otra tentativa. A las siete y media, renunció definitivamente.

—No es nada, no te preocupes, encontrarán otro trabajo para ti. Y además, es posible que salgas ganando: éste no es un buen puesto. El estaño te enferma. A mí me sacan sangre todos los meses, y al que estaba aquí antes que yo lo sacaron porque empezaba a andar mal. Pero no le reconocieron la enfermedad profesional jah, eso no! Lo pusieron en otro puesto, eso fue todo. Jamás reconocerán que existe una enfermedad profesional del estaño. Pero enton-

ces ¿por qué me sacan sangre? Y a mí también me cambiarán de puesto cuando empiece a escupir trozos de hierro. No te preocupes, no pierdes nada.

Hacia las ocho hace su aparición el capataz Gravier. "Entonces, Mouloud ¿lo logra?" Gravier es grande y descuidado, con aire de buen tipo y cierta vulgaridad en la voz, como para destacar que también él ha sido obrero. Es brutal y temido. "¿Lo logra? ¿Puede seguir en el puesto solo?" "Eh... todavía no, jefe, no sé si podrá." Mouloud está incómodo, no quiere perjudicarme. Añade, por las dudas: "Hace lo que puede, jefe, no es fácil al principio..." Gravier lo interrumpe, tajante: "Bueno, basta." Y luego, volviéndose hacia mí: "Vamos, sígueme."

Escáleras, corredores atestados de cajas, aterrador estruendo de las prensas, caminos donde desaparecen los carristas, más escaleras, desviaciones, vaharadas frías, vaharadas calientes, fénwicks, salas atestadas, otra vez escaleras. Ahora una sala, que me parece inmensa: explosión de ruidos estridentes y colores chillones, obreros por todas partes, una cadena interminable que recorre el lado más largo de un vasto rectángulo y otras cadenas menores, perpendiculares, transversales, oblicuas, y bancos de trabajo aislados con obreros dedicados a recubrir, perforar, recortar, atornillar. Movimiento de elementos en todas direcciones: por el suelo, a la altura de mis ojos, por el techo. Y el desfile de coches de todos colores, brillantes, vivos: tanto color me sorprende después del gris de la lámina en el taller de soldadura. También los

ruidos son mucho más variados y discordantes. Sorpresa desagradable: esta luz artificial y este estrépito con variaciones son tan difíciles de soportar como en el taller de Gravier el desfile de chatarra y la repetición cíclica de los sonidos. Allá no había más que metal, aquí es otra cosa: éste es un taller de terminación, adonde los coches llegan recién pintados, rutilantes, y donde los "visten": se recubre el interior, se montan los asientos, los faros, los cromados, se coloca el bloque del motor sobre el chasis, los vidrios, las ruedas. Todo eso lo percibo al pasar. No tengo tiempo de contemplar: voy casi corriendo detrás del sucio guardapolvo blanco de Gravier. Entramos a una oficina, gran jaula de vidrio ubicada en el centro, donde hay otro capataz, sentado ante una mesa. Gravier me presenta, en dos palabras, y desaparece. "Espera ahí", farfulla el otro, y vuelve a enfascarse en sus papeles. Todos tutean a los obreros ¿por qué? ¿Y por qué ese tono cortante? La autoridad lo exige, el estilo. Es un detalle del estilo Citroën, igual que el ignorar nuestra presencia, las órdenes tajantes, el decirle a otra persona, delante de mí: "Póngalo entonces en ese puesto." Mil maneras de repetirnos a cada instante del día que no somos nada. Menos que un accesorio de coche, menos que un gancho de la cadena (a todo eso se le presta atención). Absolutamente nada.

Espero, de pie. Nadie me ha dicho que me siente. Un obrero sentado en horas de trabajo, sería el colmo. Demasiado con tolerar que no haga nada entre dos puestos, le tocarán cinco o diez francos de paga por nada, sólo faltaría

que encima le ofrezcan un asiento. Espero sin decir nada y sin moverme. Pese a todo estoy molesto por mi fracaso con el estanío, prefiero pasar desapercibido.

El capataz está absorto en sus papeles. Es Huguet, un hombrecito muy atildado, muy hombre de negocios, con corbata y saco bajo su guardapolvo blanco recién planchado. Huguet no es cualquier cosa: impera sobre el 85, la gran cadena, el mayor taller de la fábrica de Choisy. Tiene a sus órdenes a varios centenares de personas.

En ese momento me presenta su frente desguarnecida, rosada y reluciente. Se hace el importante. Está haciendo algo importante: controla la asistencia. Es muy importante, el control de asistencia. Saber quién está y quién no está. Quién llegó al reloj con diez minutos de atraso, o incluso con dos minutos de atraso. ¡Oh, sí! Dos minutos de atraso. De nada vale correr, ponerse la ropa de trabajo a toda velocidad, atravesar los vestidores como una flecha, llegar jadeando al puesto en el momento exacto en que la cadena se pone en movimiento, iniciar el trabajo al mismo tiempo que los demás, puesto que la tarjeta de entrada ya ha sido retirada por el guardia y aterriza en el despacho del Señor Agente de Sector, del Señor Capataz. Esos dos minutos son imborrables. Tendrá que explicarlo, mi buen amigo. ¡Y si es la tercera vez en el mes, cuidado! Adiós a la bonificación, si es que no corresponde suspenderlo. Uno piensa: ¡Dos minutos, dos minutitos! Y empecé al mismo tiempo que los demás, Citroën no ha perdido un segundo por culpa mía, ni un millonésimo

de 2 CV, ni un centavo ¿entonces por qué me quitan mi bonificación, por qué? ¿Y la disciplina? ¿Dónde dejas la disciplina? Y entonces: ¿para qué sirve un capataz si no es en primer término, en prioridad absoluta, para hacer respetar la disciplina? Por eso ahora tu nombre está ante los ojos de Huguet, que frunce las cejas y revisa sus papeles con aire severo: "Gonçalves, Antonio... Gonçalves, Antonio... ¿No tenía ya una llegada tarde este mes?" Es importante saber a quién hay que hacerle una advertencia por un segundo atraso injustificado, o aplicarle una suspensión por un tercero, y a quién se puede despedir por no haber presentado un certificado médico en el momento debido. ¡Son muchas cosas importantes! Y después habrá que ver cuántos coches se han hecho en la primera hora de trabajo (jah, qué satisfacción cuando se ha logrado hacer uno más que el día anterior!). Y verificar que las piezas solicitadas hayan llegado bien, y averiguar si se ha resuelto el problema del almacenamiento de los motores, y enviar a la oficina de métodos el informe sobre el cronometraje de los tiempos en la planta de vestiduras... Es muy importante todo eso; es muy importante un capataz: no es extraño que no pueda concederme un instante.

Yo no tengo prisa. Espero.

Sin duda habrá una pausa entre todas esas importantes tareas. El guardapolvo blanco halla repentinamente unos segundos para ocuparse de mi humilde persona. Justamente se aproxima un guardapolvo azul. El guardapolvo blanco lo interpela: "Ah, Dupré, aquí hay uno nuevo.

Pruebe a ponerlo en el carrusel de las puertas, ya que le falta uno. Y después no se olvide de enviarme la lista de los principales retosques de pintura de ayer, que voy a ver a Haulin en seguida." Y, con esas importantes palabras, respetuosamente recibidas, la frente calva vuelve a sumergirse en los papeles. Decididamente, un capataz es un señor muy importante. "Muy bien, señor Huguet", responde deferente el guardapolvo azul-Dupré. Y agrega secamente, dirigiéndose a mí: "Sígueme."

Volvemos a salir.

Dupré es jefe de equipo y tiene prisa, de modo que me entrega a un ajustador. Cascada jerárquica: "Muéstrale los vidrios", le dice el guardapolvo azul al ajustador. "Sígueme", dice el ajustador. El ajustador es un jefe mínimo, el menor de todos, apenas por encima del obrero profesional. Se le llama así porque se supone que "ajusta" las máquinas: en realidad tiene funciones administrativas, aunque a veces reemplaza a alguien en un puesto de trabajo, por algún contratiempo o una ausencia momentánea. No lleva guardapolvo, lo cual lo diferencia de los jefes, pero pasa buena parte del tiempo paseándose sin hacer nada, lo cual lo asemeja a ellos.

Este ajustador tiene los rasgos marcados de un marinó después de una larga carrera de navegación: es muy rojo y le encuentro una fisonomía de irlandés. Pasea por sobre todas las cosas una mirada hastiada de aventurero caído por azar en este rincón perdido de la industria automovilística, y la perspectiva de mostrarme lo que sea que haya que hacer con "los

vidrios" parece resultarle prodigiosamente aburrida. Nos arrastramos hacia el sitio: para decir la verdad, tiene aire de no importarle nada de nada. Que es lo que me dirán de él más adelante: "Todo le da igual." Lo cual, como juicio de los obreros sobre un ajustador, es evidentemente un elogio.

Fin del recorrido: una mesita a un lado de la cadena donde giran puertas que los obreros visten de vidrios, cerraduras, manijas cromadas. Sobre la mesita hay una pila de vidrios: uno de los obreros de la cadena los va sacando y fijando inmediatamente a la puerta en movimiento. Mi trabajo consistirá en preparar los vidrios, es decir ponerles su recubrimiento de caucho. Es un puesto inmóvil, pero cuyacadencia depende evidentemente del movimiento de la cadena. Me dan una especie de talco para evitar que el caucho resbale y un martillito. Es preciso calcular bien el movimiento para que la forma del caucho encaje exactamente en el vidrio: si no se coloca bien de primera intención, el caucho hace pliegues, se estira, se deshace en las curvas y es preciso rehacerlo todo. El colorado prepara dos vidrios a guisa de demostración, me pregunta si he comprendido ("sí"), me informa farfullando que el puesto es "de bonificación" y que tengo que hacer por lo menos trescientos veinte vidrios por día, y luego se eclipsa a paso lento, sin siquiera ver cómo me las arreglo con el primer vidrio. No es curioso.

Desde el primer instante me desagrada el contacto del caucho y el polvo en los dedos, y el olor insípido. Hago cálculos: trescientos vein-

te vidrios por día significan treinta y dos vidrios por hora, o sea algo menos de dos minutos por vidrio. ¿Cuántas veces por mes realizaré esa ínfima tarea aparentemente infinita? Bueno, no hay tiempo para pensarla, tengo que apresurarme: la provisión de vidrios baja a ojos vistas y el obrero de la cadena que viene a surtirme me lanza miradas de preocupación.

Media hora después estoy convencido de que tengo tanto porvenir en el recubrimiento de vidrios como en la soldadura con estaño. Jamás hubiera imaginado cuántas sorpresas pueden reservar un pedazo de caucho, un vidrio "de seguridad" y un polvo blanco, con el cual rápidamente he cubierto la mesa, los vidrios, mi chaqueta, mi cara. De cada tres vidrios dos me salen mal, y a fuerza de recomenzar no he hecho más que seis en media hora, en lugar de los dieciséis del mínimo. La existencia de reserva está casi agotada. Me enjugo la frente, aturdido, cuando llega un socorro inesperado.

Un tipo grandote con aspecto de play-boy, de jeans y cuello de tortuga, que trabajaba silbando en la cadena de las puertas, a unos metros de mi mesa, abandona su puesto y sin decir palabra se pone a recubrir mis vidrios. En diez minutos confecciona seis o siete.

Pausa de las ocho y cuarto: le doy las gracias. "No es nada, no es nada." Me asombro de que haya podido abandonar su puesto en la cadena por diez minutos. Ríe: "¡Ah! ¡Pero si están Pavel y Stepan!" Me explica que son tres yugoslavos que ocupan puestos sucesivos: entre los tres montan las cerraduras, tarea delicadísima, con muchos tornillos diminutos que hay

que apretar en recovecos inaccesibles. Pero son tan hábiles y trabajan tan rápido que han logrado reorganizar los tres puestos en dos, así uno de ellos puede estar permanentemente libre, por turno, para irse tranquilamente a fumar a los baños o a conversar con las mujeres de la planta de vestiduras. Tal es el sistema que ha permitido a Georges —así se llama— venir en mi ayuda. Y el jefe cierra los ojos ante el arreglo de los tres yugoslavos, pequeño grupo espontáneo de socorro mutuo, porque nunca hay problemas en ese eslabón de la cadena de las puertas (el "carrusel de las puertas", como le dicen). Obviamente, la administración debe haber acariciado la idea de suprimir uno de los tres puestos, en vista de que los yugoslavos logran reducirlos a dos, pero basta verlos trabajar para comprender que normalmente nadie podría resistir semejante ritmo. Parecen prestidigitadores.

Poco después sabré que Georges disfruta de una posición de jefe de banda. No sólo en el pequeño grupo de los tres del carrusel, sino en toda la comunidad yugoslava de la fábrica, que es numerosa. La Citroën concentra las nacionalidades por establecimiento: en Choisy yugoslavos, en Javel turcos... Devora colectividades enteras para poder controlarlas en bloque, cuadricularlas, espiarlas: infiltra intérpretes de la casa, combina la vigilancia en la fábrica y en la residencia, facilita la penetración de las temibles policías políticas, de la secreta española y marroquí, de los informantes de la PIDE portuguesa. A Javel, los turcos llegan por aldeas enteras, transportando intactas sus je-

rarquías feudales. El feudalismo es buen negocio para la Citroën. El jefe de la aldea llega a la fábrica por la mañana a la cabeza de su grupo de veinte o veinticinco hombres que hasta le llevan su maletín. En todo el día no tocará una herramienta. Aunque en el papel es un obrero como cualquier otro, en realidad se limita a vigilar, con la bendición de la Citroën. Y además los otros turcos le entregan una parte de su salario. Vertiginoso torbellino de naciones, de culturas, de sociedades destruidas, atomizadas, saqueadas, que la miseria y la expansión mundial del capitalismo arrojan, en migajas, a los múltiples canales de drenaje de la fuerza de trabajo. Camaradas turcos, yugoslavos, argelinos, marroquíes, españoles, portugueses, senegaleses, no he conocido más que jirones de vuestra historia. ¿Quién podrá alguna vez narrar entera la larga marcha que os ha traído, uno a uno, hacia el puesto de obrero o de peón, quién describirá a los vampiros reclutadores de mano de obra, lacayos de las multinacionales dedicados a exprimir la miseria de las más remotas aldeas, los burócratas y los traficantes de autorizaciones de todo tipo, los contrabandistas de personas y los barcos sobrecargados, los camiones destortalados, los desfiladeros pasados al frío del alba, la angustia de las fronteras, los negreros y los vendedores de sueño?

La Citroën que los ha importado, jirones de sociedades arrancados vivos, piensa, dejándolos así coagulados, controlarlos mejor. Quizás sea cierto. Pero lo que conservan de organización nacional también es, para ellos, un medio

de resistir, de existir cuando todo los rechaza. Algunos inmigrantes ejercen entre sus camaradas una autoridad que, lejos de duplicar la autoridad multiforme del patrón, se opone a ella y la contrabalancea. Autoridad espontánea de una personalidad más fuerte que impone respeto a la administración, o punto de resistencia cultural de un letrado en la cadena (es inimaginable la importancia que tiene para la colectividad el "escriba" que, después de sus diez horas de cadena, en la residencia, todavía tiene energías suficientes para caligrafiar las cartas de sus camaradas analfabetos), o herencia de luchas pasadas (el FLN argelino ha dejado hábitos). Nunca sabré por qué, pero Georges es una persona importante para los yugoslavos. Y él lo hace notar discretamente: fuma cigarrillos ingleses, habla con elegancia y se mueve entre los eslabones de la cadena, las grúas, las cajas y las carrocerías como si circulara entre grupos de invitados en un salón. Su elegancia es como un desafío a la máquina Citroën, al envilecimiento del trabajo en cadena. Sonriendo, me da algunos consejos para una manipulación más racional de mi caos de vidrios y cauchos.

Fin del intervalo: Georges vuelve a su puesto y me guiña un ojo alentador. Recomienzo y todo me sale igualmente mal. A eso de las nueve vuelve a pasar el ajustador-marino-irlandés: echa un vistazo indolente a mi misera provisión, me observa encarnizarme con un caucho rebelde. "Así no, mira..." Hace otros tres vidrios. Me mira hacer uno, que me sale mal. Se encoge de hombros, alzando los ojos al cielo, y se aleja con aire de profundo aburrimiento. A

las diez tengo sólo un vidrio de adelanto y Georges vuelve a salvarme cuando está a punto de interrumpirse la alimentación de la cadena. Diez vidrios de adelanto: sumados a los que debo poder hacer, estoy salvado... por una hora. ¿Y después? ¡No voy a recorrer todos los puestos de la fábrica! Me vuelve la angustia: esta vez es seguro que me despiden. Cosa verdaderamente estúpida. Ideas negras sobre la debilidad de los intelectuales, la dialéctica del amo y el esclavo de Hegel, la atrofia de las manos en el sector de la especie que se ha reservado las estilográficas y los escritorios... Talco por todas partes, vidrios que resbalan, suciedad del caucho.

La navegación del ajustador pelirrojo lo trae un par de veces más por mis aguas: cada vez que pasa produce tres o cuatro vidrios de demostración; sin decir una palabra pero con visible reprobación. En varias ocasiones Georges vuelve a hacerme una provisión *in extremis*: así me arrastro hasta mediodía, sin mayores catástrofes pero perseguido siempre por el ritmo del carrusel de las puertas. El mediodía es la hora del almuerzo para el 85. Liberación provisional, pero no me hago ilusiones: soy incapaz de conservar ese puesto.

Marchamos al comedor, y a la una menos cuarto recomienza el trabajo.

Llevo unos minutos luchando con mi primer vidrio de la tarde cuando reaparece el colorado, flanqueado por el guardapolvo azul Dupré. Se complementan bien: el ajustador parece siempre triste y el jefe de equipo siempre preocupado.

—No lo logrará —le dice el ajustador al jefe.

—Tendremos que ponerlo en los asientos, porque Fernandes no ha vuelto —le contesta el jefe al ajustador.

—Deja eso y sígueme —dice una voz. Abandono sin pesar martillito, talco, vidrio Saint-Gobain y tiras de caucho negro. Breve trayecto a través de la sala: cada viraje revela nuevos recovecos, nuevas zonas de agitación. Puestos de trabajo inmóvil, puestos de trabajo en movimiento, miradas captadas al pasar: aburrimiento, fatiga, repetición, inquietud. Miradas nerviosas, miradas cansadas, un negro nervioso, una mujer agotada. Movimiento de coches resplandecientes, rojos, verdes, azules...

Llegamos al taller de vestiduras.

Tres personas —una mujer y dos hombres— están de pie ante unos caballetes: confeccionan asientos delanteros de 2 CV. Se coloca sobre el caballete la armazón metálica del asiento (un esqueleto de silla, una simple barra de metal gris o beige torcida y retorcida, con hileras de agujeros) y se le sujetan dos rectángulos de tela por medio de muchos circulitos de caucho. Cada circulito tiene dos ganchitos de metal, simétricos: uno se coloca en uno de los agujeritos de la armazón metálica, después se estira el circulito y se clava el otro en la tela (que no presenta ninguna abertura) mediante un golpe de pulgar. Hay que hacer fuerza para atravesar la tela. Una vez colocados en su sitio todos los circulitos, tenemos un asiento y un respaldo elásticos.

Al lado de los tres caballetes ocupados hay un cuarto desocupado: es para mí. Es tam-

bien un puesto "de bonificación": hay que hacer por lo menos setenta y cinco asientos por día. Como somos cuatro, eso representa trescientos asientos delanteros por día, es decir lo suficiente para equipar ciento cincuenta coches: de las cadenas a veces salen algunos más, pero la casa cuenta con nuestra microscópica bonificación por rendimiento para impulsarnos a cubrir la diferencia, y hasta más. Hacer un asiento consiste en incrustar cincuenta ganchitos en la tela: cincuenta golpes de pulgar. Para cumplir con mi cuota del día tendré que dar tres mil setecientos cincuenta golpes de pulgar. Contemplo, como en un sueño, los pulgares envueltos en vendas de los otros tres, que trabajan con rapidez mecánica.

"Eh, ¿has entendido?" interrumpe mi sueño el ajustador. "Bueno, entonces empieza, no tienes tiempo que perder." Coloco una armazón sobre el caballete, tomo un rectángulo de tela y dos circulitos de caucho: un golpe de pulgar, dos golpes de pulgar...

Al terminar el día había hecho veinticinco asientos y Dupré, el jefe de equipo, consideró que era un comienzo alentador. En efecto, dos días después alcancé el mínimo diario de setenta y cinco asientos. Ese tercer puesto iba a ser el mío.

El primer día en el taller de vestiduras regresé a mi casa con los pulgares hinchados y sanguinolentos. Desde la mañana siguiente los llevé,

igual que los demás, envueltos en espesos vendajes cuya superficie se iba convirtiendo en estopa por el frotamiento repetido de los ganchitos, pero que, a pesar de esa descomposición superficial totalmente antiestética, casi nauseabunda cuando el desagradable olor del caucho se iba mezclando con el de la cinta adhesiva deshecha, alcanzaban generalmente para evitar la destrucción de los pulgares. Con todo, los tres mil setecientos golpes de pulgar cotidianos hacían afluir la sangre y por la noche tenía la mano tan hinchada y pesada que después del trabajo necesitaba una hora larga para recuperar un movimiento más o menos normal. Sin embargo, en mi casa evitaba cuidadosamente toda presión del pulgar cuando debía tomar o sostener algún objeto. El olor del caucho y los vendajes deshechos me perseguía permanentemente, embotando mis sensaciones, entrisciéndome las comidas. Nadie hablaba de eso, pero los demás lo sentían también. Estornudábamos muy a menudo. Me salieron unas manchas rojas en el cuerpo, testimonio de un principio de alergia. ¿Qué hacer? Me acostumbré y dejé de preocuparme, pero en el fondo la sensación subsistía, constante. Descubría así otra rutina de la fábrica: el estar constantemente expuesto a la agresión de los objetos, a todos esos contactos desagradables, irritantes, peligrosos, con los materiales más diversos: láminas cortantes, polvos metálicos, caucho, aceites pesados, superficies grasosas, esquirlas, productos químicos que atacan la piel y queman los bronquios. A menudo uno se acostumbra, pero no se inmuniza jamás. Alergias debe haber

por centenares, nunca reconocidas. Después de terminar el trabajo te lavas a fondo, tratando de despegarte del cuerpo todo eso. Hay algunos que utilizan ácidos, detergentes, se encarnizan con su piel tratando de curarla y agravan el mal. Lo hacen en el taller mismo, al detenerse las cadenas, ante la mirada indiferente de los jefes: si quieren deshacerse la piel, que lo hagan; eso no le costará nada a la Citroën, no es como si destrozaran una carrocería. ¡Y todos los productos peligrosos cuyos efectos ignoramos! ¡El estaño, que indudablemente afectará los pulmones de Mouloud, no reconocido! ¡Los pistoleros del taller de pintura enfermos de benzoilismo no reconocido! Las bronquitis crónicas, los resfriados repetidos, las toses rebeldes, las crisis de asma, las respiraciones roncas. "Fuma demasiado", diagnostica, imperturbable, el médico de la Citroën. Y las pieles que se resquebrajan, se ulceran. Y los hombres que se frotan, se rascan. Aquí, en la cadena y en los puestos que dependen de ella, ningún cuerpo está a salvo. ¿Mi principio de alergia al caucho? Bah, es sólo una gota de agua.

Los días pasan, interminables, de diez en diez horas.

Me acostumbro al puesto. Mientras mis manos ejecutan su vaivén, miro a mi alrededor. En los intervalos converso un poco. Mi caballete es un punto diminuto en medio de la agitación del taller. Observo alrededor los múltiples trabajos de la fábrica de asientos: espumas, telas, caucho. Hay aquí gran concentración de

mujeres. Cerca de nosotros, el desfile de las carrocerías pintadas en la gran cadena —azul, verde, negro, ¡vaya! una camioneta amarilla para el correo— y más allá la llegada de los bloques de motor por una cadena aérea y la fijación del motor al chasis. El carrusel de las puertas ya no está a la vista, pero a veces aprovecho el intervalo para ir a saludar a Georges y a los yugoslavos.

Los cuatro de los asientos delanteros formamos un pequeño mundo. Observo a los otros tres: cada uno tiene su método.

La mujer trabaja a toda velocidad. Calza pantuflas y parece formar parte de su caballete, del piso del taller: nunca levanta los ojos de su armazón, nunca habla con nadie. Tiene los rasgos tensos, los ojos vacíos. Su actividad me asombra: al final del día, casi siempre supera los noventa asientos.

Hay un joven francés de pelo largo y rostro demacrado. Es bretón, de aspecto enfermizo (después sabré que es tuberculoso). Se llama Christian. Trabaja muy rápido, pero hace cuestión de honor de no hacer jamás un asiento más de los setenta y cinco reglamentarios. Casi siempre termina media hora o tres cuartos de hora antes del final de la jornada de trabajo y pasa ese tiempo paseándose por el taller y conversando. Los jefes con quienes se cruza suelen lanzarle miradas malévolas, pero ya ha cumplido con su producción: ¿qué pueden decirle? Está furioso contra la mujer, a quien llama "la loca". "¡Si la loca sigue dándole así nos van a aumentar la cuota otra vez! Es culpa de ella que estemos en setenta y cinco: antes eran

sesenta asientos por día, y éramos cinco para hacer el trabajo." (Aquí siempre hay un "antes", como para los récords deportivos: aquí han suprimido un puesto, allá han acortado el tiempo de una operación, más allá han aumentado la cuota en diez piezas; siempre se puede recortar un segundo, un minuto, un movimiento; ¿es que no va a terminar nunca?) "¡Pero mira a esa loca! Entonces nos pasaron a setenta y cinco y ahora somos sólo cuatro. Pero no hay manera de explicarle... ¿Y cuánto crees que cobra más al fin de la quincena? ¡Ni cincuenta francos!" Sacude la cabeza, asqueado.

La mujer, sombría, inaccesible, amurallada en su encarnizamiento en la producción de asientos, parece que llevara años allí. Años de clavar cuatro mil ganchitos por día, años de repetir esos frenéticos golpes de pulgar. ¿Lo hará porque cree que es su deber o por miedo a los jefes? ¿Qué desdicha familiar habrá detrás de esa vana lucha por producir algunos asientos más? No responde cuando intento hablarle. Nunca lo sabré.

El tercer obrero es un negro. Se mantiene en una posición intermedia: tres o cuatro asientos por encima de los setenta y cinco reglamentarios, justo lo necesario para dar muestras de buena voluntad, pero sin fanatismo. Es necesario quedar bien con los jefes, pero cuidando de no romper la norma. No es nada conveniente dar pruebas de independencia cuando se es inmigrante. ¿Quién iba a tolerar que imitara a Christian y se pusiera a pasear por el taller una vez cumplida su cuota? El primer jefe de equipo que encontrara lo pararía, ya

oigo la frase, cien veces repetida, mordaz: "Si no tienes ganas de trabajar vuélvete a tu tierra. Aquí no necesitamos holgazanes." Esa pequeña superación de la cuota es lo mejor que puede hacer para demostrar su solidaridad. Christian lo sabe y no lo toma a mal. De todos modos, sólo nos comunicamos mediante sonrisas o gestos: no habla una palabra de francés.

En cuanto a mí, a duras penas acabo mis setenta y cinco asientos por día. Y a veces al terminar la jornada me faltan dos o tres.

Pasan semanas.

Los días se acortan, la fábrica se hunde en el invierno, vasto navío reducido a su sala de máquinas. Cuando salimos por la tarde ya está oscuro. Cuando llegamos al amanecer todavía está oscuro. Vivimos con luz eléctrica. Hay que esperar el sábado para ver el día.

Noviembre: Pronto hará tres meses que hago asientos. La Citroën ha acortado la jornada de trabajo a nueve horas y cuarto y en los asientos, igual que en las demás secciones, han aprovechado la ocasión para acentuar un poco más nuestro ritmo: setenta asientos, es decir sólo cinco menos en una jornada reducida en tres cuartos de hora. Christian está furioso, tuvo unas palabras con Dupré. Salir tres cuartos de hora antes es un alivio, pero evidentemente sintieron necesidad de compensarlo con un poco de agotamiento suplementario...

Un día gris y frío. Estoy cansado desde la mañana.

Un golpe de pulgar, un ganchito clavado, un golpe de pulgar, un ganchito clavado, pulgar, ganchito, pulgar, ganchito, un asiento terminado. Coloco otra armazón vacía. Primer golpe de pulgar, ganchito. Una mirada a la mujer stajanovista: está descontrolada, veinte minutos de trabajo y está empezando el cuarto asiento. Observo el rápido vaivén de sus manos, el gesto repetido de los dos pulgares vendados sobre dos ganchitos: clap, clap. Siento vértigo. La fábrica de asientos gira al compás de esos dos pulgares incansables. La mujer, ojos fijos en su armazón, no ve nada. Siento las manos pesadas, los pulgares me duelen: ¿cómo hace esa mujer-máquina? Trato de seguir adelante. Segundo asiento terminado, nueva armazón, ganchito. Ella va en el quinto. ¿En el quinto o en el sexto?

El olor del caucho me da náuseas. ¿Cómo hace ella? ¿Y todos los demás, en la gran cadena? Puntos de soldadura; golpes de taladro; martillazo; motor ajustado. Otro coche. Otro coche. Y aquel senegalés de allá, que acaba de atornillar su sexagésima pieza en el bloque del motor, ¿sentirá sus brazos? Golpe de pulgar, ganchito. Los taladros de la cadena me taladran la cabeza. Recuerdo algo que he leído sobre las mujeres de Hong-Kong, medio ciegas a los quince años por haberse arruinado los ojos en el montaje de aparatos de transistores que aquí no cuestan casi nada. ¿Dónde van todos esos transistores? ¿Dónde van todos estos 2 CV? Autos, asientos, cosas, útiles, inútiles... Todo

gira. Todas esas cosas que se fabrican interminablemente, que devoran a Stephan, a Pavel, a Sadok, a Mouloud, a Christian, a la mujer de los asientos y a las muchachas de Hong-Kong que nunca he visto...

“¡Eh, viejo, despierta! ¿no estás bien? Estás muy pálido.” Christian está delante de mí, me sacude, su mano en mi hombro, su rostro agudo, delicado. “¡Eh!” Mirada inquieta. “¡No puedes seguir así, te vas a desmayar! Tienes que ir a la enfermería. Espera...”

Dupré, avisado, llega flotando en su guardapolvo azul, impecable, y me observa desde atrás de sus lentes. Esa limpieza planchada que nos humilla... “Y bien ¿qué pasa?” Christian responde: “Está enfermo, hay que mandarlo a la enfermería, recién estuvo a punto de desmayarse.”

Dupré refunfuña, vacila, observa mi atraso con los asientos. Eso le molesta: todavía hay provisión adelantada en la cadena, pero va disminuyendo, si no seguimos rápido va a haber problemas. Dupré es muy cuidadoso. Después de todo, si estoy realmente enfermo podrá remplazarme por alguien que recupere el atraso, lo cual no estaría nada mal. Se resuelve: “De acuerdo, te hago una orden.”

Munido de mi papel, me eclipsó, con una débil sonrisa hacia Christian, que ya ha vuelto a sus asientos: golpe de pulgar, ganchito. Para mí eso ha terminado, al menos por el momento. Los brazos me bailan eufóricos y siento la sangre retirándose de los pulgares, que se me van deshinchando. Abandono el olor de la gran cadena, se atenúa el ruido. Vértigo. Voluptuosidad

de no hacer nada. Los primeros minutos son embriagadores.

Llego a la enfermería. Voz dura del médico: "¿Y a éste qué le pasa?"

Aquí todo el mundo odia al médico de trabajo, lo llaman "el veterinario". "Le daría una aspirina a un muerto", me dijo Sadok un día que lo mandó de vuelta al taller de soldadura después de un cuarto de hora en la enfermería. Había regresado pálido, demacrado; se quejaba de dolores en el vientre y decía, empuñando su soplete: "Ese médico es un cerdo." Gravier, que andaba por ahí, lo había oído maldecir: "¿No estás contento? La puerta está abierta." "No, jefe, está bien, no he dicho nada..." Todos los obreros saben que los médicos de la Citroën reciben primas tanto más elevadas cuanto menos interrupciones del trabajo autorizan. El rendimiento, para ellos, consiste en mandar a los enfermos de vuelta a la cadena.

La enfermería, blanco-gris, huele a medicamentos, a enfermedad y a autos. Aun aquí me parece encontrar, tenaz, el olor del hierro y del caucho. Murmuro que me he sentido mal. El médico, ese cerdo de guardapolvo blanco que ha vendido su alma a la empresa, se vuelve hacia la enfermera y receta su panacea: "Vamos, déle una aspirina y que vuelva al taller." Pero evidentemente mi aspecto debe ser deplorable, porque la enfermera vacila y por fin arriesga: "Doctor, parece afiebrado, tal vez podríamos tomarle la temperatura." El experto accede encogiéndose de hombros y dedica su atención a un argelino que llega con una mano ensangrentada: "Y este imbécil, ¿qué se hizo?" El

obrero empieza a explicar, está nervioso, tiene dificultad para expresarse en francés. Adopta un aire contrito, como diciendo: "De veras, siento muchísimo molestarlos."

Devuelvo el termómetro: cuarenta grados.

"Bueno, está bien", concede el doctor, "mándelo de vuelta a su casa en ambulancia. Le firmaré tres días de licencia."

Me siento flotar mientras preparan los pañuelos. Enfermería mezquina, olor a desinfectante, el camarada argelino que regresa a la cadena con su vendaje, el teléfono que suena (una historia de benzolismo en la sección pintura, negada por el médico que se enoja: ¿con quién?, ¿una reclamación sindical?). La medicina del trabajo comprada, náuseas de nuevo, una oleada de olor a caucho en el recuerdo... todo sigue dando vueltas. La ambulancia, el chofer que me habla entre la niebla: "Vas a descansar." Callé. Ahora estoy en mi casa, en la cama. Pienso violentamente en cosas suaves, sedas, la piel de una mujer perfumada, rechazar todo aquello, el polvo, el caucho, el metal, el gris, el estrépito, sueño con una piel dorada, me sumerjo en mi fiebre, me hundo en una fantasmagoría de sol y mar, de conjunciones calurosas, jadeante de deseo de otra cosa entre las sábanas ya mojadas de sudor.

¡Cómo volaron esos tres días! Dormí la gripe y la fatiga, tuve una o dos reuniones, largas noches agitadas, entrecortadas por irrupciones naufragabundas de caucho, invadidas por rostros y carrocerías...

Y aquí estoy de nuevo, dejando atrás el reloj y el frío intenso del patio, en la llegada aterida de las sombras de la mañana, entre roces de chamarras, sacos y chaquetas. "¡Ah! ¡Aquí estás de vuelta! ¡Hola!" Las siete menos cinco: el taller está todavía silencioso, antes del estruendo de la cadena, pero ese silencio es una amenaza: todo está listo, las carrocerías, los engranajes, las máquinas contienen el aliento para la explosión de las siete. Cada obrero reconoce su lugar, sus herramientas, el montoncito de tuercas, de tornillos, de piezas, de ganchitos que dejó el día anterior, los cincuenta centímetros cuadrados de su universo. Coloca en un rincón la merienda envuelta en papel periódico, los franceses más viejos la cazuella gris que la esposa ha llenado de guisado. Sentado o recostado, cada uno se concentra para disfrutar los dos o tres minutos de ocio que quedan, que se diluyen, se desvanecen... ¡Ah, esos intersticios del tiempo con los que no se puede hacer nada, que quisiéramos retener, dilatar, cuando ya nos sentimos lanzados hacia el instante próximo del arranque y el estruendo!

Llego a mi puesto ¡vaya! está ocupado. Mi remplazante de esos tres días ya está ahí, preparando sus bandas de caucho. Es un argelino y ya tiene los pulgares vendados.

—Buenos días ¿estás aquí, en los asientos?

—Sí, me pusieron aquí. ¿Era tu lugar, antes?

—Sí.

Me sonríe, encogiéndose de hombros. Somos tan poca cosa, no sabemos hacer nada, sabemos hacer de todo. Un obrero sustituye a otro en un cuarto de hora. ¿Lo dejarán ahí? ¿Lo pasarán

a otra parte? ¿En un puesto mejor? ¿Peor? Sólo Alá es sabio. Mientras tanto, él prepara sus bandas de caucho. Las siete: estrépito. La cadena arranca y él también.

Yo me hago a un lado y espero. No mucho: Dupré llega a paso rápido, con la cabeza gacha, fiel a su imagen de jefe-abrumado-por-las-preocupaciones. Me interpela: "Sígueme." Bueno, significa que cambio de puesto. Sin duda el argelino hace más asientos que yo, y a Dupré le conviene tener adelanto en los asientos.

"Vas a descargar los balancines", me explica Dupré. Las cajas pintadas de los 2 CV llegan directamente a la gran cadena desprovistas de accesorios. Todas las piezas separadas (puertas, capós, guardafangos, cajuela) llegan del taller de pintura al taller de la gran cadena por una especie de cadena aérea, colgando de ganchos especiales (los "balancines"). Mi puesto es la terminal de esa cadena aérea: me corresponde descolgar cada pieza a su llegada, verificar que no tenga ningún defecto de pintura (rayón, "lágrima", corrimiento), y colocarlas sobre la carretilla apropiada (una para los guardafangos izquierdos, otra para los guardafangos derechos, una tercera para los capós, etc.). Tengo un gis para marcar las piezas defectuosas, que coloco a un lado para enviarlas a retocar. Cada pocos minutos llega un peón a traerme una carretilla vacía y llevármela llena hacia el puesto de montaje correspondiente: las puertas van al "carrusel", las demás hacia distintos puntos de la gran cadena.

—Entonces ¿has entendido?

Digo que sí. Dupré me observa unos minutos

descolgar mis pedazos de lata de todos colores, se asegura de que soy capaz de distinguir una puerta delantera izquierda de una puerta trasera derecha y de marcar con un círculo de gis un amontonamiento de pintura, y se marcha a atender a sus otras ocupaciones de jefe.

El peón encargado de las carretillas llega momentos después, galopando detrás de su aparato.

—Buenos días, ¿ahora eres tú?

Para mi sorpresa, es un francés bastante viejo, aunque esos puestos de peón en general son ocupados por inmigrantes. Tiene una frente amplia y los cabellos casi blancos: una cabeza de maestro o de profesor. Viste un gastado mameluco azul y pasa rápidamente de una carretilla a otra, lanzando a su alrededor breves miradas vivaces. Imposible iniciar una conversación: ya ha desaparecido con su carga de capós.

Este de los balancines es un puesto bastante bueno, con un poco de mantenimiento y un poco de control. Es verdad que hay que levantar los brazos bastante seguido, pero las piezas no son muy pesadas (los capós un poco más que las demás, y sobre todo incómodos). Además, como están pintadas, su contacto es menos desagradable que el de la lámina cruda, y no se corre el riesgo de cortarse los dedos con un pedazo de acero (en la sección de Gravier, en soldadura, hay piezas de metal que son verdaderas guillotinas ambulantes, y los tajos sangrantes son incontables). Lo malo es que es un puesto encadenado: el ritmo de mis movimientos depende estrictamente del sistema mecánico de

circulación de los balancines. En los asientos yo ya había organizado mi pequeña táctica individual para hacer trucos con el tiempo: aceleraciones, momentos más lentos, un esfuerzo más intenso por la mañana al empezar, un ritmo más tranquilo antes de comer y durante la digestión, puntas de velocidad para romper la monotonía. A pesar de lo duro del trabajo, me había habituado a esa relativa independencia del obrero 'solo frente a su banco de trabajo. "Bueno, dos más y me fumo un cigarro mientras descanso unos minutos." Aquí ya no es posible: el movimiento de la cadena no hace concesiones. Al principio me duele esa mutilación del libre albedrío que me quedaba, después me acostumbro y veo como ventajas el automatismo del trabajo y la fatiga menor. El automatismo reintroduce una pequeña esfera de libertad: miro a mi alrededor, observo la vida de mi pedazo de taller, me evado con el pensamiento, dejando de guardia un rinconcito de cerebro para detectar defectos de pintura.

Descolgado de balancines, una nueva rutina.

Los balancines están cerca del carrusel de las puertas: nuevamente estoy pues a pocos metros de los tres yugoslavos, muy cerca de mi efímero puesto de recubridor de vidrios. Esa ida y vuelta ha ampliado mi universo, ahora todo un sector del taller me es familiar: de los asientos a los balancines, pasando por el principio de la gran cadena y el carrusel de las puertas.

La maraña ensordecedora que me había aturrido el primer día se ha ido ordenando progresivamente, al paso de los itinerarios, los en-

cuentros y los puestos conocidos. Sigue siendo una aglomeración de cajas, rodar de fenwicks, ángulos rectos y depresiones agudas a lo largo de las encristaladas oficinas del capataz y el agente de sector, pero ya he adquirido hábitos: las visitas del taller de vestidura al carrusel de las puertas para saludar a los yugoslavos; el tercer escalón de la escalera que sube a la sección pintura, convertida en lugar habitual de la merienda; ahora Christian, que viene a charlar en las pausas o al fin de la jornada. Algunos hitos, algunos rostros familiares, lo suficiente para marcar un universo. Lo suficiente para aletargarse en el lento transcurso sin sorpresas de las nueve horas y cuarto de la jornada de trabajo. Lo suficiente para que los días pasen —lenta, tan lentamente!— indistintos, intercambiables: ¿fue el martes o el miércoles cuando Dupré se enojó con el senegalés del montaje de los chasis? ¿Hace una semana que Sadok vino a verme en el intervalo de las tres o hace ya dos?

Es como una anestesia progresiva: podría enroscarme en el letargo de la nada y ver pasar los meses —y quizás los años, ¿por qué no?— siempre con los mismos intercambios de palabras, los gestos habituales, la espera de la merienda de la mañana, después la espera del almuerzo, después la espera de la merienda de la tarde, después la espera de las cinco. De cuenta descendente en cuenta descendente, el día siempre termina por pasar. Superado el choque del principio, el verdadero peligro es ése, el aletargamiento: olvidarse hasta de las razones de la propia presencia en ese lugar. Conformarse

con el puro milagro de sobrevivir. Acostumbrarse. Uno se acostumbra a todo, aparentemente. Dejarse hundir en la masa, amortiguar los golpes, evitar los choques, cuidarse de todo lo que perturbe, negociar con la fatiga, buscar refugio en una subvida. Qué tentación...

Concentrarse en las pequeñas cosas. Un detalle ínfimo ocupa una mañana entera: ¿Habrá pescado en el comedor? ¿O pollo en salsa? Nunca había percibido con tanta agudeza como en la fábrica el sentido del término "economía". Economía de gestos, economía de palabras, economía de deseos. Esa medición secreta de la cantidad finita de energía que cada uno lleva dentro y que la fábrica la extrae, y que ahora tengo que contar si pretendo conservar una minúscula fracción, no terminar completamente vacío. Vaya, en el intervalo de las tres iré a llevarle un periódico a Sadok y a discutir la situación del taller de Gravier. Y luego, no, hoy estoy demasiado cansado: hay que bajar una escalera, subir otra, regresar corriendo... otro día. O a la salida: esta tarde no me siento capaz de dilapidar mis diez minutos de descanso. Otros, sentados a mi alrededor con la mirada vacía, están haciendo los mismos cálculos: ¿ir hasta el extremo del taller a hablar con Untel o a pedirle un cigarro? ¿Ir a buscar una limonada a la máquina del segundo piso? Es necesario soportarlo. Economía. La Citroën mide al segundo los gestos que nos extrae: nosotros medimos al milímetro nuestro esfuerzo.

¿Cómo iba a imaginar que podrían robarme un minuto, y que ese robo me dolería tanto

como la más sórdida de las estafas? Cuando la cadena se pone de nuevo en movimiento, brutal, pérvida, después de sólo nueve minutos de intervalo, los gritos se elevan de todos los rincones del taller: "¡Eh, no es la hora! ¡Falta un minuto!... ¡Cerdos!" Gritos, pedazos de caucho que vuelan en todas direcciones, conversaciones interrumpidas, grupos que se disgregan apresuradamente. Pero el minuto ha sido robado, todo el mundo vuelve al trabajo, nadie quiere hundirse, pasarse media hora envenenado para volver a su sitio normal. Pero ese minuto nos hace falta, nos duele: dolor de la palabra interrumpida, dolor del sandwich inconcluso, dolor de la pregunta que quedó sin respuesta. Un minuto. Nos han robado un minuto. Precisamente el que nos hubiera descansado, y lo hemos perdido para siempre. A veces, sin embargo, la cruel estratagema no da resultado: demasiada fatiga, demasiada humillación. Ese minuto no lo van a conseguir, no vamos a dejar que nos lo roben: en lugar de disminuir, el estruendo de la cólera va en aumento, el taller entero resuena. El griterío crece, y tres o cuatro audaces terminan por correr al arranque de la cadena para cortar la corriente y detenerla de nuevo. Acuden los jefes agitados, como es su deber, blandiendo los relojes. Un poco de discusión y el famoso minuto ha pasado tranquilamente. ¡Esta vez ganamos nosotros! La cadena vuelve a ponerse en marcha sin objeciones. ¡Defendimos el tiempo de nuestro descanso y nos sentimos mucho mejor! Pequeña victoria: hay hasta sonrisas en la cadena.

Estas escaramuzas te despiertan, ahora estás

alerta. Pero luego te vuelve a invadir la languidez de los gestos repetidos. Ah, enroscarse en la rutina, ahorrar fuerzas, aceptar la anestesia, esquivar todo lo que perturbe aumentando la fatiga... Un guardafangos azul de Prusia, un capó blanco, una puerta trasera izquierda rayada, la marco. No preocuparse por nada; disfrutar la pausa, un cigarrillo, dos o tres palabras anodinas con el hombre de las carretillas. No mucho, no cansarse. Vuelta al trabajo, falta poco para la comida, pensar en el menú. Un guardafangos, un capó, una puerta.

¿La paz de la nada? Imposible, los balancines no son una isla. El mundo se me echa encima, tumultuoso.

El hombre de las carretillas me había intrigado desde el primer día. ¿Por qué un francés ya entrado en años en un puesto de peón? Qué extraña esa cabeza de profesor saliendo de un mameluco demasiado grande, gastado, como de presidiario. Siempre en movimiento, muy locuaz, perpetuamente inquieto, hablaba de una cosa y otra en los breves instantes en que sus periplos por el taller lo traían a aprovisionarse de piezas sueltas en la terminal de los balancines. Se había presentado, se llamaba Simón.

Una mañana, Simón vino a verme durante el intervalo. Parecía muy agitado. Durante la primera hora y cuarto de trabajo, contra su costumbre, no había abierto la boca, galopando más rápido que nunca detrás de sus carretillas. Después, en el intervalo, me dice muy molesto, hablando a toda velocidad: "¿Podrías prestarme

cien francos? Es que mi mujer está enferma. Pleuresía. No tenemos un centavo, es para las medicinas."

Tengo esa suma encima y se la doy.

Se tranquiliza y nos ponemos a conversar. Le pregunto por qué es peón, y si no puede conseguir de la Citroën un puesto mejor pagado. Vacila antes de responder y luego dice, revolviendo ojos asustados: "Oye, ya han cerrado los ojos para tomarme, así que no puedo quejarme. Tengo que tener cuidado."

Nueva vacilación. Intrigado, no digo nada. Por fin agrega, en voz baja:

—Es que... tengo un expediente... un expediente judicial.

¿Simón? ¿Un expediente judicial? ¿Este tranquilo padre de familia? Me cuenta la historia: su mujer constantemente enferma (los pulmones), los honorarios del médico, los medicamentos, no podía pagar la renta. Procedimiento judicial, embargo, finalmente desalojo: se encuentra en la calle con su mujer. En la precipitación, algunos efectos personales (sobre todo ropas) han quedado adentro; es invierno, hay que recuperarlos inmediatamente: rompe los sellos colocados sobre la puerta de su vivienda y saca sus cosas. Por ese delito (violación de domicilio) fue arrastrado ante un tribunal que lo condenó a tres años de prisión. TRES AÑOS.

Y desde entonces carga con un "expediente", vive en el terror constante, se conforma con los peores empleos y se porta muy bien, agradeciendo que "cierren los ojos".

Le están haciendo un favor, ¿no es verdad?

Porque, en principio, la Citroën exige de sus obreros un pasado de buena conducta: es necesario presentar un certificado en los quince días siguientes al ingreso, antes de finalizar el período de prueba. Es evidente que hay que ofrecer serias garantías de moralidad para trabajar en la cadena: ¡no le van a pagar ochocientos francos por mes por diez horas diarias de trabajo a cualquier delincuente! Pero no por eso se crea que, tras esa rigurosa selección, la Citroën considera que sus obreros son personas honradas. De ningún modo. Para la Citroën, todos los obreros son ladrones en potencia, delincuentes que todavía no han sido atrapados con las manos en la masa. Somos objeto de una rigurosa vigilancia por parte de los guardias, que con frecuencia proceden a registrarnos a la salida de la fábrica ("¡Eh, tú, ahí!... Sí, tú, abre esa bolsa...") "A ver, ábrete el saco, te ves muy hinchado.") Registros humillantes, estúpidos, sandwiches minuciosamente deshechos. Eso para los obreros, desde luego: jamás registrarán uno de esos coches de los empleados, que circulan libremente, aunque todo el mundo sabe que se llevan cajas de velocidades enteras y todos los accesorios que les parece. Ellos tienen la impunidad asegurada, pero el pobre tipo a quien pesquen sacando media docena de clavos será despedido en el acto.

La historia de Simón me ha dejado helado: tres años, expediente, no puedo creerlo. Él parece aliviado por haberme confiado su secreto: ahora somos cómplices. Me cuenta su vida, en retazos, y me mantiene al tanto de la evolución de la enfermedad de su mujer. Y de pronto,

entre dos carretillas de puertas y capós, me confía su nostalgia de los hijos que nunca tuvo y su angustia por la soledad, si llegara a pasarle algo a su mujer.

Yo también le hablo un poco de mí, surge entre nosotros una especie de intimidad. A través de sus confidencias poco a poco voy viéndolo bajo otra luz: aparenta portarse bien, pero su rebeldía subsiste, no ha hecho más que esconderla. Tiene astucias de niño. Me cuenta su participación secreta en tentativas de huelga, pequeños sabotajes, panfletos pasados de mano en mano. Se exalta relatándome el mes de mayo de 1968 en la Citroën de Choisy: Junot, el odiado agente de sector, con la entrada prohibida y ahorcado en efígie en la puerta principal, la fábrica ocupada, las barricadas. Él se quedó allí día y noche, prestando pequeños servicios a los camaradas del piquete de huelga, ayudando a fortificar la fábrica y a instalar trampas en previsión de un asalto de la tropa, y al mismo tiempo cuidando de no hacerse ver demasiado desde afuera. Siempre "disimulando" ("tengo que tener mucho cuidado ¿comprendes?").

Entre dos carretillas, sueña en voz alta con la revolución y sus ojos chisporrotean mientras me habla. Pero en cuanto aparece un jefe hunde la cabeza, recobra su expresión de buen peón inquieto y sale al trote a llevar sus capós y sus guardafangos al otro extremo del taller.

Alrededor de la gran cadena hay una densa vida social, exacerbada por la presencia de nu-

merosas mujeres en el taller de vestiduras. Christian, siempre curioseando, tiene opinión sobre cada una de ellas. Una tarde vino a verme durante el intervalo. Los yugoslavos también están ahí. Georges con su eterno cigarrillo inglés en la boca. Unos metros más allá, una rubia muy maquillada, de cola de caballo, está de gran conversación con Dupré, el jefe de equipo. Él está visiblemente en plan de conquista y la mujer, apoyada en su mesa de trabajo, muy sonriente, no lo desanima. Christian les lanza una mirada malévolas y sisea entre dientes, escupiendo en el suelo: "¡Esa cochina! ¡Sale con los jefes!" Juicio instantáneo, con toda su vivacidad bretona. Georges, que parecía ausente y miraba para otro lado, reacciona bruscamente y mirando a Christian a los ojos responde: "¿Por qué dices eso? ¡No le hace mal a nadie! No es fácil la vida para una mujer sola, ella se las arregla como puede. Cochinos son los jefes que se aprovechan, no ella." Silencio. Todos nosotros buscamos otro tema de conversación cuando el fin de la pausa nos separa.

Unos días después, por casualidad, salía de la fábrica con Christian cuando nos cruzamos con la misma mujer en la calle: iba con un niño pequeño y le apretaba la mano con fuerza. Era un niño hermoso, bien vestido, y ella caminaba muy erguida, comiéndoselo con los ojos, inaccesible al estruendo del tránsito, radiante de orgullo maternal. Nada que ver con la coqueta del 85 a quien habíamos visto "arreglarse con el jefe". Bastaba verla en ese momento para comprender que todo lo que hacía, lo hacía por

ese niño. Christian me lanzó una mirada avergonzada y no dijo nada. Nunca más le oí hacer un comentario sobre las mujeres del taller.

Mi trabajo de control me lleva a la reflexión: ¡Qué absurdo verificar la perfección de esas superficies lisas! Una lágrima en este guardafango izquierdo: ¡a un lado, de vuelta a la sección pintura! Una irregularidad en este pulido: ¡al retoque! La pintura se ha escurrido un poquito en el borde de este capó blanco: ¡que lo rehagan! Control. Supercontrol. Tiene que brillar, la apariencia tiene que ser perfecta, es indispensable llenarle el ojo al comprador. Porque al final de todo está la venta: a través de esta dictadura del objeto (la menor imperfección nos pone en evidencia ante la jerarquía), es la tiranía del sector comercial lo que se ejerce sobre nosotros: vendedores, representantes, concesionarios, agentes de publicidad, complejidades del *marketing*, comprometidos a su vez con los caprichos de la moda, las apariencias, el prestigio. Lo que se vende no es un coche sino un sueño resplandeciente. No importa que todos sepamos que después de unos días de uso su perfección de pequeña maravilla se habrá desvanecido: lo que importa es que dé el golpe en la sala de exposición. Y ahí estamos todos nosotros, como imbéciles, controlando, tanteando, retocando, alisando, vigilando. ¿Vigilando? Pero nosotros somos los vigilados, vigilados por esas superficies lisas, siempre nuevas y siempre idénticas: azul cielo, azul noche, bermellón, esmeralda. Un rayón o una capa de pintura

insuficiente nos denuncian, y si llega a haber demasiados defectos, los jefes se lanzan al asalto: acuden los sacos blancos y hasta los trabajos. A ese nivel, la cosa es grave: un alto personaje no se molesta por nada. Hay que verlos agitarse, a los tipos de los "métodos" o del "comercial", auscultar la materia, investigar las imperfecciones de la pintura o del baño químico, preguntándose si no está demasiado caliente, demasiado frío, demasiado húmedo, ¡para el coche, naturalmente! Nosotros podemos reventar de calor o tiritar en las corrientes de aire, les da igual. A nosotros ellos no nos ven, nos apartan con un gesto impaciente si estorbamos sus movimientos u obstruimos maliciosamente el paso de la luz. A veces el capataz, servil, hace explícito el gesto de impaciencia del traje: "¡Vamos, viejo, apártate, no ves que estás molestando al señor Bineau!", mientras el señor Bineau en cuestión contempla el trozo de hierro pintado con aire de amante del arte, alejándose, acercándose, entrecerrando los ojos, colocándolo más a la luz, y los demás contienen el aliento para no perturbar al experto.

Las carrocerías, los guardafangos, las puertas, los capós, son lisos, relucientes, multicolores. Nosotros, los obreros, somos grises, sucios, gastados. El objeto se ha chupado todo el color y no queda nada para nosotros. El coche resplandece con mil luces cuando avanza suavemente por todas las etapas de su vestido, se va enriqueciendo de accesorios, de cromados, su interior se cubre de telas suaves, todas las atenciones son para él. Se burla de nosotros, nos insulta. Para él, sólo para él son las luces de

la gran cadena: a nosotros nos envuelve una noche impenetrable.

¿Cómo no sentir impulsos destructivos? Cuál de nosotros no sueña en algún momento con vengarse de esos mugrosos coches insolentes, tan tranquilos, tan lisos... ¡tan lisos!

A veces alguno estalla y pasa al acto. Christian me cuenta la historia de un muchacho que lo hizo aquí mismo, en el 85, poco antes de mi llegada. Todo el mundo se acuerda todavía.

Era un negro grandote, fornido, que hablaba el francés con dificultad pero lo hablaba un poco. Atornillaba un elemento del tablero de instrumentos: cinco tornillos en cada coche. Ese viernes por la tarde ya debía haber puesto quinientos tornillos: de repente empieza a dar alaridos y se arroja sobre los guardafangos blandiendo su desarmador como un puñal. Lacera más de diez carrocerías antes que un grupo de guardapolvos blancos y azules, llegados apresuradamente, logre dominarlo y arrastrarlo, jadeando y gesticulando, hasta la enfermería.

—Y luego ¿qué pasó con él?

—Le dieron una inyección y una ambulancia lo llevó al manicomio.

—¿Y ya no volvió?

—Sí. Estuvo tres semanas en el manicomio y lo mandaron de vuelta diciendo que no era nada grave, sólo una depresión, y la Citroën lo tomó de nuevo.

—¿En la cadena?

—No, en un puesto de bonificación, pero justo al lado del que tenía antes. Mira, recubría cables allá, donde ahora está el portugués. Quién sabe qué le habrían hecho en el manicomio, se

había puesto muy raro: estaba siempre como ausente, nunca volvió a hablar con nadie. Recubría sus cables con una expresión vacía, sin decir nada, casi sin moverse... inmóvil como una piedra, ¿entiendes? Dicen que curado. Y después un día ya no volvió. Quién sabe qué habrá sido de él.

EL COMITÉ DE BASE

Diciembre en los balancines...

Tengo momentos de exasperación: ¿qué he hecho en cuatro meses, aparte de 2 CV? No entré a la Citroën para producir coches, sino para "hacer trabajo de organización en la clase obrera", para contribuir a la resistencia, a las luchas, a la revolución. En nuestras discusiones de estudiantes siempre me opuse a los que entendían el establecimiento como una experiencia de reforma individual: para mí, el trabajo de los intelectuales como obreros sólo tiene sentido político. Y ahora, aquí, lo que no encuentro es precisamente el modo de ser políticamente eficaz. ¿Por dónde empezar? Una fábrica es inmensa, incluso una fábrica de mil doscientas personas. Es imposible conocer a todo el mundo: los encuentros, las amistades, se producen al azar. El vecino de puesto, un tipo simpático que inicia una discusión en el comedor, en el vestuario. Eso es lo que permite resistir, respirar un poco, pero es el azar, y no necesariamente lo relaciona a uno con los más "combativos", como suele decirse.

Visto desde afuera, el establecimiento parece sencillísimo: uno consigue trabajo y se dedica a organizar. Pero aquí esa "inserción en la

[68]

clase obrera" se diluye en una infinidad de situaciones individuales donde no logro encontrar un punto de apoyo sólido. Hasta las famosas palabras "clase obrera" han dejado de tener para mí el significado que tenían en el pasado. No es que antes ignorara que encubrían una realidad más profunda, pero la variedad y la movilidad de esta multitud de obreros que me rodea me han conmovido y deprimido. Aquí cada uno es un caso, cada uno tiene su historia, cada uno rumia su táctica y a su modo anda a tientas en busca de una salida. ¿Cómo orientarse en ese universo semipenitenciario, indefinidamente provisional? ¿Quién puede imaginar que "hará carrera" de obrero? ¿Quién en el fondo no lamenta estar aquí y no siente la afrenta que representan esos trabajos fragmentados como una especie de desgracia o de accidente? Todos se pasan inventando soluciones, todos sueñan con regresar al pueblo y abrir un pequeño comercio. Muchos juegan con persistente empeño, sin lograr otra cosa que reducir sus ya magras quincenas de cuatrocientos francos. Otros tienen "golpes" afuera: ¿cuáles? Y después hay tráficos de todo tipo, y los trabajos extras del sábado y domingo: luego de una semana de cadena, es una buena manera de morir rápido.

Sí, ¿cómo hallar un punto de apoyo?

Hago el inventario de mis amistades, de los obreros que conozco, de los que podría tratar de reunir.

Christian, el bretón tuberculoso de la fábrica de asientos. Tiene dieciocho años, representa dieciséis: vivaz, nervioso, sigue en los asientos,

exasperado por el pasar estúpido de los días: nueve horas y cuarto de golpe de pulgar-ganchito-asiento... Y como si eso fuera poco, tiene terribles problemas con su novia, con los padres, etc. Por la mañana llega con el rostro tenso y los ojos hinchados: su novia es estudiante y la familia ve con malos ojos que salga con un obrero. Además, como vive en una residencia Citroën donde impera una disciplina de cuartel, no tienen dónde encontrarse. Una noche los invitó a mi casa y les dejé una habitación. Son una pareja extraña: ella es dulce y sonriente, bastante mayor que él. Él habla agitadamente, haciendo proyectos, y ella lo escucha arrobada. Poco después hallaron una bohardilla, y Christian me describe sus fines de semana: como no tienen dinero se pasan el día en la cama, tejiendo los dos. Me imagino el tejido apareciendo por encima de las cobijas, a Christian, con la mirada penetrante que tiene en el taller, contando los puntos. Y haciendo proyectos, siempre haciendo proyectos... Es duro volver a la fábrica el lunes por la mañana y atacar la zarabanda pulgar-ganchito. Seguramente Christian hará algo si se presenta la ocasión, pero ¿qué puedo proponerle? Le he hablado de la China, de Vietnam, le he pasado periódicos: "No están mal tus papeles", comentó, y luego habló de otra cosa.

Sadok, el argelino de rasgos asiáticos que vi "hundirse" el primer día en el taller de Gravier, me invita con frecuencia a "La Choppe", el café que está al lado de la fábrica. A las cinco, después de pasar por el vestuario, me espera y me dice con voz vacilante, como si de veras

me pidiera algo: "¿Te tomas una copa?" Y casi siempre permanece en silencio ante su cerveza, sonriendo vagamente; parece contento de tener compañía. A la tarde vacila en abandonar la fábrica y sus inmediaciones, pierde tiempo: su temor a la soledad es algo extremo, es casi pánico. A través de los fragmentos de información que me da voy comprendiendo que no tiene raíces, ni siquiera en Argelia: la guerra ha arrasado todo. Nadie le escribe, no tiene a quién escribir: si le ocurriera un accidente a nadie le importaría, desaparecería de la superficie sin dejar una huella.

Un día vino a verme muy molesto. El propietario de la casa en que vivía —un traficante del sueño, que alquila tres camas superpuestas en un cuarto donde no cabe nada más— lo había echado. No tenía dinero, no sabía dónde ir a dormir, tenía miedo de que la policía lo detuviera si lo encontraba acostado en el suelo en un lugar público. Lo albergué varias noches, hasta que encontró lugar en una residencia. De pronto ya no pasa un día sin que me haga una visita o me invite al café. Me da noticias del taller de soldadura, de Mouloud el cabilio. "Eso no cambia, sabes. Las soldaduras van cada vez más rápido, hay cada vez más coches."

A él también le he pasado periódicos, pero lo siento aterrorizado por Gravier y un poco a la deriva.

Y todos los demás. Simón, los yugoslavos, los vecinos de la cadena, los que siempre se sientan a la misma mesa en el comedor, el viejo Jojo de la sección pintura, que tiene su armario

junto al mío en el vestidor. Discusiones, intercambios rápidos, y se acaba el tiempo, el fugaz paso por el vestuario, la confusión del comedor a mediodía, la pausa interrumpida: "¡Bueno, hasta la próxima!"

A veces tengo oportunidad de describir una huelga con ocupación y secuestro en Bretaña, o de relatar que en una planta siderúrgica de Shanghai los obreros abrieron grandes brechas en los muros, para tener comunicación con el exterior y para que el lugar de producción perdiera su aspecto carcelario. O de hablar de la enseñanza en Francia y sus sutiles métodos de eliminación de los hijos de obreros y campesinos.

¿Y después? Tanteos. Propaganda en migajas. Recuento de posibles activistas.

Todo eso me deja insatisfecho, no compensa los ciento cuarenta y cinco 2 CV que salen cada día, imperturbables. Soñaba con ser un ardiente agitador y heme aquí obrero pasivo, prisionero del puesto.

A veces trato de analizar de qué está hecha esta red en que me siento atrapado.

En primer lugar se me ha venido encima el trabajo, que abruma a todo el mundo desde hace mucho tiempo: diez horas o nueve horas y cuarto de gestos tensos, entrecortados por breves pausas en las que en primer lugar se trata de recobrar el aliento. Y todo el resto de la vida está brutalmente reducido, encogido, recortado: hay que comprimir la conversación en los escasos minutos del intervalo o el rápido almuerzo en el comedor: por la mañana te pones a hablar con tu vecino del vestidor sobre

una máquina peligrosa y la abundancia de accidentes de trabajo en la Citroën. Le das cifras, le cuentas lo que está pasando en Javel. Se interesa mucho, empieza a explicar lo que piensa que habría que hacer, pero ya hay que separarse para iniciar el trabajo, cada cual debe correr a su taller. Se prometen continuar por la noche, pero cuando llegas al vestidor de vuelta han pasado más de diez horas, todo el mundo está agotado, has olvidado dónde estabas, y él también. De todos modos intentas continuar la discusión, pero él tiene prisa por irse, te dice rápidamente: "Tenemos que seguir esa conversación en algún momento", y desaparece, apurado.

El tiempo se ha convertido en un bien escaso.

Celebrar una reunión: afuera, es una cosa mínima, pero aquí en la fábrica de pronto me parece una indecencia pedir dos o tres horas de su tiempo a algunos compañeros sin un motivo serio, simplemente para ver qué se podría hacer. A pesar de todo, a menudo el fin de semana no les trae más que aburrimiento y un melancólico recuento de las horas que faltan para el lunes de mañana. Algunos jóvenes se van "de parranda": salida en grupo, club nocturno, cine o simplemente a emborracharse. Pero la mayor parte de los obreros, sobre todo los inmigrantes, caen en una especie de letargo: movimientos lentos, prolongadas conversaciones, horas eternas en el café. En ese abatimiento pasajero músculos y nervios intentan reconstituirse. Hace mucho tiempo que los domingos por la tarde me encuentro en los cafés del barrio

a inmigrantes inmóviles, perdidos en un sueño ante un vaso de cerveza intacto. Antes no les prestaba atención, ahora sí: en su mirada reconozco la angustia del tiempo que pasa sin que uno pueda hacer nada, la sensación dolorosa de cada minuto perdido, que los acerca al estrépito de la cadena y a otra semana de agotamiento.

Me digo, entonces, que debo respetar el ritmo de vida de la gente, que no es posible irrumpir bruscamente en un equilibrio que con tanta dificultad se reconstruye cada noche, al fin de cada semana...

Y luego, el miedo.

Es difícil de definir: al principio lo percibía individualmente, en uno o en otro: el miedo de Sadok, el miedo de Simón, el miedo de la mujer de los asientos. En cada caso podía hallarle una explicación. Pero con el tiempo voy percibiendo que me enfrento a algo más vasto: el miedo forma parte de la fábrica, es uno de sus engranajes fundamentales.

Para empezar, tiene el rostro de todo ese aparato de autoridad, de vigilancia y de represión que nos rodea: guardias, jefes de equipo, capataces, agentes de sector. El agente de sector sobre todo. Es una especialidad de la Citroën: un jefe de personal local, para unos pocos talleres, un policía oficial que completa la obra de los guardias, mantiene al día sanciones y suspensiones, preside los despidos. Siempre de traje, no tiene nada que ver con la producción, ni de cerca ni de lejos: su función es puramente represiva. El nuestro, Junot, es, como muchos otros, un ex militar colonial que cambió el ejército por la Citroën. Alcohólico de rostro

enrojecido, trata a los inmigrantes como antes a los "nativos", con desprecio y odio. Y también, creo, con cierto designio vengativo: hacerles pagar la pérdida del imperio. Cuando se pasea por un taller todo el mundo cambia más o menos de posición, aparentando concentrarse totalmente en el trabajo: las conversaciones se interrumpen bruscamente, los hombres callan y sólo se oye el alarido de las máquinas. Y si te llaman "a la oficina", o el capataz te hace señas de que quiere hablar contigo, o incluso si un guardia de casco te interpela bruscamente en el patio, siempre se te encoge un poco el corazón. Bueno, es bien sabido: dentro de la fábrica estás en una sociedad abiertamente policial, al borde de la ilegalidad si te pescan a unos metros de tu puesto o en un corredor sin un papel debidamente firmado por un superior, en falta por cualquier falla de la producción, despedible en el acto por cualquier confusión, castigable por un retraso de segundos o una palabra impaciente a un jefe de equipo y con otras mil cosas suspendidas sobre tu cabeza que ni siquiera te imaginas pero que ciertamente no olvidan guardias, capataces, agentes de sector y *tutti quanti*.

Y sin embargo el miedo es aun más que eso: te puedes pasar un día entero sin ver ni la sombra de un jefe (porque encerrados en sus oficinas dormitan sobre sus papeles, o porque una inesperada conferencia los ha hecho desaparecer a todos por unas milagrosas horas), y a pesar de eso sientes que la angustia sigue siempre presente, en el aire, en el modo de ser de

los que te rodean, en ti mismo. Sin duda en parte se debe a que todo el mundo sabe que los funcionarios de Citroën no son más que la parte visible del sistema policial de la empresa: tenemos entre nosotros a delatores de todas las nacionalidades, y sobre todo al sindicato de la casa, la CFT, banda de rompehuelgas y falsificadores de elecciones. Ese sindicato amarillo es la niña de los ojos de la dirección: afiliarse ayuda a ser promovido y a menudo el agente de sector obliga a los inmigrantes a hacerlo, amenazándolos con el despido o con la expulsión de las residencias Citroën.

Pero ni siquiera todo eso alcanza a definir completamente nuestro miedo: está hecho de algo más sutil y más profundo, está íntimamente vinculado al trabajo mismo.

La cadena, el desfile de los 2 CV, la precisión de los gestos, todo ese mundo de máquinas donde uno se siente constantemente bajo la amenaza de perder pie, de "hundirse", de "fallar", de ser desbordado, de ser rechazado. O herido. O muerto. El miedo supura de la fábrica porque la fábrica, al nivel más elemental, más perceptible, amenaza permanentemente a los hombres que utiliza. Cuando no hay un jefe a la vista y logramos olvidar a los delatores son los coches mismos los que nos vigilan con su movimiento rítmico, son nuestras propias herramientas las que nos amenazan al menor descuido, son los engranajes de la cadena los que llaman brutalmente al orden. La dictadura de los propietarios se ejerce aquí, en primer término, a través de la omnipotencia de los objetos.

Y cuando la fábrica ronronea, y los fenwicks se deslizan por sus sendas, y los guinches dejan caer estruendosamente sus carrocerías, y las herramientas lanzan sus alaridos rítmicos, y cada escasos minutos las cadenas escupen un nuevo coche que parte por el corredor rodante, cuando todo eso marcha solo y el estrépito acumulado de mil operaciones repetidas sin interrupción repercute permanentemente en nuestras cabezas, recordamos que somos hombres, y cuánto más frágiles que las máquinas.

Tremor del grano de arena.

He sacado mi tarjeta de la CGT. Pero por ese lado no pasa nada. La sección sindical administra el comité de fábrica (comedor, colonia de vacaciones, obras sociales) y en eso agota prácticamente sus fuerzas, particularmente debido a que la dirección de Citroën le opone una guerra de desgaste. Batallas de cifras, de déficit y de subvenciones negadas. De vez en cuando un panfleto denuncia del sabotaje al comité de fábrica por parte de la patronal, o convoca a un paro por una jornada intersindical del gremio metalúrgico. Esos días algunos obreros regresan a los vestidores una hora antes que los demás: son remplazados inmediatamente y la producción continúa como si nada. La CGT tiene fuerza sobre todo entre los profesionales, los obreros calificados franceses con trabajos de mantenimiento. El viejo Jojo, mi vecino de vestuario, fue quien me entregó mi tarjeta: él sigue de cerca los asuntos del sindicato, especialmente porque hace tiempo que libra una lucha

encarnizada para hacer reconocer sus problemas pulmonares como enfermedad profesional (hace años que trabaja en el taller de pintura). Pero para la mayoría de los obreros el sindicato es una de las instituciones de la fábrica, y así es como hablan de él, como de un recurso posible: "un día de éstos, por ese asunto de la bonificación del puesto, voy a subir a ver al delegado..." A comienzos de enero fui a la reunión anual de entrega de tarjetas: había quince personas alrededor de una mesa, tomando un aperitivo.

La resistencia. La adivino oculta en las comunidades inmigradas, murmurada en cabilo, en árabe, en servio o croata, en portugués; disimulada bajo una fingida resignación y lista a aparecer, vivaz e inesperada, en el clamor suscitado por el robo de un minuto de descanso. Resuena en la excitación de los viernes, cuando los hombres de la cadena tienen los nervios agotados, vuelan tuercas y trozos de caucho en todas direcciones y misteriosos accidentes inmovilizan a menudo los engranajes. O se encarna, más modesta, en la sencillez de un gesto de ayuda: el vecino a quien se le hace parte del trabajo para que no se hunda, Georges el yugoslavo viniendo en mi ayuda con los vidrios sin saber nada de mí, más que mi visible torpeza. Hay algo en las actitudes, también: mantenerse erguido, cuidar la propia apariencia en lo posible.

En ese sentido, el vestidor me resulta fascinante: funciona como un filtro. Todas las tar-

des se produce allí una espectacular metamorfosis colectiva: en un cuarto de hora de agitación febril todos intentan eliminar de su cuerpo y de su actitud las huellas del día de trabajo. Ritual de limpieza y reacondicionamiento. Todos quieren salir limpios, más aún, elegantes.

En algunos lavaderos el agua salta en todas direcciones. Desengrasantes, jabones, polvos, frotamientos energicos, productos cosméticos, extraña alquimia en que se mezclan olores de sudor, de aceite y de metal. Progresivamente se va atenuando el olor de los talleres y de la fatiga, cediendo ante el olor a limpieza. Finalmente, con cautela, cada uno despliega su traje civil y se lo pone: camisa inmaculada, a menudo corbata. Sí, es un filtro entre la atmósfera asfixiante del despotismo de la fábrica y el aire teóricamente libre de la sociedad civil. De un lado la fábrica: suciedad, trajes gastados, monos demasiado grandes, overoles manchados, actitud humilde, humillación de órdenes sin réplica ("¡Eh, tú!"); del otro la ciudad: traje, zapatos lustrados, cuerpo erguido y la esperanza de que te digan "señor".

De todos los inmigrantes, los más pulcros son los negros. El insignificante barrendero a quien acabo de ver flotando en una informe bolsa gris empujando de escalón en escalón su montón de basura, sale de la fábrica con traje de casimir de raya fina, camisa blanca limpia, corbata, zapatos relucientes y maletín de ejecutivo. Muchos obreros llegan y se van con maletines de ese tipo, donde guardan en general el sandwich del intervalo y a veces un periódico

de carreras, para preparar las apuestas. En la calle, en el metro, pasar por un empleado, un funcionario, un notable africano en misión... En otras circunstancias me parecerían pretensiones ridículas: aquí me parece parte natural de la resistencia obrera. Aprovechar toda ocasión de demostrar que uno no se va a dejar hundir. Un modo como cualquier otro de de mostrar respeto por sí mismo.

Más que en el análisis político es ahí, en esas íntimas manifestaciones de resistencia que percibo cada día, donde encuentro motivos de esperanza. En los peores momentos de exasperación subsiste una certeza vaga, casi inconsciente, de una fuerza subterránea muy próxima, que un día emergerá.

Entonces hay que esperar: me digo que algo acabará por suceder.

Y por fin algo sucede, en el mes de enero.

En dos momentos: primero el encuentro con Primo y después una provocación de Citroën, en forma de nota de servicio.

A Primo lo conocí mientras repartíamos panfletos. Esa mañana Yves, el camarada estudiante que hacía el trabajo exterior en Citroën-Choisy en combinación conmigo, distribuía un panfleto que habíamos mimeografiado el día anterior. Era una violenta denuncia de la CFT, el sindicato amarillo, cuyos matones acababan de cubrirse de gloria nuevamente golpeando a unos militantes a la puerta de la fábrica de Javel.

Aún es de noche y la distribución se desarrolla en silencio: en general los obreros que entran

toman el volante que les tiende Yves, lo doblan cuidadosamente y se lo echan a la bolsa para leerlo (o hacérselo leer) en algún momento tranquilo del día. Algunos lo van mirando mientras caminan, pero casi nadie se detiene. El frío intenso, la aprensión de iniciar un nuevo día de trabajo, todo el mundo en tensión: sólo un obrero de escasa estatura, muy erguido dentro de su abrigo, se ha detenido y permanece inmóvil junto a Yves, enfrascado en la lectura del panfleto.

Al terminar dice con una voz fuerte que resuena extrañamente en el aire helado:

—¡Ma, es verdad lo que dicen ahí! ¡No vamos a dejar eternamente que esos miserables nos golpeen sin hacer nada!

Y volviéndose hacia Yves agrega:

—¡Bravo, camarada! Tienes razón y no tienes miedo; eso está bien, hay que seguir.

Y estrecha la mano del estudiante, con el brazo estirado, en actitud ceremoniosa y solemne, como si estuviera firmando un tratado. Yves, que ha enrojecido de emoción, agita energicamente esa mano inesperada. Y no es un gesto ligero: hace ya tiempo que los hombres de la CFT provocan sistemáticamente peleas en las distribuciones de propaganda "izquierdista" y tratan de aterrorizar a los obreros que la aceptan, en Javel ya ha habido heridos graves: un hombre perdió un ojo, otros quedaron tendidos en la calle, ensangrentados. Los rumores empezaron a correr inmediatamente entre nosotros, en Choisy, y la atmósfera ya está cargada: manifestar su solidaridad como acaba de hacerlo el hombrecito del abrigo es un gesto valero-

so. Yves le agradece con frases entrecortadas y luego se pone a relatarle detalladamente los incidentes de Javel y las provocaciones de la CFT, y cómo esperamos poder responder con los obreros. El otro escucha atentamente, asiente con la cabeza, pide detalles, reacciona rápidamente cuando Yves cita un nombre conocido ("Ah, pero a ese Tabucci yo lo conozco, es un crápula, viene por aquí también, siempre anda con Junot").

Tres o cuatro obreros se han detenido a escuchar, formando un círculo. Yo estoy a pocos pasos, como siempre que repartimos propaganda: me acerco al grupo y me uno a la discusión: las maniobras de la CFT en Citroën-Choisy, los inmigrantes forzados a afiliarse al sindicato amarillo por el agente de sector, el espionaje en la fábrica y en las residencias... El hombrecillo aprueba, cita casos que yo desconocía. Finalmente mira la hora: "¡Caramba, tengo que irme, ya es la hora! ¡Hasta luego, muchachos, y fuerza!"

Entra a la fábrica, presentando su tarjeta al guardia como siempre. Yo lo sigo: "Ma, ¿tú también trabajas en la fábrica? ¿En qué taller? ¡Entonces nos volveremos a ver!" Cita en el comedor, al mediodía, para conversar.

Empiezo a ver a Primo con frecuencia: trabaja en el taller de pintura, arriba de nosotros, el 84. El taller de los vapores tóxicos, de los pulmones enfermos, del benzolismo, de las enfermedades de la sangre. Pero también el taller más combativo, empecinado en lograr el reconocimiento de sus enfermedades profesionales y en obligar a Citroën a modernizar sus locales

insalubres, mal ventilados, siempre en peligro de incendio.

Primo es siciliano, habla el francés muy bien, pero con un fuerte acento extranjero. Las responsabilidades le cayeron encima muy temprano y las enfrentó viniéndose aquí: campesino, hijo mayor de una familia numerosa, las malas cosechas y el desempleo del *Mezzogiorno* lo impulsaron a emigrar. Manda regularmente subsidios a la "famiglia", da por carta su opinión sobre los acontecimientos del pueblo y se preocupa por seguir los estudios de sus hermanos menores, a quienes envía consejos e instrucciones con el mayor cuidado.

Todavía no tiene treinta años, pero parece tener más, con su frente muy amplia, casi calvo, y sus mejillas curtidas de campesino meridional (el cráneo pálido que habitualmente cubre el sombrero contrasta curiosamente con su rostro color ladrillo). Sólo su sonrisa, que tienen algo de infantil, desmiente la prematura madurez de sus rasgos. Camina muy erguido, siempre vestido de oscuro, sin rebuscamientos pero sin negligencia, y me imagino que quienes lo ven por las calles deben dudar en caracterizarlo: tanto podría ser un agricultor endominado como un notario de provincia.

La ropa gris o negra que lleva fuera de la fábrica parece formar parte de él a tal punto que siempre me asombro cuando lo veo aparecer en la confusión del comedor con su traje de pistoletero, que es realmente espectacular: un gran overol verde, botas de caucho y manchas de todos colores, hasta en la cara. Los camaradas de la sección pintura parecen buzos

con escafandra con su aire de salir de quién sabe qué baño pútrido, todavía impregnados de olores químicos que raspan la garganta.

Las conversaciones en el comedor con Primo se van haciendo algo regular: conciso y exacto, hace siempre un uso lo más completo posible de esos veinte minutos. Todo le interesa. Yo le paso periódicos, libros, le comunico todo lo que sé sobre Citroën, sobre las demás fábricas, sobre la situación en Francia. En este momento corren rumores sobre una posible fusión Citroën-Fiat: ¿cómo se haría eso? ¿Agnelli reorganizaría la Citroën según los métodos italianos? ¿Podremos quizás vincular nuestras luchas a las de Turín, tan intensas en estos momentos? Los sindicatos, los remplazos, la seguridad, Primo tiene un conocimiento muy exacto del sistema de explotación de la empresa, de sus puntos débiles, del estado de ánimo de los obreros. Nunca dice "nosotros, los metalúrgicos", porque habla sin énfasis, pero hay algo en su manera de ser que lo dice constantemente. Nunca ha sido obrero en Italia pero se siente unido a sus camaradas de la industria automovilística italiana, en gran parte meridionales como él. Las huelgas guerrilleras del Piamonte —ritmos destruidos, comienzos de control de la producción por los obreros— lo apasionan. Cuando explica, cuando pregunta, siente intensamente la realidad de ese proletariado internacional al que Primo no olvida por un segundo que pertenece: metalúrgicos de Citroën, de Fiat, de Berliet, de Renault, de Peugeot, de Chrysler, de Ford; los millones de hombres de la cadena de la producción automovilística, dominados por engranajes

similares, unidos por encima de las fronteras en la repetición de gestos idénticos y en una resistencia de innumerables formas.

Pero Primo no se pierde en abstracciones: la suerte lo ha hecho obrero en Citroën y aquí es donde está. Ningún detalle de la opresión cotidiana lo deja indiferente. Afiliado de base al sindicato, no tiene más responsabilidad que la idea que él se hace de lo que debe ser la dignidad obrera: eso alcanza para mantenerlo permanentemente alerta. Siempre está dispuesto a "subir a ver al delegado" para explicarle el caso de un camarada en apuros, y regularmente me da información precisa sobre la situación de su taller, para completar nuestros panfletos:

"En pintura, la ventilación sigue sin funcionar. Ayer, otro obrero tuvo un accidente. Exigimos de la dirección las medidas elementales de higiene..." Firmado: Algunos camaradas del 84".

Hacia mediados de enero una breve nota de servicio de la dirección, colocada bien visible en todos los talleres, nos advierte que dentro de un mes, a mediados de febrero, empezará la "recuperación".

"Recuperación." Palabra amarga que retrotrae a la vuelta al trabajo en 1968. Durante las huelgas de mayo-junio, los obreros habían obtenido de una dirección aterrorizada algunos móderos adelantos en dinero. Todo el mundo lo tomó como pago de los días de huelga, impuesto a la patronal por la relación de fuerzas existente en ese momento, pero Citroën no lo

entendió así y al restablecerse el orden la dirección anunció que recuperaría el dinero en forma de trabajo suplementario no pagado: el horario se prolongaría cuarenta y cinco minutos, la mitad de los cuales se pagaría a la tarifa normal y el resto sería simplemente gratuito. Ese régimen fue impuesto desde principios de septiembre hasta mediados de noviembre, y luego la dirección lo suspendió (¿tal vez habrían disminuido las ventas?). La jornada de trabajo volvió a ser de nueve horas y cuarto y todo el mundo pensó que la famosa deuda de mayo del 68 (¡como si los obreros pudieran tener "deudas" con los patrones!) estaba saldada.

Ilusiones.

Durante la pausa se junta un grupo ante el pequeño texto impreso de la nota. Se oyen murmullos, algunos se hacen traducir. Asombro, confusión: "¡Y encima esto!", dicen los rostros, los gestos.

"A partir del lunes 17 de febrero de 1969 el horario de trabajo se extenderá a diez horas, fijándose la terminación de la jornada a las diecisiete y cuarenta y cinco. La entrada seguirá siendo a las siete y la duración del intervalo del mediodía de cuarenta y cinco minutos. La mitad de lo correspondiente a los cuarenta y cinco minutos suplementarios será retenida a título de rembolso de los adelantos concedidos al personal durante los meses de mayo y junio de 1968."

Leemos y releemos, como si hubiera una cláusula secreta. Sin embargo es bien fácil de comprender: han decidido hacernos trabajar nuevamente diez horas por día porque les con-

viene, y encima que les regalemos oficialmente veinte minutos de trabajo por día.

Y si no te gusta, allá está la puerta.

Indignado, Primo había corrido inmediatamente a ver al delegado en quien más confianza tenía, Klatzman, para preguntarle concretamente cómo pensaba responder la CGT. Klatzman es un cura obrero, sincero e inteligente, pero muy tímido: entiende su tarea como una serie de intervenciones concretas para tratar de resolver los casos más graves antes que como un trabajo de agitación. Su modo de hablar muy lento, eligiendo cada palabra, le da un aire timorato que no corresponde a la realidad: frente a la dirección de la fábrica no carece de firmeza. Creo que Klatzman es honrado, pero lo encuentro demasiado respetuoso de la jerarquía sindical para tomar iniciativas enérgicas: prefiere a otros curas obreros del barrio, militantes de base en sus fábricas, fervientes admiradores del Che Guevara, sedientos de justicia y de acción, a quienes voy a ver de vez en cuando en busca de ánimo y consejo.

Klatzman le prometió a Primo plantear el problema de la recuperación en la siguiente reunión de la sección de la CGT. La respuesta llegó a los dos días: Klatzman, profundamente avergonzado, tuvo que explicarle a Primo que luego de consultar con las secciones de la CGT de otras fábricas Citroën (donde también habría "recuperación" a partir del 17 de febrero) se había llegado a la conclusión de que la relación de fuerzas no permitía iniciar acción alguna. Los sindicatos ya habían llamado a rechazar la recuperación en el otoño de 1968 y la iniciativa

había terminado en un fracaso: unos cuantos militantes habían parado sin que nadie los acompañara. No podían permitirse más operaciones de ese tipo, que desmoralizaban a los afiliados de base. Además, la situación en el comité de fábrica era difícil: la CFT, apoyada por los medios de chantaje y de presión de la dirección, se ponía cada vez más amenazadora y el mínimo error de la CGT podía comprometer las próximas elecciones. En resumen, el sindicato no haría nada. Primo replicó que el llamamiento del otoño de 1968 había carecido de convicción, por decir poco; que en cada "jornada nacional de acción metalúrgica" el sindicato llamaba a los obreros a un paro que sabía muy bien que no acompañarían más de treinta personas; que esta vez se trataba de algo mucho más serio; que dejando hacer a la dirección sin reaccionar es como se estimula a la CFT, etc. Klatzman, con un ademán de impotencia, le respondió que la decisión no era de él y no podía modificarla, cualquiera que fuese su opinión personal.

Primo me relata esa conversación en el comedor; no acostumbra perder su sangre fría, pero esta vez sus gestos hacen temblar la mesa. "¡Pero no es posible! ¡No podemos dejarnos atropellar así!" Sí, ciertamente es necesario hacer algo. El tiempo apremia, hay obreros esperando con sus bandejas, de pie. Dejamos nuestros lugares. Hasta luego, a la salida.

Me paso toda la tarde rumiando planes, sin prestar atención a mis gestos maquinales. "¿Pasa algo?", pregunta Simón entre dos carreras, sorprendido de verme tan preocupado. Le digo que

estoy furioso porque pronto tendré que volver a trabajar diez horas por día. Me dice que él también, y añade que todo el mundo está disconforme, ya ha oído muchas conversaciones al respecto.

Me encuentro con Primo en el café, nos metemos en un rincón para hablar con tranquilidad.

De esa discusión surge el proyecto de organizarnos independientemente del sindicato, de reunir a todos los que se oponen a la recuperación para hacer huelga cuando llegue el día. Yo me encargaré de imprimir y repartir los volantes que redactemos juntos con la ayuda de camaradas de afuera, entre ellos Yves, a quien Primo ya conoce.

Le explico a Primo mi situación personal, el hecho de que me he "establecido" para contribuir a la lucha de los obreros dentro de la fábrica. No le sorprende, ya ha oído hablar del "establecimiento" y le parece bien. Puede ayudar a ampliar el horizonte de los obreros y a bajar a la tierra a los intelectuales de los grupos revolucionarios, que tienden demasiado a la abstracción. Todos saldrán ganando, y el impulso de la juventud hacia la clase obrera no lo deja indiferente: los estudiantes han cambiado, ya hay herederos de la burguesía capaces de rechazar sus privilegios y elegir el otro campo. Primo ve esas novedades con esperanza. Pero lo importante, desde luego, es lo que podamos hacer concretamente.

Hacemos un recuento rápido de todas las personas con que podemos ponernos en contacto: Primo cree poder contar con cinco o seis ca-

maradas del taller de pintura y algunos otros diseminados por la fábrica. Por mi parte hablaré con Christian, con Simón, con los yugoslavos, con algunos camaradas del taller de Gravier. Es preciso fijar una fecha de reunión: elegimos el viernes porque ese día el trabajo termina antes y en la paz del fin de semana es más fácil que todos tengan tiempo libre. Nos reuniremos en el Café des Sports, un gran café moderno que enciende sus luces de neón al otro lado de los bulevares exteriores y cuyo propietario presta de buena gana su subsuelo a grupos, con tal de que consuman.

Hay que preparar la reunión: me dedico a ello de inmediato, aprovechando los intervalos, el comedor, los vestidores, concertando citas en dos palabras en medio de las olas de gente que entra y sale alrededor de los relojes marcadores, a menudo en el café.

Aprovecho la ocasión para tratar de explicar mi "establecimiento" a todos los que creo conocer lo suficiente. Si vamos a actuar todos juntos sería deshonesto engañarlos.

Ya le había hablado del "establecimiento" a Sadok casi casualmente, porque había aparecido en una conversación en la fábrica: le había dicho que yo no era de verdad un obrero, que había terminado estudios para ser profesor. Él me había escuchado con una especie de escepticismo tolerante, dudando visiblemente de que alguien pudiera elegir semejante vida sin verse obligado a ello. Un poco la reacción del preso a quien el nuevo compañero de celda le decla-

ra: "¡Mi caso es distinto, yo soy inocente!" Habla todo lo que quieras, viejo, piensa el otro, ya conozco esa canción. Después, cuando lo echaron de la residencia y vivió en mi casa unos días, los montones de libros y papeles lo convencieron.

—Entonces ¿de veras podrías ser profesor o trabajar en una oficina?

—Sí.

No dijo una palabra más, pero sus ojos hablaban muy claro: "Estás loco."

La reacción extrema de Sadok fue única: la mayoría de los demás no se sorprendió en absoluto. Los yugoslavos tomaron nota del hecho sin comentarios. Simón me dijo: "Ah, bien ¿y hay muchos como tú?" y su rostro expresivo adquiere una expresión arrobadá, como si esperara noticias maravillosas. Pero apenas le respondo empieza a hablarme de otra cosa. Christian me hace muchas preguntas sobre la situación en las facultades y las relaciones entre los distintos grupos revolucionarios. Y luego el hecho pasa a ser una de esas características individuales a las que ya nadie presta atención. Nadie vuelve a mencionar el asunto.

Afuera el "establecimiento" parece ser algo espectacular, los periódicos han hecho de él una leyenda. Visto desde la fábrica no es gran cosa. Cada uno de los que trabajan aquí tiene una historia individual rica y compleja, con frecuencia más apasionante y más atormentada que la del estudiante provisionalmente convertido en obrero. Los burgueses siempre se imaginan que tienen el monopolio de la evolución personal, pero ésa es una farsa. Tienen el mo-

nopolio de la voz pública; eso es todo. Se exhiben. Los otros viven su historia con intensidad pero en silencio. Nadie nace obrero: se llega a serlo. Además aquí, en la fábrica, casi nunca se habla de alguien como "el obrero que..." No. Se dice "la persona que trabaja en la soldadura", "la persona que trabaja en los paragolpes." La persona. Yo no soy ni "el obrero" ni "el establecido", soy "la persona que trabaja en los balancines." Y mi peculiaridad de "establecido" ocupa un lugar anodino en el caos de destinos y de casos especiales.

La única diferencia real con mis compañeros de la fábrica —entre los cuales hay muchos obreros improvisados procedentes del campo o de otros países— es que yo siempre podría volver a mi posición de intelectual. Cumplio mi condena igual que ellos, pero tengo la posibilidad de darla por terminada en cualquier momento. Esa diferencia yo la siento intensamente, como una responsabilidad particular. No me es posible borrarla. Cualquiera que sea la represión, a mí nunca me alcanzará tan duramente como a ellos.

Me hago la formal promesa de permanecer en la fábrica hasta que me echen, cualquiera que sea el resultado de nuestra lucha, por dura que sea la represión: en ningún caso renunciaré.

Viernes, cuatro y media de la tarde: somos alrededor de veinte los reunidos en el subsuelo del Café des Sports.

Como estaba previsto, Primo ha traído a algu-

nos camaradas del taller de pintura. A uno de ellos, Mohamed, volveré a verlo con frecuencia. Pastor en Cabilia, se enamoró de la poesía y se puso a estudiar como autodidacta. Se vino a Francia con la esperanza de estudiar literatura: sin familia, sin beca, sin respaldo alguno, no tenía ninguna posibilidad y terminó de obrero en Citroën, pero conserva en su modo de hablar suave y rebuscado el recuerdo de sus sueños literarios. Es muy joven y de aspecto tímido; Primo me lo ha presentado como uno de los más activos del taller de pintura.

Ahí está Georges con otros cinco yugoslavos, y también Simón.

Sadok llega tarde, creo que quería estar seguro de que había gente en la reunión antes de participar: echó una mirada furtiva desde arriba, me dirigió una sonrisa con algo de saludo y algo de excusa y bajó a sentarse bien al fondo.

Mouloud no vino. Cuando fui a avisarle me dijo que no podía venir pero que estaba de acuerdo y que si hacíamos huelga contra la represión él participaría.

Muchos de los presentes son desconocidos para mí: españoles, negros de Malí y del Senegal.

Christian vino con un camarada francés, Jean-Louis, un joven meridional rubio y de barbita. Son muy unidos y muy diferentes: mientras que Christian, que es un manojo de nervios, está constantemente al borde del enfrentamiento violento con el sistema Citroën, Jean-Louis se maneja cautelosamente. Tiene un pie en el sindicato CGT, que piensa presentarlo a las elecciones de

delegados del personal, y el otro en la fila de promoción interna de Citroën, donde toma cursos nocturnos con la esperanza de llegar a ser profesional. Está alojado en una residencia Citroën de las duras, dirigida por un antiguo militar de carrera. Forzado a navegar entre tantos peligros, trata de no hacerse notar. Vino más por amistad con Christian y por curiosidad que por oponerse a la "recuperación"; en toda la reunión no habla más que para decir que sería bueno avisar a la sección de la CGT lo que pensamos hacer, con lo cual todo el mundo está de acuerdo.

La reunión dura muy poco. Primo y yo planteamos el objetivo: organizar el rechazo de la recuperación por medio de la huelga, prepararse para parar todos los días a las cinco de la tarde, a partir del 17 de febrero.

Lo primero que hay que hacer es ponerse en contacto con toda la gente posible. Después hay que redactar un volante. ¿Qué piensan de esto los camaradas?

El primero en hablar es Georges: se declara de acuerdo aunque escéptico sobre el resultado. Sin perder tiempo en consideraciones generales, se pone a describir la situación tal como podemos razonablemente preverla. Él mismo cree poder reunir a un número importante de yugoslavos, pero de todos modos él, Stepan y Pavel pararán a las cinco el 17 de febrero, y con seguridad arrastrarán a los dos portugueses del carrusel. Por lo tanto, la producción de puertas parará. Muy bien. Pero hay provisión de reservas para mucho más de tres cuartos de hora: eso no va a paralizar el taller 85. Simón

y yo pararemos los balancines, pero cualquier jefe o ajustador puede remplazarnos en un instante y restablecer el aprovisionamiento de piezas sueltas a la gran cadena. Tampoco el taller de asientos es determinante: desde luego Christian parará, pero eso no tendrá ningún efecto inmediato, en vista de la provisión de reserva, aun cuando el argelino y el negro que trabajan con él pararan también (en cuanto a la mujer, no parece muy probable). Conclusión: todo eso es insuficiente. Lo esencial en el 85 es la gran cadena de montaje: si la cadena se para habremos ganado, si no, todos los demás paros no detendrán la producción. Ahora bien, en esta reunión, ¿quién hay de la gran cadena? Absolutamente nadie. De aquí a la próxima reunión es imprescindible que nos planteemos como objetivo hacer contacto con obreros de la gran cadena, sin los cuales todos nuestros planes quedarán en el aire. Mientras tanto, Georges quiere saber, por curiosidad, con quiénes exactamente podemos contar en los demás talleres. No solamente en cifras globales, sino desde el punto de vista de la posibilidad de parar la producción. Porque si en todas partes es como en el 85...

Después de lo cual aplasta su colilla de cigarrillo rubio y calla.

Silencio. Su pequeño discurso ha caído como una ducha fría.

Veinte sobre mil doscientos, digamos cuarenta contando a los que estamos seguros de convencer, es evidentemente muy poco. Ya lo sabíamos vagamente, pero Georges acaba de obligarnos a tomar conciencia. La fábrica es

un monstruo que queremos parar. ¿Y si continuara tranquilamente su camino, indiferente a nuestra agitación? Georges tiene razón: una verdadera huelga consiste en interrumpir la producción, hacerles perder 2 CV. Si logramos eso habremos dado un golpe a la dirección y tendrá sentido a los ojos de todos. Si no, seremos aplastados, cundirá el desaliento y el sistema Citroën saldrá fortalecido.

Hacemos listas de la gente de los talleres: lleva muy poco tiempo. En las prensas, nadie. En pintura, Primo opina que es posible pararlo todo, a condición de ponerse de acuerdo con los escasos profesionales militantes de la CGT. ¿El taller de soldadura de Gravier? Sadok hace una mueca. Otro soldador del 86, un tunecino picado de viruelas, también parece tener serias dudas. Gravier es temido por todos; el taller, pequeño, está constantemente vigilado. ¿Los carristas? Nadie. ¿Los guincheros? Nadie. ¿Los "arrastradores", que se llevan y estacionan los coches terminados? Nadie. Son puestos clave, por medio de los cuales podemos tener esperanzas de bloquear el movimiento interno, pero allí no tenemos base, por el momento.

En resumen, todo está por hacer.

Esta huelga tendremos que construirla pacientemente, puesto por puesto, hombre por hombre, taller por taller. Es la primera vez que veo el problema desde ese ángulo. La lucha de clases a nivel de la trinchera. A nivel subalterno.

Entonces interviene Christian: ¿y si un grupo decidido fuera a cortar la corriente al comienzo de la gran cadena a las cinco y luego defendiera

el lugar contra los jefes que tratarán de restablecerla?

Georges descarta la propuesta con un gesto: ¿y después? Seis o siete despedidos en el acto por desorden dentro de la fábrica y ni siquiera tenemos la seguridad de parar la producción por más de cinco minutos. Al fin de cuentas, si la gente quiere recuperar no podemos impedírselo, es cosa de ellos. No, es necesario ponerse de acuerdo con gente suficiente para bloquear la fábrica, eso es todo.

Nadie responde: tenemos que ponernos a hacerlo.

Primo añade: "Bueno, nos queda un mes. En la gran cadena de montaje del 85 hay argelinos, marroquíes, tunecinos, yugoslavos, españoles, portugueses, malianos, senegaleses y camaradas de otros países. Hagamos un buen panfleto explicándoles lo que queremos hacer y traducciones a todas las lenguas de la cadena, para que todos los que saben leer entiendan y puedan contarle a los demás lo que dice. Despues iremos a verlos uno por uno para discutir."

La idea de los panfletos en varias lenguas le gusta a todo el mundo. Su función no es puramente utilitaria: es una muestra de respeto hacia las distintas culturas representadas en la fábrica, es una manera de pedir a las diferentes comunidades de inmigrantes que tomen las cosas en sus manos.

Ahora hay que redactar el texto: por qué rechazamos la recuperación. Las explicaciones abundan: se puede hablar de la fatiga de la jornada de diez horas, de que los que tienen

una hora de transporte para llegar y otra para volver ya no tienen vida alguna fuera de la fábrica; además, con la fatiga se multiplican los accidentes, y cada cambio de horario es una ocasión para intensificar el ritmo. ¿Y por qué no aprovechar la oportunidad para recordar reivindicaciones particulares? La calificación de los pintores, de los soldadores; los locales insalubres. ¿Y el racismo de los jefes? ¿Y la remuneración de las horas suplementarias? ¡Vaya! Ya no es un panfleto lo que vamos a hacer sino una novela...

Primo interviene nuevamente: "No vale la pena contar tantas historias: si la patronal quiere hacernos trabajar de nuevo diez horas con veinte minutos gratuitos es para humillarnos. Quieren demostrar que las grandes huelgas se acabaron y que Citroën hace lo que quiere con nosotros: es un ataque a nuestra dignidad. ¿O qué somos? ¿Perros? Haz esto, haz lo otro y cierra el pico. ¡Y no es posible! Vamos a demostrarles que no pueden tratarnos así. Es una cuestión de honor: eso lo entiende todo el mundo, ¿no? ¡Eso es lo que hay que decir, y basta!"

Hemos hallado el contenido del panfleto: en una esquina de la mesa escribo rápidamente lo que Primo acaba de decir de un tirón. Lectura: se modifican dos o tres palabras y queda lista la versión final, que todo el mundo aprueba y que será traducida al español, al árabe, al portugués... Me cruza la cabeza la idea de que esas palabras suenan muy fuerte en todas las lenguas: "agravio", "orgullo", "honor"...

Sacaremos un millar de ejemplares de la ver-

sión francesa, para distribuirlos en la puerta grande. De las traducciones imprimiremos cien ejemplares en cada lengua: esos volantes los pegaremos en la fábrica por todas partes, en los vestuarios y en los talleres, y los haremos circular de mano en mano.

Hace falta una firma y resolvemos poner: "El comité de base de Citroën-Choisy."

Nos volveremos a reunir el viernes próximo, en mayor número si es posible, para continuar.

La reunión terminó, volvemos a subir. El Café des Sports resuena con la animación del viernes de noche: humo, voces, gritos, carcajadas. Hay grupos atareados preparando las apuestas. Intercambiábamos saludos.

En la calle hace mucho frío: cae aguanieve sobre la banqueta resbaladiza. La noche ya ha envuelto los bulevares, donde se ven pasar los coches del fin de semana. Al otro lado, la fábrica no es más que una masa oscura, inerte hasta el lunes. Los camaradas se apresuran hacia el metro, alzándose el cuello del abrigo.

Me quedo inmóvil un instante, vaciado de repente por la semana, por la reunión. Pienso: ya está, ¿saldrá bien? Palpitación creciente, estremecimiento: la lucha que empieza aquí, ahora; la colectividad que se forma, tantas esperanzas... Me siento mareado.

—Entonces, ¿vamos a hacer esos spaghetti o no?

Primo me toca el codo, sonriente. Recuerdo que habíamos decidido cenar juntos en mi casa esta noche.

Vamos.

Construimos nuestra huelga.

Descubro que los balancines son un puesto estratégico: de allí parten las piezas de carrocería que Simón distribuye a lo largo de la gran cadena. De ahora en adelante, los volantes seguirán el mismo camino. Simón, loco de alegría, se los mete bajo el saco con ademanes de conspirador: esa actividad clandestina va muy bien con su carácter. Se lleva una carretilla de capós y vuelve sin nada: los españoles ya tienen sus volantes. Un viaje de puertas y ya ha entregado los volantes en árabe al marroquí de los faros delanteros. Me murmura detalles, describe rápidamente las reacciones de cada uno. Durante la pausa nos apartamos a hacer cuentas.

Los panfletos han causado una impresión enorme. Es nuestra dignidad lo que quieren quebrar con ese trabajo gratuito, repiten todos todos los días en todas las lenguas. Eso es más importante que la fatiga, la paga y todo lo demás: ¡la dignidad no tiene precio!

El negro de los asientos lo leyó en árabe, muy despacio, y después vino a darme la mano. Me promete que parará a las cinco.

Los pegamos por todas partes. El mejor lugar son los baños, porque ahí se puede leer tranquilo, al abrigo de las miradas.

Empezamos a causar algún efecto en la gran cadena: aquí y allá aparece alguno que promete parar a las cinco. ¿Serán suficientes?

En la segunda reunión del comité de base somos alrededor de treinta. Tomamos notas, hacemos cuentas, comparamos las reacciones, analizamos las razones que aducen los vacilantes, preparamos respuestas. Confeccionamos

una lista de puestos difíciles e importantes para la producción, los puestos que Citroën no puede volver a poner en marcha en dos minutos en caso de paro.

Conservo de ese período el recuerdo de un funcionamiento natural, casi tranquilo, y creo que lo mismo debe suceder con la mayoría de los compañeros: las ocupaciones cotidianas de la lucha nos libraban en parte de la angustia y la amargura. Todo adquiría sentido: por una vez los golpes, las humillaciones de la vida cotidiana no desaparecían en el pozo sin fondo de nuestra rabia impotente. Que insultaran, que mintieran, robaran, maltrataran: ya les habíamos abierto una cuenta secreta y cada vez que agregaban una injusticia nueva pensábamos: nos veremos el 17 de febrero.

Por fin teníamos un horizonte común, y adquirimos la costumbre de ampliarlo. Por la mañana, durante el intervalo de las ocho y cuarto, nos instalábamos en el tercer escalón de la escalera de hierro que llevaba de nuestro taller a la sección pintura. Allí, entre manchas de grasa y sandwiches a medio comer, celebrábamos reuniones políticas de seis o siete personas. Recuerdo con precisión una de esas conversaciones, y una respuesta de Georges. Simón, exaltado, hablaba de la inminente revolución: "Habrá que atacar inmediatamente los cuarteles para obtener armas..." Georges lo interrumpió, ligeramente burlón: "En esos casos lo que falta no son las armas, sino el valor de usarlas. Armas siempre se consiguen..." Simón hizo una curiosa mueca de escolar sorprendido en falta y se calló.

Entre la distribución de los volantes, nuestras pequeñas reuniones de taller, las sesiones del comité de base y el febril registro de nuestros progresos, ese mes de propaganda fue, al fin de cuentas, un mes de felicidad.

LA HUELGA

Lunes 17 de febrero, las cinco menos cinco.

¿Qué va a pasar? Estoy sudando, y no es por la fatiga del trabajo. Respiro con dificultad y siento palpitaciones sordas en el pecho: la angustia.

En este momento la idea de la derrota me resulta intolerable. Las razones se atropellan en mi cabeza: los semisordos de las prensas, los gaseados de la pintura, los espías de la CFT, los registros de los guardias, los chantajes de Junot, los minutos de descanso robados, el médico de trabajo comprado... Golpearlos en su seguridad, en su insolencia de animales sobrealmimentados, a los Gravier, los Junot, los Dupré, los Huguet y tantos otros que ni siquiera conocemos.

Las cinco menos dos minutos.

Por el honor, dijo Primo. Por nuestra dignidad, pusimos en los panfletos. En el fondo, todas las huelgas pueden reducirse a eso: mostrar que no han podido quebrarnos, que seguimos siendo hombres libres.

Tiene que salir bien, tiene que pararse la fábrica. Escruto los rostros. ¿Cómo saber? ¿Hemos explicado el asunto suficientemente? ¿No hubiéramos debido repartir volantes a la puerta

de las residencias? ¿Hacer una reunión especial con los carriistas? Sí, pero ¿cómo contactarlos? ¿El gordo Marcel? Poco conversador. ¿Pararán los senegaleses, como parece ser que han prometido?

¡Con tal de que los jefes no se pongan a hacer intimidación inmediatamente! Miro a mi alrededor: ni un guardapolvo azul, ni un guardapolvo blanco. Nos atacan con el desprecio: no nos importan los panfletos, la fábrica no va a parar porque la tenemos bien controlada; pararán veinte o treinta: los remplazaremos y la producción seguirá normalmente. Sí, es el desprecio, porque estoy seguro de que están alertas en sus jaulas de vidrio, listos para acudir si algo anda mal.

Georges me hace una seña: faltan sólo treinta segundos. El estrépito del taller está al máximo: estridencias, alaridos, taladros, tornillos, leznas, martillos, limas, pulidoras, caladoras, guinches...

Unos instantes apenas.

Ya está: las cinco en punto

Detengo los balancines y me quito los guantes: lenta, ostentosamente, para hacer ver a mi alrededor que estoy parando. Simón también se ha inmovilizado. Escucho: me parece que el ruido disminuye. Echo un vistazo al carrusel de las puertas: se ha detenido. Georges deja sus herramientas, Stepan y Pavel guardan sus cosas. Escucho con todas mis fuerzas la gran cadena: indudablemente hace cada vez menos ruido. De puesto en puesto, veo hombres que la abandonan.

Oigo todavía algunos golpes aislados de martillos, de taladros, y luego el silencio.

¡Cómo resuena en nuestras cabezas ese silencio!

Son las cinco y un minuto, y el taller de la gran cadena está parado.

Pero el juego no ha terminado: tenemos que apurarnos. Varias decenas de obreros han abandonado sus puestos, los huecos han detenido la cadena, pero son muchos más los que permanecen en su sitio, dudando. Ya no trabajan, pero están esperando. Y ya salen de todas partes, preocupados, los jefes, los ajustadores, los capataces: van a tratar de remplazar a los que faltan para poner de nuevo en marcha las máquinas: es ahora cuando tenemos que darle al paro un aspecto más masivo, antes de que lo logren. Georges y los yugoslavos lo han comprendido, y también Christian, que reacciona a toda velocidad: ya formamos una pequeña manifestación de alrededor de cincuenta obreros y avanzamos hacia la gran cadena, de puesto en puesto, para convencer a los camaradas de que paren en serio, de que se vayan al vestidor.

—Anda, para, ven con nosotros. Ya ves que por todas partes está bloqueado. Y además, de ahora en adelante trabajas gratuitamente para el patrón. ¡No abandones a los camaradas que paran!

—Hay que ir al *transfert* a tratar de hacer parar a Theodoros —dice Georges.

Es un puesto clave, difícil: la fijación del motor sobre el chasis; el obrero que lo ocupa, Theodoros, es yugoslavo. Si él para, las dos partes de la gran cadena están bloqueadas. Corremos, ya estamos alrededor de él: todo el

mundo habla al mismo tiempo. Georges le habla en su idioma, lentamente, esforzándose por convencerlo. El otro tiene miedo: eso es lo que responde, y además se le nota. Todavía tiene las herramientas en la mano, el largo cable con el interruptor que maneja la máquina *transfert*, las llaves para la fijación: está como petrificado, habla con dificultad, sus ojos corren de un lado a otro del taller. Hace apenas unos instantes que estamos allí cuando aparecen los jefes: han corrido detrás de nosotros para tratar de anular el efecto de la manifestación y detener el paro. Ahora se abren camino hacia Theodoros: ahí está Huguet, que frunce las cejas y se yergue en toda su escasa estatura, Dupré, que farfulla algo indistinto donde sólo se entiende "...este circo", y sobre todo Junot, el agente de sector, rojo, hinchado de cólera, casi apoplégico, que ladra: "¡Dejen trabajar a la gente! ¡Esto es un ataque a la libertad de trabajo! ¡Tomo los nombres! ¡Tomo los nombres! ¡No tienen derecho!" Ya está junto a Theodoros: intenta empujarnos, apartar a Georges. Nosotros estamos decididos a no entrar en una pelea. Sabemos muy bien qué es lo que busca: un golpe, un empujón, y será el despido inmediato. Pero nos quedamos ahí, en masa, mientras él truena y amenaza, siempre con su "libertad de trabajo" en la boca.

En el momento de escribir esto aún conservo esa imagen: un cerdo de corbata salido de un sillón para ir a gritar sobre el derecho a la "libertad de trabajo" a un obrero fatigado y angustiado, que Citroën ha resuelto amarrar a la cadena por otros tres cuartos de hora.

El obrero vacila, mira al agente de sector, nos mira a nosotros, parece desbordado por los acontecimientos: algo semejante a la desesperación pasa por sus ojos un instante. Y luego, de repente, Theodoros suelta sus herramientas y empieza a gritar: "¡Déjenme! ¡Déjenme!" Una especie de crisis nerviosa. Es muy corpulento, y tiembla todo. Junot, asustado, da un salto hacia atrás. Un golpe perdido para poder despedir a alguien no estaría mal, pero Junot no tiene ningún deseo de recibir una paliza en serio.

El salvaje alarido de Theodoros ha terminado de desorganizar la cadena. Acuden obreros de todas partes, nuestro pequeño grupo empieza de repente a aumentar, el taller se ha parado por completo. Ahora salen de la escalera unos treinta camaradas de la sección pintura: una verdadera manifestación de como doscientos obreros recorre la fábrica inmovilizada. Las máquinas han callado y ahora sólo se oyen nuestros gritos.

Salimos tumultuosamente: Yves y otros camaradas del exterior esperan, impacientes. Efusiones: funcionó. Toda la fábrica parada. Vamos con los volantes.

Reunión febril en el Café des Sports. En la algarabía del subsuelo hacemos cuentas una y otra vez. El 84. El 85. El 86. Todos los talleres han parado, más de cuatrocientos hombres. Ni un solo coche ha salido después de las cinco. Ahora tenemos que aguantar. Redactamos un panfleto: el número de huelguistas, un llamamiento. De nuevo las traducciones, el mimeógrafo. Todo queda listo a altas horas de la noche.

No puedo dormir.

Breves letargos desgarrados por visiones: las ciudades perdidas se lanzan sobre los barrios elegantes; gran fiesta de proletarios en los Champs-Elysées.

Nuestro mundo escondido se levanta y se vuelca sobre el otro, como un continente perdido que resurge en medio de un maremoto. La vieja sociedad, paralizada por el tétanos, ve incrédula extenderse una alegría inédita, incomprendible.

Derribaremos los muros de la fábrica para que penetren en ella la luz y el mundo.

Organizaremos nuestro trabajo, produciremos otros objetos, seremos todos sabios y soldadores, escritores y obreros. Inventaremos lenguas nuevas. Eliminaremos el embrutecimiento y la rutina. Sadok y Simón ya no tendrán miedo. Un amanecer nunca visto.

Pálido y frío, el amanecer de febrero, el real, interrumpe el sueño. Es precioso regresar. Un único pensamiento entre mis movimientos pasados: esta tarde, a las cinco.

Martes 18 de febrero.

La fábrica está pensada para producir objetos y triturar hombres. Este martes de mañana, desde la primera hora, la maquinaria antihuelga de Citroën se ha puesto en marcha. Ayer los jefes nos enfrentaron con el desprecio; hoy hay un cambio de táctica: nos atacan con su presencia. ¡Y qué presencia! La fábrica entera resuena con sus órdenes, con sus idas y venidas, con sus intervenciones detallistas. Salen

de todas partes. ¡Cuántos había, encerrados en sus cuevas de vidrio! Guardapolvos azules, blancos, grises, y hasta trajes, acuden con diversos pretextos. Todo les sirve de motivo para hostigar a los obreros: ¡Esa soldadura no está bien! ¡Esa pintura no está bien! ¡Esa juntura no está bien! ¡Ese retoque no está bien!

Ya nada está bien.

Sabemos perfectamente qué es lo que no está bien: la huelga de ayer. Pero de eso no hablan por el momento. Nos hostigan en nuestro trabajo y se quedan ahí para intimidarnos. Bien a la vista, vigilando. Vamos a ver si esta tarde a las cinco la masa de obreros se atreve a parar de nuevo bajo sus narices, a dos pasos de ellos.

Junot pasea en todas direcciones y sin motivo su cabeza congestionada de militar etílico. Va a hablar con los guardias, viene a consultar papeles con el capataz, se va de nuevo hacia el reloj marcador, regresa con un montón de tarjetas individuales, y los que lo ven pasar enfrascado en la lista de nuestros nombres no pueden dejar de preguntarse qué estará tramando: ¿es mi tarjeta, es mi nombre el que tiene ante los ojos en este momento?

Pero, y qué: ¡hace su trabajo, simplemente! ¿No es Junot el jefe oficial del aparato de represión de la fábrica? Quebrar la huelga es su trabajo y él lo hace. Está en la brecha, a la cabeza de sus tropas. ¡Alerta, los capataces y jefes de equipo! ¡Alerta, el servicio de guardias! ¡Alerta, la CFR, sindicato amarillo! Citroën se moviliza.

Llega el mediodía. En el comedor intercambiamos rápidamente noticias: en todas partes el

misimo zafarrancho de combate; Primo piensa que los pintores aguantarán, los camaradas del 86 son menos optimistas. Gravier, el capataz, y Antoine, el jefe de equipo, están desaforados. Reaccionan como reyezuelos: sorprendidos y furiosos por el paro de ayer, están absolutamente resueltos a impedir que se repita esta tarde. Llevan el ritmo al máximo, inventan por todas partes soldaduras mal hechas que obligan a rehacer. Hasta han amenazado a un tunecino con despedirlo por rendimiento insuficiente. De los demás talleres llegan informaciones similares. Hacen todo lo posible por envenenarnos la vida. ¿Los carristas pararon ayer? Bueno, ya van a ver. Constantemente les encuentran pilas que desmontar, cajas que desplazar, piezas que entregar. Transportes olvidados desde hace dos semanas se vuelven de pronto urgentes. Hay que hacerlos en este mismo momento. Toda la mañana han estado dando vueltas a un ritmo infernal, en un tránsito enloquecido que exaspera a los conductores y nos amenaza a cada paso que damos: no hay manera de recorrer veinte metros en el taller sin exponerse a un accidente. Y por la tarde todo promete andar peor, tal es el número de órdenes acumuladas que abruma a los carristas. Pero a todos los obreros les ha tocado algo: hasta los limpiadores andan de cabeza, porque los capataces se han puesto de acuerdo para protestar enérgicamente contra la suciedad que se les ha ocurrido descubrir.

Fragmentado, desmigajado en gestos insignificantes repetidos al infinito, nuestro trabajo puede ser un suplicio. Por momentos lo olvi-

damos, cuando el relativo letargo y la regularidad monótona del taller nos abren el fácil refugio de la costumbre, pero ellos, los jefes, no lo olvidan nunca. Ellos saben que el mínimo aumento de la presión, la mínima aceleración del ritmo, el mínimo hostigamiento de su parte, hacen volar hecha trizas esa delgada concha en que a veces hallamos refugio. Ya no hay protección para nadie: ahora estamos en carne viva, la fatiga multiplicada por los nervios, viendo el trabajo de obrero tal como es: insopportable.

Toda esa agitación de los jefes es un chantaje mudo: ¿conque se niegan a trabajar tres cuartos de hora más? Muy bien, les mostraremos lo que podemos hacer con las nueve horas y cuarto que todavía están en nuestro poder: las haremos valer doble, los van a agotar mucho más que las diez horas "normales" que les queríamos imponer. Veremos quién se cansa primero. (Algunos meses después el capataz Gravier me hablará abiertamente en esos términos: "Usted es paciente, pero nosotros somos más pacientes que usted: veremos quién se cansa primero." En otras palabras: tenemos mil maneras de hacerle la vida imposible y obligarlo a marcharse.)

El sistema funciona según una lógica rigurosa: el trabajo es agotador, pero la huelga lo es más aún. La fatiga física de las diez horas es real, pero sin problemas. Presentan la sumisión como posibilidad de descanso. ¿De dónde sacan tan refinadas técnicas del poder?

Hemos pasado la mañana tratando de mantener esa compresión. Difundir los volantes,

discutir, sacar partido de las pausas, esforzarse por reavivar el júbilo de ayer de tarde: "La ganamos ¿eh? ¿Viste sus caras? ¡Y esta tarde será igual!"

Los pintores tienen diez minutos de descanso cada dos horas, en una supuesta sala de reposo (unas cuantas sillas de hierro en un rincón sucio algo más alejado de los vapores químicos), y un vaso de leche por día, para simular alguna lucha contra la destrucción fisiológica que todos saben ineluctable. Primo ha aprovechado esas pausas para correr de un lado a otro de la fábrica y conversar con todos los que conoce.

Pero hay que tener cuidado: la vigilancia es muy intensa.

Georges aprovechó la merienda para ir al taller de Gravier a hablar con dos soldadores españoles: no llevaba un minuto allí cuando Gravier salió de su escritorio de un salto, como un muñeco de resorte, gritándole que se largara ("¡Qué escándalo es éste! ¡Aquí no es café, no quiero a nadie que no sea de este taller!"). Se marchó tranquilamente, con una sonrisa irónica en los labios, pero sin saber qué van a hacer los españoles esta tarde. Le sorprendió la atmósfera tensa del 86: nadie decía una palabra, un silencio espeso.

Felizmente Simón, con el vaivén de sus cajetillas de piezas sueltas, ha mantenido el contacto con la gran cadena. Hemos repasado y puesto al día la lista: hay algunas defeciones pero en conjunto parece que aguantamos. Incluso algunos que no pararon ayer han anunciado que se unirán a nosotros esta tarde.

Martes de tarde: desde que regresamos del almuerzo entran en escena unos personajes nuevos: los intérpretes.

¡A cuánta gente se puede convencer con el plusvalor de los obreros de la cadena!

Los intérpretes de Citroën... Elegantes, tranquilos, de buena labia, esos burgueses marroquíes, yugoslavos, españoles, son los agentes de una maniobra terrible. Permisos de residencia, permisos de trabajo, contratos, seguro social, asignaciones, todo pasa por sus manos. Para los inmigrantes que no hablan o hablan mal el francés, los intérpretes de la empresa son un intermediario forzoso para llegar a la sociedad oficial, tan complicada, tan frustrante con sus formularios, sus oficinas, sus reglas misteriosas. El señor intérprete te arreglará eso. El señor intérprete es tu amigo, el portavoz en tu lengua de la benevolencia del patrón.

Hoy su "ayuda" revela su verdadero rostro.

Se han diseminado por todos los talleres, de puesto en puesto inician la conversación con los huelguistas. En todas las lenguas el mismo discursito: "Escucha, Mohamed (o Miklos, o M'Ba, o Gonçalves, o Manuel), ayer hiciste una tontería: bien sabes que ahora el trabajo termina a las seis menos cuarto y que no tenías derecho a irte a las cinco. Bueno, por una vez lo dejaremos pasar, pero si vuelves a hacerlo vas a tener problemas serios. En primer lugar, no te molestes en ir a verme para que te arregle algo o te consiga un papel. Si esta tarde te vas a las cinco yo ya no te conozco. Así que piénsalo." Amenaza terrible: ¿quién puede permanecer indiferente?

Quedarse sin intérprete significa volver a encontrarse bruscamente en las tinieblas, sordomudo, incapaz de la mínima cosa, rechazado por la administración, por la sociedad entera. ¿Cómo escapar de ahí en adelante a las mil y una trampas de la burocracia francesa, a la inercia abrumadora de un mundo hostil?

“Si te vas a las cinco ya no te conozco.”

Tienen una lista: van metódicamente de un huelguista a otro huelguista. Parecen frescos y animados: a sus anchas. Hablan varias lenguas, sin duda estudian derecho, tienen detrás de ellos una formación universitaria. Se preparan para ser funcionarios o policías en su país, si es que no lo son ya. Burgueses que vienen hasta aquí para romper las huelgas de los obreros de su misma nacionalidad. Siento una especie de náusea al verlos en acción, tan suaves e insinuantes. Muy cerca de los balancines, a veinte metros de mí, hay uno: está “haciendo” el carrusel de las puertas. Bronceado, de cabellos negros y casi gordo, se ha compuesto una cara de actor de cine de segunda categoría, con una sonrisa fija de muchos dientes blancos. Su traje castaño se abre sobre un chaleco ajustado; repite su monserga con ademanes de vendedor de seguros y para terminar da una palmada paternal sobre el hombro del obrero que trabaja sin decir nada.

Abyecto.

Así funciona la máquina antihuelga. Se puso en marcha sin una sacudida, como encendida automáticamente por los sucesos del lunes en la tarde. Ahí estaba, bien aceitada, lista para funcionar, oculta bajo el estrépito de las demás, sus

homólogas de hierro y de lámina. Y todavía no marcha a todo vapor. Tiene muchos más recursos, muchos más mecanismos que el sistema de transmisión aún no ha puesto en movimiento: las palizas, los despidos, la intervención policial, la expulsión de los “agitadores” inmigrantes hacia sus países de origen (y el muchacho que los inspectores vienen a buscar a la oficina del agente de sector estará veinticuatro horas después en los calabozos de Franco o de Hassan II), la caza de brujas en las residencias... Todo el mundo sabe que eso existe, ha sucedido y volverá a suceder. Simplemente está en reserva: por el momento la máquina antihuelga apenas ronronea. ¿Hostigamiento en el trabajo, movilización de la administración, chantaje de los intérpretes, amenazas? Simple rutina.

Es así como se producen automóviles. Unas máquinas moldean la lámina y otras el material humano. La fábrica es un todo. Los hombres y las mujeres del taller trabajan en silencio, tampoco sus rostros dicen nada. Es sobre ellos que pesa ahora el engranaje: ¿cómo medir su resistencia? Lo sabremos a las cinco.

La tensión aumenta al acercarse el momento, la percibo en las miradas. Intercambiamos preguntas mudas: ¿qué hará el vecino?, ¿qué haré yo? Apelar a toda la voluntad, tomar una decisión. Observamos al jefe de equipo, al capataz, bien a la vista, a pocos metros, tan cerca...

Y después todo sucede muy rápido. Las cinco: de todas partes sale gente hacia los ves-

tidores, la cadena se inmoviliza. En pocos instantes se ha marchado un tercio del taller. Los que quedan no pueden seguir adelante, son demasiados los huecos. Estalla un vocerío: el capataz Huguet se ha apostado a la salida y grita a un grupo de negros que se aleja: "¡Pero todavía no es la hora! ¡Ya van a ver!" Dupré se desespera en la fábrica de asientos. Demasiado tarde: la ola de huelguistas desaparece en silencio.

Bruscamente rompe en mi pecho una oleada de admiración.

De nuevo al subsuelo lleno de humo del Café des Sports: hemos llegado a nuestro refugio y nos amontonamos en él. Empiezan las explicaciones: todos, todos hemos sentido la diferencia de este paro en silencio. Ayer era la explosión de alegría, el gran júbilo, la sorpresa de ser tantos: hoy cada uno de los huelguistas ha abandonado su puesto sin una palabra, sin un gesto; los rostros están graves. Todo el día nos hemos sentido espiados: las discusiones se han refugiado en los baños, en los recovecos de los corredores. La fábrica se ha contraído: murmullos de nuestra parte, y la voz de los jefes que no ha dejado de resonar, de ocupar el terreno. Como un tornillo de banco instalado desde la mañana: hoy, martes, primera vuelta del tornillo. ¿Cómo será la segunda?

Hacemos el recuento de los huelguistas, taller por taller. Casi trescientos, cien menos que ayer. Después de todo no es mucho lo que hemos perdido, para tanta movilización administrativa, pero de todos modos es un golpe: el movimiento no se extiende. Soñábamos con que

fuerá una bola de nieve, pero tenemos que aceptar el hecho de que alcanzamos nuestro máximo el primer día y ahora empieza el desgaste. Otro golpe duro: aparte de Choisy, en todas las demás plantas Citroën de la región parisina no ha pasado nada. La recuperación se ha iniciado sin tropiezos en todas partes. Estamos aislados.

¿Cómo recuperar el terreno perdido? Uno tras otro, los camaradas expresan su opinión: Primo el siciliano, Georges el yugoslavo, Sadok el argelino, Christian el bretón, Boubakar el sene galés... Mohamed, el pastor cabilio del taller de pintura, es el que más habla, con su voz monocorde y su extraña manera de escoger palabras literarias. Mañana por la mañana tenemos que hablar con los que pararon ayer y hoy desertaron, quizás podamos remontar la corriente, contrarrestar en parte el efecto de las amenazas de los jefes. Pero no es suficiente: tenemos que tratar de ampliar la base del movimiento, buscar todo el apoyo posible. La seccional de la CGT distribuyó la semana pasada un volante contra la recuperación. El lunes y el martes no se ha dejado ver. Mohamed está dispuesto a ir a verlos en nombre del comité de base para pedirles que pronuncien unas palabras en el comedor al mediodía: los delegados del personal pueden representar una protección legal, un recurso institucional.

Todos están de acuerdo en pedir a los delegados que hablen.

Otra cosa: trataremos de hablar con algunos ajustadores y jefes de equipo. Los yugoslavos sugieren hacer un volante para los agentes de

la patronal: les pediremos que no hagan el papel de rompehuelgas. La discusión es animada: muchos piensan que es inútil. Christian dice que la mayoría de los jefes están afiliados a la CFT, son rompehuelgas profesionales. Es cierto, pero no todos: es importante hacer ver que percibimos la diferencia y reconocemos a los jefes que se mantienen relativamente neutrales. Finalmente se acepta la idea del volante, sobre la base de un compromiso propuesto por Primo: denunciaremos por su nombre a los jefes que han hecho intimidación abiertamente y amenazado a los obreros que paraban a las cinco, pero al mismo tiempo nos dirigiremos al conjunto de los empleados, agentes patronales, jefes de equipo, ajustadores, y les diremos: el trabajo de ustedes no debería ser de intimidación, también para ustedes es una cuestión de dignidad. El derecho de huelga existe, hacer huelga es un asunto de conciencia que interesa a todos: respeten a los obreros que paran a las cinco.

Lo redactamos laboriosamente.

La reunión ha sido larga, con muchos detalles, muchas repeticiones. Es la fatiga que hace su trabajo de zapa, que alarga las intervenciones. Uno oye mal, se irrita, alza la voz... Bueno, ya está, sólo falta mimeografiarlo. Mohamed y Simón salen a buscar a Klatzman (vive en un multifamiliar en Ivry); Primo, Christian y yo nos encargaremos de imprimir los volantes con Yves.

Matrices, errores de máquina, páginas que hay que rehacer.

El mimeógrafo con su ronroneo cadencioso.

Me parece oír un tren que pasa en la noche, apacible. Imágenes lejanas.

La noche oscila entre el olor de la tinta y el roce de las hojas de papel.

Y de pronto la mañana, áspera.

A las siete menos cuarto estamos frente a la fábrica, con las palpitaciones amplificadas de las mañanas que siguen a noches en blanco. Percepción aguda, inquieta, de los sonidos, de los rostros, de las luces de la noche que termina. El metal del gran portón, la arista resbaladiza de la banqueta, la masa simétrica de los edificios de la fábrica, el desfile silencioso de la entrada, las pequeñas nubes de respiraciones y cigarros en el aire helado.

Repartimos nuestros volantes. Súbita y brutalmente, como un puñetazo en el estómago, se produce la violenta aparición de cuatro tipos. Saltan por el aire volantes. Alguien ha caído al suelo: golpes, cierres metálicos de chamarras que relucen en la noche, gritos. Ellos vociferan: "¡Lárguense! ¡Los obreros quieren trabajar!" Reconozco una cabeza, un ajustador de la sección tapicería. Todos nos precipitamos: entreveo a Christian trenzado con un tipo, a Yves con otro. Aferro un trozo de ropa, aparece un rostro, espeso, deformado por la rabia, y vuelve a desaparecer inmediatamente en la confusión. Algunos obreros nos ayudan. Oigo una voz que dice: "¡Son jefes, gente de la CFT!" Otra: "¡Hay un herido!" Uno de los distribuidores de volantes está ensangrentado; otro ha protegido su paquete de volantes, alejándose de la pelea.

Alguien le grita a los atacantes: "¡Ustedes no son obreros, son esbirros del patrón!" Rechazados, entran a la fábrica lanzando amenazas: "Volveremos, seremos más y los haremos pedazos."

Sobreviene el jadeo posterior a la lucha. Hay que recomponer la ropa desordenada. El muchacho que sangraba se ha puesto un pañuelo anudado en la frente. La distribución recomienza, las respiraciones se van calmando paulatinamente.

Segunda vuelta de tuerca: va a ser un día duro.

Junot vuelve al ataque desde las siete y media. El sitio donde descargo los balancines se encuentra a la entrada del taller, justo enfrente de la oficina del agente de sector. Desde ahí veo a pocos metros la jaula metálica verde, coronada por vidrios opacos, que se proyecta hacia adelante desde el muro del taller.

Alrededor de las siete y media empieza un movimiento que me intriga: un ajustador remplaza al senegalés de los chasis en la gran cadena y lo manda a la oficina. El senegalés pasa lentamente por delante de mí y entra, vacilante, en la jaula de vidrio. Dos o tres minutos después vuelve a salir, como aturdido, y regresa a su puesto. A continuación el mismo ajustador saca a un portugués del carrusel de las puertas. Oficina: el muchacho sale con una depresión sombría en la cara. Después le toca a Stepan, el yugoslavo de las cerraduras, a quien veo volver

con las mandíbulas apretadas, respirando aceleradamente, con violencia. Y otro. Y otro más.

En el intervalo de las ocho y cuarto vuelo a pedir noticias. Es la convocatoria individual de los huelguistas: a todos les ha tocado oír el mismo discursito del agente de sector: abandonar el puesto a las cinco de la tarde es ilegal, es una violación del contrato de trabajo. "¿Por lo menos eso lo entiende, en francés, 'contrato de trabajo'? ¿Sabe lo que significa? Le convendría informarse. Aquí no estamos entre salvajes, aquí hay leyes." Conclusión: en tales casos la dirección tiene derecho a despedir sin previo aviso. Y a quienes viven en residencias Citroën se les recuerda que ése es un favor que la dirección generosamente les hace y puede suspender en cualquier momento. "Tenga cuidado: Francia lo ha acogido, pero usted está obligado a respetar sus leyes. Puede elegir."

Sólo llaman a los inmigrantes. De todos modos, son la inmensa mayoría.

Toda la mañana los veo desfilar uno tras otro por la oficina de Junot. Cada vez me imagino la escena que se desarrolla detrás del vidrio opaco: el agente de sector sentado, bien instalado en su sillón, detrás de sus papeles, con la chaqueta de tweed abierta. Enfrente, el muchacho de pie, incómodo en sus ropas manchadas, todavía impregnado de las marcas de la cadena que acaba de abandonar, forzado a ese enfrentamiento desigual. ¿Qué actitud adoptar? ¿Mirar al agente de sector a los ojos? Lo tomaría como una provocación. ¿Bajar la cabeza, mirar al suelo? ¿Cómo aceptar esa humillación suplementaria? ¿Dejar errar la mirada

a la derecha, a la izquierda, a lo lejos? Típico, ¿verdad? Estos inmigrantes, todos incapaces de mirarlo a uno a la cara: no es posible tenerle confianza a esa gente... Y en boca del agente de sector el tratamiento de "usted" encierra una amenaza implícita: a diferencia de los jefes y los capataces que te interpelan sin modales (y sin medida), Junot te llama por tu apellido y te trata de "usted": "Tenga cuidado, señor Benhamoud..." Cuidado, no confundir: no hay en ello ni sombra de respeto; por otra parte, su actitud de tratar permanentemente de "mugroso". No: si te habla de esa manera excepcionalmente ceremoniosa es para que reconozcas claramente en su amonestación el tono oficial de las cartas recomendadas con acuse de recibo: advertencias, suspensiones, despidos.

Cuándo salen trato de leer en cada rostro el resultado: ¿resistirá?, ¿no resistirá? Éste parece deshecho. En los rasgos de aquél parece predominar la cólera. Aquí hay uno que sale encogiéndose de hombros, con aire fatalista. Georges se aleja riendo y se detiene a encender un cigarrillo. Un argelino sale tan aturdido que no sabe para dónde ir, y vaga unos instantes al azar por el taller.

A mediodía han pasado alrededor de treinta obreros. Los demás esperan su turno; hay síntomas de ansiedad.

Llegamos al comedor: la solicitud de Mohamed y Simón a la sección de la CGT ha tenido éxito, un delegado tomará la palabra. Ahí está, abriendo paso, compleción robusta, saco de cuero. Es Boldo, un profesional francés, antiguo en la empresa y de mucha labia. Pronuncia a

gritos algunas palabras, para que todos oigan: denuncia las maniobras de intimidación, recuerda que la huelga es legal, pide a los obreros que mantengan a los delegados al corriente de las violaciones del derecho de huelga en los diferentes talleres. Se le escucha en medio de un silencio interrumpido solamente por los ruidos de los platos y las sillas de los que van llegando. En cuanto termina recomienza la algarabía y en cada mesa traductores improvisados explican lo que acaba de decir. Cada media hora repite su intervención, para seguir la rápida rotación de obreros de los distintos talleres.

Finalmente! Por primera vez desde que empezó la huelga la CGT se ha comprometido: sabemos que ha habido grandes discusiones en la seccional. Algunos no querían oír hablar de esa acción iniciada por "izquierdistas". Galice, uno de los responsables de la sección, ha criticado a "esos estudiantes que vienen a darle lecciones a la clase obrera" (es capataz cronometrista de la oficina de métodos). Pero por fin la mayoría se pronunció en favor de apoyar la huelga: los muchachos del taller de pintura y Klatzman triunfaron. El viejo Jojo, mi vecino del vestidor, hasta vino a decirme que él nos apoyaba y que había insistido en que el sindicato se pronunciara.

Esta intervención de la CGT dará indudablemente cierta cobertura legal a nuestra huelga a los ojos de algunos obreros. Eso es importante, pero ¿será suficiente para anular las amenazas cada vez más precisas que la dirección le hace a cada uno de los huelguistas? Lo dudo.

Por la tarde, Junot continúa: convocatoria, discursito. "Puede elegir."

Su método es sencillo y eficaz. Es necesario que cada uno de los huelguistas se sienta observado individualmente. Arrancarlo a la relativa protección de la acción colectiva, donde puede sentirse confundido en la masa, casi anónimo. Que oiga pronunciar su nombre, que lo vea rodeado por una línea roja en la lista que Junot tiene en sus manos. Que sienta, aunque sea por unos pocos instantes, todo el peso de la maquinaria Citroën sobre él solo entre las cuatro paredes de esa oficina desnuda, metálica, retumbante con el estruendo de las cadenas próximas.

Trescientos recalcitrantes todavía es mucho: una cuarta parte de la fábrica, más si contamos solamente a los obreros. Entonces atacan la superficie punto por punto, para separar de entrada a algunos elementos. Reducir esa masa. En dos o tres minutos, cada uno de los que desfilan por la oficina de Junot siente el paso del cepillo. Hay tantas palabras, en el lenguaje de la producción, para designar esa operación de nivelación: cepillar, desbastar, desbarbar, desgastar, limar, laminar... Tablas de madera, bloques de piedra, trozos de acero, placas de lámina ¿y para los hombres, ese material particular de que se ocupa Junot, cómo se dice?

Los jefes constituyen otro sector del frente: ¿ha tenido algún efecto por ese lado nuestro volante? En los intersticios del trabajo tratamos de apreciar el impacto. En opinión de Simón, algunos jefes se han aplacado. No los capataces, desde luego: a ese nivel, el más alto de la

jerarquía del taller, no hay más que incondicionales del sistema Citroën. Huguet en el 85, Gravier en el 86, sus homólogos de la pintura y la tapicería, prosiguen sin desmayo su política de hostigamiento: presencia, gritos, multiplicación de las piezas rechazadas y de los trabajos suplementarios. Pero más abajo, a nivel de jefes de equipo y ajustadores, aparentemente se observa cierto efecto: Dupré parece algo moderado con respecto a ayer, y el ajustador pelirrojo cara de irlandés del 85 (el que había intentado sin éxito iniciarme en el recubrimiento de vidrios) hasta le ha deslizado al oído a Simón, mascando una imaginaria pipa y tragándose la mitad de las palabras: "...da igual, a mí... las cinco, las seis menos cuarto... asunto mío, ...aquí para trabajar, yo, no para los horarios..." Simón, triunfante, nos lo contó en el intervalo de las tres y cuarto. Georges le hizo notar que ese ajustador siempre ha sido un tipo especial, no hay que hacerse ilusiones. Veremos qué van a hacer los jefes a las cinco. Vagas esperanzas, de todos modos, de que van a mostrarse menos amenazantes que ayer, especialmente porque ya todos están enterados de que el sindicato ha hablado en el comedor contra los actos de intimidación de la patronal.

Al entrar en los últimos minutos de intensa expectativa, poco antes de las cinco, es imposible prever lo que sucederá: ¿habremos recuperado terreno o, por el contrario, Junot y sus hombres habrán logrado intimidar a un número de obreros suficiente para terminar con el paro? ¿Y si hubiera un vuelco general, más huelguistas que el primer día? Por momentos

sueño con la conmoción capaz de hacer ceder a Citroën, renunciar a la recuperación... No: hay que razonar, evaluar fríamente. Pero este miércoles, centro de gravedad de la semana, nuestra huelga se ha complicado con tantas intervenciones, tantos acontecimientos: la agresión de la CFT contra la distribución de volantes esta mañana, la operación de cepillado del agente de sector, la amenaza de expulsión de las residencias y de despido, la toma de posición de la CGT en el comedor, la oposición dentro de la sección sindical, los rumores contradictorios sobre el estado de ánimo de los jefes. Y la tensión nerviosa de esos paros repetidos, el esfuerzo de voluntad que es preciso renovar cada tarde, la fatiga que se va acumulando a medida que avanza la semana. Doy vueltas en mi cabeza a los elementos del dispositivo: ¿el resultado? Está en cada una de esas cabezas inclinadas sobre el trabajo de la cadena, marcadas por el cansancio del fin del día y la inquietud de la decisión a tomar.

Las cinco.

Los capataces están apostados junto a las puertas, amenazantes, reforzados por algunos jefes de equipo, e interpelan a los que salen.

Paro rápido, neto, silencioso. El taller se vacía en parte: lo suficiente para detener las cadenas, pero un poco menos que ayer, me parece.

Café des Sports, recuento: alrededor de doscientos cincuenta huelguistas. Nos han cepillado a cincuenta camaradas.

De nuevo los volantes: ya casi ha terminado la semana, aguanten. Balance taller por taller,

denuncia de la ilegalidad de las amenazas de Junot, de su discursito sobre la "violación del contrato de trabajo". No pasarán.

El ronroneo interminable del mimeógrafo.

Nos deslizamos como sonámbulos hacia el amanecer del jueves. El rostro demacrado, los ojos afiebrados de Christian me asustan. "Despansa, nosotros nos encargaremos de los volantes y de la distribución." Él no quiere, pero cuando trata de hablar se ahoga en ataques de tos. El jueves por la mañana Georges llega sin afeitar, con el rostro sombreado por una incipiente barba negra, y el abrigo de Primo parece arrugado... ¡Inconcebible! ¿Cuándo terminará esta semana que empezó hace tanto tiempo?

El jueves transcurre envuelto en una niebla de agotamiento, de nervios desgastados, de repeticiones mecánicas. Hay que aguantar unas horas más: es el último enfrentamiento de la semana, el viernes es neutral, salimos todos a las cuatro y cuarto, la dirección no obliga a recuperar.

Junot sigue dándole al cepillo todo el día.

Nuestros volantes continúan circulando.

El jueves a las cinco hay poco más de doscientos huelguistas: nuestra huelga ha resistido toda la semana.

Este viernes es 21 de febrero: todos los años se conmemora con una jornada internacional de solidaridad antíperialista el aniversario de la ejecución por los nazis del grupo Manouchian, grupo de resistencia formado por obreros inmi-

grantes, armenios, húngaros, polacos. Los del cartel rojo, rostros afiebrados y demacrados, extraños y extranjeros, perseguidos e indomables, abatidos el 21 de febrero de 1944. Rostros de ayer y de hoy de un mismo proletariado inmigrante, tenaz en su resistencia al sometimiento. Me alegro de que este 21 de febrero no nos encuentre derrotados.

Junot ha cumplido sus amenazas: veinte camaradas huelguistas han sido expulsados de las residencias Citroën. Sin ceremonias: por la noche, al regresar de la fábrica, encontraron sus cosas en la puerta. "Tienes cinco minutos para largarte", les dijo el gerente.

Hay que encontrarles alojamiento, aunque sea provisinal. Nos arreglamos como podemos.

El sábado nos dedicamos a dormir.

El domingo nos reunimos nuevamente para preparar la segunda semana de huelga. Según la opinión general será imposible detener la producción una semana más. Pero la mayoría del comité de base se niega a considerar la posibilidad de someterse a la humillación de los tres cuartos de hora suplementarios y sobre todo del trabajo gratuito. Se ha convertido en una cuestión personal: no nos harán retroceder. Por lo tanto, seguiremos. Aunque continúen las deserciones, aunque Junot cumpla sus otras amenazas también, aunque la CFT nos ataque de frente. Seguiremos por una cuestión de principios, seguiremos porque es verdaderamente

una cuestión de honor, no sólo una palabra que queda bien en los volantes. Y como la huelga, aunque sea minoritaria, nunca puede ser una simple abstención del trabajo, sino que es siempre una resistencia, un incremento de actividad con relación al trabajo (es como contener un bloque de granito: si se afloja un instante nos aplasta), nos ponemos de nuevo en tensión para el lunes; nuevos volantes, nueva campaña de explicaciones. Hay que movilizarse de inmediato: esta misma tarde visitaremos en su casa a todos los huelguistas que conocemos y recorreremos, en parejas, las residencias, siempre que nos permitan entrar.

El lunes por la tarde, a pesar de nuestros esfuerzos propagandísticos del día anterior, a pesar de las discusiones en el vestidor y durante los intervalos, el número de huelguistas desciende brutalmente a la mitad: apenas un centenar de obreros para a las cinco. Y por primera vez desde el comienzo de la huelga la dirección logra cubrir los huecos en las cadenas y continuar la producción, sustituyendo a los huelguistas por ajustadores, empleados y algunos profesionales, hasta las seis menos cuarto, hora oficial de terminación de la jornada de trabajo.

Martes 25 de febrero, las siete menos cinco. La espera de la mañana. Avanzo rápidamente hacia los balancines: patio, portones, corredores, escaleras de hierro, ángulos rectos, sendas. Itine-

rario de rutina que recorro sin ver, con la cabeza en otra parte. Penetrar en la fábrica es penetrar en la huelga. Traigo bajo el saco el paquete de volantes que le pasaré a Simón para que los reparta por la gran cadena. Se prepara una jornada densa: en la pausa de las ocho y cuarto iré al 86 a hablar con Mouloud, si Gravier no está a la vista. A las doce y media cita con Mohamed y Primo en el comedor para hablar del taller de pintura. Y el senegalés que me dijo anoche que en las prensas había varios que querían discutir: no olvidar pasar por ahí.

Al llegar a mi puesto encuentro a Dupré esperándome. Irónico, me parece. Abstraído, he estado a punto de chocar con él. ¿Qué diablos hace ahí, junto a los balancines?

—Te han trasladado al anexo de la *rue Nationale*. Aquí está tu permiso de salida. Tienes que estar ahí a las siete y media.

—¿Qué es eso, el anexo de la *rue Nationale*? Jamás lo oí mencionar.

—Pero...

—Nada de peros: tienes el tiempo justo para llegar. Recoge tus cosas: no volverás por aquí.

—¿Y los panfletos, las citas, el senegalés de las prensas, y...?

—¿Qué te pasa? ¿No sabes dónde queda la puerta?

El jefe de equipo se impacienta. Empiezo a alejarme, vacilante. Lanzo una mirada de impotencia a Simón, que ha seguido la escena de lejos: imposible pasarle los volantes, Dupré no me quita los ojos de encima. Me enfurece tenerlos ahí, bajo el saco, convertidos en un montón de papel inútil. Abandono el taller; en

el vestidor vacío me cambio ante los ojos vigilantes de un guardia. A la puerta de la fábrica muestro mi papel a otro guardia que lo observa y me hace señas de que pase con una mano blanda.

Después la calle: un breve trayecto y estoy en la *rue Nationale*. Busco la dirección que me han dado.

El depósito de piezas Panhard, que administrativamente depende de la planta Citroën de Choisy, se agazapa en una vieja construcción incrustada entre dos casas de departamentos, al fondo de un callejón sin salida completamente aislado, a cinco minutos de la fábrica. Aquí trabajan once personas, contando a un jefe de equipo y a un viejo guardia medio sordo.

La hormiga que se afana en el hormiguero no imagina que dentro de un instante una mano gigantesca la separará con precisión de sus compañeras para meterla, lejos de todo, en un frasco donde no le quedará otra posibilidad que la de recorrer interminablemente las paredes heladas, añorando la palpitación de la multitud que hasta hace un momento la rodeaba, aturdida por la sorpresa de su soledad.

Mientras me apresuraba hacia los balancines esa mañana, apretando contra el cuerpo el paquete de volantes, la cabeza agitada con los planes de la huelga, tenso ante la jornada como si esperara una batalla, mi caso ya había sido resuelto allá arriba en las oficinas, y yo no lo sabía.

Ahora son las siete y media de la mañana y estoy en el depósito, mi nuevo puesto de trabajo. Estupefacto ante la velocidad de esa trans-

formación me repito que la fábrica, el taller 85, la gran cadena, los 2 CV, la huelga, todo eso ha terminado para mí, ya no podré hacer más que seguirlo desde afuera. Pero no puedo pensarlo.

Estoy en el frasco.

EL ORDEN CITROËN

El depósito Panhard, mi lugar de exilio, se halla a alrededor de un kilómetro de la fábrica, hundido entre callejuelas, lejos de las amplias avenidas donde se alzan los edificios principales. Este anexo perdido es un resultado de los estratos sucesivos de la concentración capitalista.

Las plantas de la puerta de Choisy pertenecieron anteriormente a la empresa Panhard, que fabricaba allí automóviles y también unas famosas autoametralladoras: la Panhard, pequeño vehículo blindado ligero de patrullaje anti-guerrillero, había hecho maravillas durante años en los dudosos combates del mundo entero. ¿Cuántas expediciones punitivas, cuántas *mechtas* incendiadas, cuántas aldeas incineradas, cuántas multitudes civiles ametralladas? Hoy los vehículos blindados se construyen en otra parte, la empresa Panhard ha desaparecido y en las cadenas de la planta de Choisy los 2 CV han remplazado a las autoametralladoras. Pero al comprar la Panhard y sus locales Citroën se hizo cargo por determinado período del servicio de su difunta predecesora: por eso hay en este pequeño depósito de la *rue Nationale* todo un caos de piezas sueltas de automóviles Pan-

hard, que nosotros somos los encargados de manejar.

Administrativamente dependemos de Citroën-Choisy: marcamos la entrada como los demás, nos limitan los mismos horarios, nos manda el mismo agente de sector, pero no producimos nada. Vivimos entre centenares de anaqueles distribuidos a lo largo de estrechos pasillos, donde se almacenan las piezas según un complicado sistema numérico, algo parecido a esos espectaculares ficheros o archivos que a veces aparecen en las películas policiales o de espionaje. Nuestro trabajo es de una simplicidad temible: recibir una orden escrita del jefe de equipo (siempre tiene un montoncito, que va repartiendo entre nosotros) y ejecutar lo estipulado. Para ello utilizamos unos carritos y partimos por los pasillos a aprovisionarnos como si hicieramos compras en un supermercado. Una vez reunidos todos los objetivos solicitados se los llevamos al jefe de equipo, el cual verifica y manda todo al embalaje. Nosotros tomamos otro carrito vacío y otra orden y empezamos de nuevo trayectos equivalentes, indistintos, por pasillos iguales, hasta recorrer decenas de kilómetros, aun cuando la superficie del almacén es en realidad ridícula. Y todo eso en una especie de penumbra, pues en todo el depósito sólo hay unos cuantos focos mórguecinos.

También está el silencio, rechinante y de mala calidad, el chirrido de los carritos y el roce de los pies: aquí todo el mundo arrastra los pies. Y un penetrante olor a grasa rancia que al principio te cierra la garganta y finalmente acaba

por drogarte: todas las piezas sueltas están envueltas, para protegerlas de la oxidación, en una gruesa capa de una sustancia oscura, grasa, a base de aceite, que siento auténtico placer en arrancar con una hoja afilada cuando nadie me ve. El único elemento de variedad lo introduce el exotismo de algunas órdenes: un piñón para Conakry, una caja de cambios para Abidjan, un eje para São Paulo. Así podemos soñar.

Cada quien ejecuta su orden lo más lentamente posible y hacia la mitad del día el espectáculo de esas sombras que vagan por pasillos oscuros, silenciosas y aparentemente alejadas, tiene algo de irreal.

Tomé la costumbre de ir, entre dos órdenes, a soñar durante algunos minutos en uno de los pasillos del fondo del almacén. A veces, metido entre dos bloques de motor, hasta lograba leer una o dos páginas de algún libro a la luz de una linterna de bolsillo, olvidándome de Citroën, de Panhard y del resto del universo. Llegó a suceder que me durmiera profundamente y me despertara la voz del jefe que, inquieto por mi desaparición, recorría los oscuros pasillos gritando mi nombre. Inmediatamente me llegaba de nuevo el olor a grasa, y partía a hacer mis "compras".

Aparte de mí, no había allí más que ancianos, estacionados por Citroën a la espera de la jubilación. No teníamos en común ningún terreno de discusión y además la atmósfera helada de ese vasto almacén no impulsaba a la

comunicación. Al cabo de una semana ya me sabía de memoria las once caras y aceptaba que no había nada que hacer.

Sólo un viejo obrero me hablaba de vez en cuando: su rostro surcado de arrugas parecía converger hacia una boca torcida, amarga, que a veces sonreía en un rictus vago. Cuerpo flaco flotando en un overol gris ajustado a la cintura por un cinturón retorcido, Albert no tenía más que una ocupación verdaderamente importante: contar los días que le faltaban para jubilarse. Y por cierto no me hablaba de otra cosa, soñando en voz alta con un porvenir idílico de casita suburbana, geranios, jardincitos simétricos y mañanas silenciosas. Pasaba el tiempo demostrándome a fuerza de cálculos la ingeniosa operación de acumulación de licencias pagadas y de gratificaciones excepcionales que le permitiría jubilarse a los sesenta y cuatro años y seis meses solamente. "En el fondo es normal", añadía como para disculparse por tal privilegio: "en treinta y tres años de trabajo en Citroën, jamás he recurrido al seguro. ¡No, no, jamás he estado enfermo!" No le quedaban más que dos meses, ya veía el final.

Su otro motivo de entusiasmo era el triunfo social de su hijo, que había llegado a ser agente de policía: "Comprendes, nunca toca nada con las manos, trabaja con guantes blancos. Por la noche, para sentarse a la mesa, ni siquiera tiene necesidad de lavarse las manos."

Todo me separaba de Albert y sin embargo tenía la sensación de comprenderlo. El minúsculo aliento de una vida en esos días sin historia del almacén Panhard.

(Algunos meses después, cuando ya hace mucho que no estoy en el almacén, me encuentro con alguien que trabaja allí:

—Entonces ¿cómo van las cosas por la *rue Nationale*?

—Siempre igual.

—¿Y el viejo Albert? ¿Se jubiló por fin?

—Ah, ¿no lo sabías? Sí, se jubiló y exactamente un mes después murió. De un ataque al corazón, parece...

Me cruza una imagen fugitiva: un viejo pájaro que siempre ha vivido en una jaula. Un día lo sueltan: cree lanzarse, ebrio de gozo, hacia la libertad, pero ya no sabe. Es demasiado fuerte, demasiado nuevo: sus alas atrofiadas ya no saben volar. Se desploma como una masa inerte y revienta en silencio, ante la puerta finalmente abierta de la jaula.

El organismo de Albert había sido programado para sesenta y cinco años de vida por todos los que lo habían utilizado. Treinta y tres años en la máquina Citroën: el mismo despertar a la misma hora cada mañana, salvo en los períodos —siempre los mismos— de licencia. Nunca enfermo, nunca "en el seguro", como él decía: pero cada día un poco más gastado. Y luego el estupor de haber llegado al final de la carrera: el silencio del despertador que ya no volverá a sonar, el vértigo de ese ocio eterno. Fue demasiado.)

Ese almacén de piezas sueltas no fue para mí más que un lugar de contención. Pasé allí más de un mes: al jurarme que en ningún caso renunciaría me había convertido voluntariamente en prisionero de Citroën. Los primeros días

en el almacén, el absurdo de mi aislamiento, cuando sabía qué batalla se estaba librando en ese mismo momento en Choisy, me inundaba de una furia sin desahogo posible: qué diablos estaba haciendo, buscando a tientas en un anaque polvoriento un engranaje para mandar a Tartempion-les-Bains mientras una vez más, en el 85, en la sección pintura, en el taller de Gravier, frente a Junot y su banda, Primo, Georges, Christian y todos los camaradas del comité preparaban el enfrentamiento de las cinco de la tarde. ¡Pero cómo explicar todo eso a un viejo guardia medio sordo, a un jefe de equipo decrepito que hace diez años que no ve una cadena de montaje o a un viejo obrero obsesionado por su próxima jubilación!

Es una práctica corriente de las empresas relegar a las personas que les causan problemas, a los agitadores o los militantes sindicalistas demasiado activos, a puestos aislados, anexos perdidos, almacenes, patios, depósitos. Un despido siempre entraña el riesgo de provocar un conflicto, de movilizar a la gente en torno a la víctima. ¿Por qué correr el riesgo si se puede obtener el mismo resultado sin problemas ni apelación posible? La patronal es la única que manda en la organización del trabajo, ¿no es verdad? Y si la dirección resuelve que un hombre es indispensable para la vigilancia de un punto vacío a un kilómetro del taller en que estaba, el hombre sólo puede obedecer o renunciar.

Eso yo ya lo sabía, pero nunca imaginé el golpe brutal que eso representa: uno se siente arrancado como un miembro vivo, cortado del

organismo y todavía palpitante. Los primeros días la falta del universo familiar de la gran cadena y de sus dependientes me dolía físicamente. Extrañaba todo: las vivaces idas y venidas de Simón con sus carretillas y su contrabando de volantes, los pequeños gestos de amistad de los yugoslavos del carrusel, las mujeres del taller de vestidura, el andar lento y altivo de los senegaleses, los entusiasmos de Christian, las visitas furtivas de Sadok, las pequeñas reuniones del tercer escalón..., todo.

Durante diez horas diarias estaba encerrado en un callejón sin salida, en el absurdo, reducido a contar las horas y a calcular ansiosamente la situación de nuestra huelga. A las cinco de la tarde, un segundo después de marcar mi tarjeta, salía corriendo, sin pasar siquiera por el vestidor, hacia la puerta de Choisy, adonde llegaba, sin aliento, en pocos minutos, en busca de noticias de la fábrica, ese mundo súbitamente remoto, prohibido para mí.

Las noticias eran malas.

Primero, continuaba la laminación de la huelga. Despues, luego de una breve simulación de tregua, vino el desmantelamiento del comité de base.

Al terminar la segunda semana de la huelga, la situación se había estabilizado. Una cincuentena de obreros de la fábrica de Choisy seguían negándose a la recuperación y paraban todos los días a las cinco de la tarde: desperdigados por los talleres, las cadenas, en puestos de bonificación o en tareas de peones, salían ya in-

dividualmente, sin esperanzas de detener la producción. Su obstinación, cristalizada en ese gesto que había llegado a ser simbólico, mostraba cada día la existencia de un último cuadro de resistencia a la humillación de los tres cuartos de hora suplementarios.

En ese último cuadro había obreros que no conocíamos, que nunca habían ido a las reuniones del comité y a quienes ni siquiera les habíamos hablado nunca dentro de la fábrica.

Por el contrario, algunos miembros del comité, habían terminado por desistir del paro cotidiano.

La mayoría de los integrantes del comité seguían rechazando la recuperación y saliendo a las cinco, pero se había establecido un consenso implícito dejando a cada quien la decisión individual sobre ese acto. Simón, Sadok y una parte de los senegaleses resolvieron abandonar al terminar la segunda semana y plegarse a los horarios de la dirección: aunque nadie se los pidió, explicaron cada uno sus razones, relativas a dificultades personales o a medios de presión particulares que tenía sobre ellos la dirección de Citroën. Todos percibimos su confusión y hasta qué punto les dolía desistir, y no los criticamos por eso: todos sabíamos que la huelga propiamente dicha, en cuanto acción colectiva, estaba de hecho terminada, progresivamente contenida, cepillada, reducida por la dirección. No había manera de hacerla recomenzar: los que persistían no hacían más que mantener su compromiso consigo mismos. Primo se había jurado no dejarse doblegar: ningún viraje táctico lo haría cambiar de opinión. Lo

mismo sucedía con Georges, Stepan, Pavel, Christian y algunos más.

Durante algunos días todos pensamos que las cosas quedarían así.

A las cinco de la tarde los cincuenta recalcitrantes regresaban a los vestidores sin dificultades: sus puestos estaban cubiertos desde hacía mucho, los ajustadores procedían inmediatamente a remplazarlos en las cadenas, y en los puestos de bonificación o de peón tres cuartos de hora menos no tenían ninguna consecuencia para la producción.

El orden parecía haber vuelto, la producción normal estaba asegurada durante las diez horas de la jornada de trabajo: yo suponía que el sistema Citroën no se inquietaba por la manifestación simbólica representada por la salida de cincuenta personas a las cinco en punto. Lo conocía muy mal: si los obreros son apegados a los símbolos, los patrones también. No basta con hacer producir: es preciso someter. O más exactamente, para la dirección, la seguridad de la producción depende del sometimiento de los productores. Tienen que estar de rodillas: la menor tentativa de volverse a levantar es una amenaza intolerable, aunque no tenga ninguna consecuencia material inmediata. El sistema no descuida nada.

Bruscamente, a principios de marzo, cuando nada hacía presagiar la tempestad, la dirección desencadenó una persecución sistemática contra los obreros más activos del comité de base, una represión selectiva que golpeó con tal precisión a los elementos más duros de nuestro grupo que me pregunté en qué medida el sistema

de espionaje de Citroën le había permitido llegar a conocer nuestro funcionamiento interno.

Cayeron sucesivamente: Christian, Georges, Stepan, Pavel y Primo.

El método de ataque fue el mismo en todos los casos: no despido sino laminación intensiva, hasta hacerle la vida imposible al objeto del tratamiento. Todo el aparato de vigilancia, de hostigamiento y de chantaje que desde el 18 de febrero había caído sobre el conjunto de los huelguistas de la fábrica se concentraba ahora, metódicamente, sobre las "cabezas" descubiertas. La dirección había elegido una decena de personas a eliminar: ya sabría obligarlas a "renunciar", a desaparecer.

Christian.

Dupré pasó una semana atormentándolo. Le prohibió todo desplazamiento por el taller: el bretón, sumamente nervioso, tenía una necesidad vital de moverse, de desplazarse, y sólo lograba cierto equilibrio abandonando su caballete cada dos o tres horas para dar una vuelta por el taller. La inmovilización fue un golpe serio. Christian apretó los dientes y se aguantó firme dos o tres días, pero se volvió más irritable: por cualquier detalle perdía los estribos, se peleaba con los vecinos.

Después Dupré empezó a perseguirlo por el asunto de la distribución de los ganchitos: le hizo rehacer un asiento alegando que estaba "irregular", después otro. Finalmente, un jueves a las cinco de la tarde le anunció triunfalmente que la bonificación había aumentado en cinco

asientos y que si no se quedaba a hacerlos le descontaría cierta suma de su paga. Loco de rabia, Christian arrojó un trozo de caucho en dirección a Dupré —que no le dio— y gritó que renunciaba. El otro no esperaba otra cosa: lo acompañó sin comentarios a la oficina, no mencionó siquiera el gesto de violencia y lo entregó al agente de sector que le hizo firmar su renuncia. Menos de un cuarto de hora después estaba en la puerta, todavía aturdido por su propio estallido y por el repentino desenlace: Citroën se había acabado para él.

Allí lo encontré al llegar de la *rue Nationale*: temblaba de indignación por haber caído en la trampa.

—Hice una idiotez. Es que me fallaron los nervios...

Georges, Stepan, Pavel.

Los tres yugoslavos del carrusel de las puertas habían organizado hacia mucho su trabajo independientemente de la sistematización oficial: asignados al montaje de las cerraduras, habían transformado y reagrupado las operaciones para poder liberarse por turnos de la esclavitud de la cadena. Su habilidad manual y su rapidez les habían permitido así conquistarse una zona de funcionamiento autónoma allí donde sólo las resoluciones de la oficina de métodos constituyan la ley. La patronal, que no obtenía más que ventajas de ese arreglo —jamás había retrasos ni piezas falladas— los dejaba hacer.

Cuando resolvieron pasar al ataque, el capataz Huguet encontró sin esfuerzo la represalia más

eficaz contra los tres hombres: los separó. El pequeño trozo de Yugoslavia instaurado en los diez metros cuadrados de los tres puestos del carrusel voló hecho trizas una mañana. Tres trasladados: Pavel fue a dar a la tapicería, Stepan al taller de pintura y Georges a las pulidoras (lugar odiado donde había que pasar diez horas diarias entre el polvo de hierro y un torbellino de minúsculas esquirlas de metal).

Dispersados, arrancados brutalmente de un ritmo de vida y de trabajo construido en años de paciencia, afectados a puestos especialmente penosos, los tres yugoslavos decidieron de común acuerdo que era suficiente: la misma mañana renunciaron los tres.

Abandonaron sus puestos sin una mirada a los jefes que andaban por ahí: anunciaron su decisión en la oficina y esperaron en silencio que prepararan sus papeles. Pero antes de irse recorrieron todos los talleres para saludar por última vez a todos los obreros que conocían, y a todos los que habían participado en el paro, y a todos los miembros del comité de base. A cada uno de ellos le dieron la mano: vestían ya sus trajes de ciudad y estrechaban esas manos llenas de grasa, de suciedad, de polvo de hierro, de pintura, largamente, con palabras de despedida y de aliento. Y los otros paraban de trabajar por unos minutos, dejaban las herramientas, les agradecían lo que habían hecho y les deseaban buena suerte para el futuro. Todo eso llevó mucho tiempo, pero ningún capataz, ningún jefe de equipo, ningún guardia se atrevió a hacer la menor observación ni a tratar de apresurarlos. Sólo después de haber

recorrido así toda la fábrica hasta sus rincones más remotos salieron por la puerta principal, rozando al guardia sin prestarle más atención que si hubiera sido una herramienta olvidada allí por casualidad.

Por último le llegó el turno a Primo.

Fue más duro, porque el siciliano estaba firmemente resuelto a no renunciar.

Empezó por el método habitual de hostigamiento en el trabajo: pinturas rechazadas, esta capa está demasiado espesa, esta capa está demasiado delgada, etc. Sin resultado: Primo obedecía, impasible.

Después fueron los trasladados: lo pasaron a la tapicería, a las pulidoras... En quince días recorrió cinco o seis puestos diferentes, utilizado para llenar huecos, sacado de cada trabajo en cuanto empezaba a acostumbrarse. Siempre sin resultado.

Finalmente, la dirección se decidió a aplicar grandes remedios. Un provocador de la CFT fue a insultarlo mientras trabajaba, diciéndole que los tipos del comité de base no pasaban de ser unos holgazanes, que si se negaban a trabajar hasta las seis menos cuarto era solamente por flojera, que por lo demás todos los inmigrantes eran unos inútiles y que él, "mugroso ital..." El puñetazo de Primo le abrió un hermoso tajo en la mejilla, limpio. Dos puntos de sutura.

Y para Primo, el despido inmediato.

Citroën inició además una acción judicial contra el siciliano, por "agresión y heridas".

Decapitado, el comité de base adormeció.

Se siguió diciendo "los del comité" para hablar de nosotros (y nosotros mismos seguíamos diciéndolo), pero las reuniones de los viernes cesaron, así como las distribuciones de volantes.

Abandonado por la resaca en mi charquito de la *rue Nationale*, yo seguía transportando en cámara lenta piezas Panhard y dormitando en el fondo del almacén en cuanto me olvidaban por un instante. La dirección me dejaba allí en remojo a la espera de que renunciara, pero como yo había decidido no irme voluntariamente en ningún caso, me instalé en la espera, melancólico y como congelado. Los primeros días de la primavera del 69 fueron efectivamente fríos. Yo me encogía en mí mismo, contando los últimos días de ese mes de marzo ya insípido, tratando de leer novelas a la sombra de las gigantescas estanterías, arrancando a navajazos la gruesa costra de grasa que recubría los piñones o los bloques de motor, prestando vagamente oídos a los ensueños seniles de Albert.

El aislamiento, la falta de un objeto concreto sobre el cual concentrar mi cólera (no tenía ningún motivo para detestar al cansado jefe de equipo del almacén, ni para agredir al guardia sordo que dormitaba junto al reloj marcador), el análisis repetido, que aquí se volvía abstracto, de la represión en Choisy, terminaron por agotar mi rabia inicial: caí en una indiferencia fría, progresivamente fui adoptando el andar cansino de mis colegas y a veces, cuando

me deslizaba en el silencio del almacén en busca de alguna palanca de cambios o de un parabrisas, me parecía sentir invisibles pantuflas en mis pies.

Al azar de los encuentros y las ocasionales idas y venidas entre la *rue Nationale* y la avenida Choisy me llegaban algunas noticias.

Pavel había encontrado trabajo casi en seguida, en una imprenta.

Georges consiguió empleo en Renault, en Billancourt. A veces venía a visitarme, siempre desenvuelto, riéndose de mi exilio y mi tristeza, incitándome a renunciar: "Deja eso y vente conmigo a Yugoslavia en las próximas vacaciones. Te presentaré a todos los habitantes de mi pueblo, haremos una fiesta. Hay muchachas muy hermosas allá." Y sin transición se ponía a contarme sus proezas eróticas.

Stepan estuvo mucho tiempo sin trabajo y terminó por irse a Alemania occidental.

Estaba preocupado por Christian, que me habían dicho que estaba desesperado y que se había vuelto repentinamente a Bretaña, donde sabía perfectamente que no podía hallar trabajo ni contar con nadie, pues su familia era demasiado pobre para mantenerlo por mucho tiempo. Su novieca estudiante lo buscaba por todas partes, en vano.

Los que habían aflojado y conservaban su puesto en Choisy —Simón, Sadok, Mohamed el de la pintura y algunos más— bajaban la cabeza y esperaban días mejores. El próximo cierre de la planta de Choisy, anunciado para el año siguiente, aumentaba la incertidumbre de cada uno sobre su propia suerte: ¿quién sería tras-

lado a Javel?, ¿a Levallois?, ¿a Clichy?, ¿al interior? ¡No habían sido capaces de proponerle a jóvenes laminadores franceses que se trasladaran a... Bruselas! ¿Y si una parte del personal se quedaba sin trabajo? El orden restablecido encerraba a cada uno en su soledad. Cuando me encontraba con Sadok por la noche y cruzábamos algunas palabras, tenía la voz pastosa y su aliento olía fuertemente a alcohol.

El único con quien mantenía contacto regularmente era Primo: había encontrado trabajo en una empresa de instrumentos de precisión cerca de la plaza de Italia. Una empresa diminuta, donde apenas trabajaban alrededor de veinte obreros.

Tomamos la costumbre de encontrarnos todos los viernes. Primo terminaba más tarde que yo y yo me iba a pie a esperarlo a la salida de su trabajo. Él aparecía, puntual, muy erguido en su saco negro, y nos íbamos a tomar un café en una gran cervecería de la plaza de Italia. Algunas veces lo invitaba después a cenar en mi casa. Nuestros encuentros se desarrollaban según un ritual casi siempre idéntico: primero yo le pasaba periódicos y folletos, respondía a sus preguntas sobre la situación en nuestro sector (¿en qué había quedado la huelga de carga del correo?, ¿y las limpiadoras, empleadas por una empresa subcontratista del ferrocarril, que se agotaban limpiando casi sin utensilios los vagones helados del depósito de Masséna, iban a iniciar pronto la acción prevista?, ¿y los barrenderos de Ivry?, ¿y las plantas de la plaza de Italia?, ¿y los desalojados víctimas de la

especulación inmobiliaria?). Despues hablábamos de las otras plantas Citroën, de Francia, del mundo, y al fin nos poníamos a hablar de cualquier cosa. Por mi parte, después de hacer mi exposición política, escuchar la opinión de Primo y recibir las informaciones que tenía para mí, me quedaba en silencio, volviendo a caer rápidamente en mi letargo. Primo me sentía ausente, trataba de levantarme el ánimo: yo lo escuchaba vagamente, como a través de una niebla.

Interminable invierno.

Una noche salí más abatido que de costumbre de mi absurda semana en el almacén de la *rue Nationale*. Desde el lunes no había pasado nada: nada. Ni siquiera había intercambiado tres palabras con Albert, ni siquiera había leído dos páginas de novela: había transportado piezas Panhard, había comido, había dormido. No había recibido noticias de Choisy ni de nadie. Ya no sabía qué hacía allí, qué esperaba. Era viernes: me encaminé maquinalmente hacia el trabajo de Primo, aunque hasta me había olvidado de llevar los periódicos que le iba a pasar.

La cervecería: luces, ruidos, superficies brillantes, reflejos, humo, voces, música. Primo me habla: lo escucho a medias, al mismo tiempo que escucho también la canción que sale de un *juke-box* (la voz de la cantante me parece hermosa y sensual, y siento brutalmente una nostalgia invadirme, inexplicada). Nos hemos metido en un rincón: yo ocupo una silla y Primo el extremo de la larga banqueta tapizada en plástico. De repente me veo en el inmenso

espejo que tengo enfrente, a espaldas de Primo: tengo un aspecto tan deplorable con la cabeza hundida en mi abrigo informe y un sombrero de cuero caído sobre los ojos que esbozo una sonrisa burlona.

Primo ha dejado de hablar: ahora me ha tomado de un codo y me sacude.

Después empieza a hablarme con una voz dulce, repentinamente transformada (y yo me pongo a escucharlo intensamente, y olvido la canción del *juke-box* y los ruidos de la cervecería).

—Nuestra huelga, sabes, no fue un fracaso. No fue un fracaso porque...

Hace una pausa, buscando las palabras.

—Porque todos estamos contentos de haberla hecho, todos. Sí, hasta los que fueron obligados a irse, y los que fueron trasladados están contentos de haberla hecho. Los obreros de Choisy que me encuentro a veces me dicen que ahora los jefes andan con más cuidado, hay menos atropellos, los ritmos no han vuelto a moverse desde la huelga. La dirección tomó en serio la huelga, como una advertencia. La van a recordar por mucho tiempo, ¿entiendes? Hasta hablan de ella en las otras plantas Citroën. Ahora los de Choisy dicen: "Nosotros en Choisy demostramos que no nos dejamos llevar por delante." Esa huelga es la prueba de que somos capaces de luchar en las empresas más duras, y habrá otras, ya lo verás...

Suenan diferentes las palabras cuando él las dice: las consonantes son más fuertes, las eses ocupan mucho más espacio.

Escuchándolo, pienso que amo su acento y

esa fuerza que lo mantiene tieso, indoblegado. Pienso en Sicilia y en todos los proletarios salidos de las tierras calcinadas del sur. Tengo un poco menos de frío, pero todavía me siento escéptico.

Y sin embargo tiene razón.

Meses después, y años después, me encontraré por casualidad con antiguos obreros de Choisy que, sin excepción, me hablarán de la huelga y del comité, y me dirán hasta qué punto se mantuvo vivo su recuerdo en Javel, en Levallois, en Clichy, en las inmensas cadenas de montaje de los DS y en el calor insoportable de las fundiciones, en los vapores nauseabundos de los talleres de pintura y el chisporroteo intenso de los talleres de soldadura, en todos los lugares adonde trasladaron a los obreros de nuestra fábrica después de cerrarla: nada se pierde, nada se olvida en la memoria de límites imprecisos de la clase obrera. Otras huelgas, otros comités, otros actos se inspirarán en huelgas pasadas y entre ellas en la nuestra, cuyas huellas descubriré más adelante mezcladas en tantas otras...

Primo tiene razón, pero en el momento en que me hablaba yo aún no lo sabía, y me dedicaba a rumiar la impotencia de mi exilio y el aplastante restablecimiento del orden Citroën.

EL SENTIMIENTO DEL MUNDO

Una mañana, tan bruscamente como había recibido la orden de marchar al exilio, se me ordenó regresar a Choisy.

—Tienes media hora para estar en la fábrica. Toma, ahí está tu papel.

Vestuario, calles, la avenida Choisy bajo una llovizna fina, desierta a esa hora de la mañana. El portón principal de la fábrica: ya está, voy a encontrarme nuevamente con la multitud familiar de los talleres. El guardia examina aburrido mi permiso de entrada, me deja pasar. Pienso que dentro de pocos instantes estaré entre los camaradas.

Vana ilusión.

El agente de sector Junot me pone a disposición del capataz Gravier, quien a su vez me pone a disposición del ajustador Danglois. Siempre la cascada jerárquica, los "sigueme", los "espera ahí", los "póngalo allá".... Cuando mandan a un obrero a un sitio nunca pierden la ocasión de ponerlo en su sitio: es una costumbre que se aplica a todo el mundo, que forma parte del funcionamiento normal de la empresa. En mi caso, sin embargo, me parece que son particularmente desagradables: las órdenes son verdaderos ladridos. Ese tratamiento

[152]

reforzado me lo he ganado sin duda con la huelga (bien pronto sabré que ahora conocen mi calidad de "establecido").

El ajustador Danglois, de quien dependo ahora, es un hombrón de rasgos hinchados y blandos, ridículo en el guardapolvo gris que usa para parecer un jefe. Sin embargo, su verdadera posición en la empresa procede de otro hecho: es miembro de la directiva de la CFT. Ese cargo de responsabilidad en el sindicato amarillo le asegura un suplemento de poder evidente: los jefes de equipo y los capataces le hablan de igual a igual, la patronal le reserva una familiaridad y consideraciones que no conocen todos los ajustadores. Él lo aprovecha, siempre ávido de mostrarse en compañía de los más poderosos que él. En el fondo es un hombre perezoso y cobarde que simula burlarse de todo, ineficaz en su trabajo (en realidad se pasa el día vagando por todas partes), siempre dispuesto a amenazar a los obreros, siempre obsequioso desde que aparece un alto personaje de la jerarquía Citroën. Creo que, detrás de la cortesía con que lo tratan, hasta los capataces lo desprecian. Pero también desconfían de él: la jerarquía de la CFT es paralela a la de Citroën y la completa mediante su circuito autónomo de delación y chantaje. Un hombre como Danglois puede ser temible hasta para los empleados.

Mi nuevo puesto, pues. Danglois me lo explica rápidamente, con la condescendencia burlona que puede suscitar tarea tan humilde.

Me han destinado al transporte de las "cajas" en el patio de la fábrica.

Trabajo extraño, que debe su existencia exclusivamente al arcaísmo de los locales. He aquí la razón: la disposición de los edificios, separados por un patio, hace que exista una discontinuidad en el proceso de montaje de los 2 CV; mi función es efectuar la conjunción, asegurar la continuidad del montaje: ¡Yo sólo soy un eslabón de la cadena!

Explico:

Mirando la fábrica desde el patio, se ven dos bloques de construcciones compactas, uno a la izquierda y el otro a la derecha, unidos en el primer y segundo piso pero separados en la planta baja por una prolongación del patio y de las zonas de almacenamiento.

El bloque de la izquierda alberga en la planta baja al taller de martillado, en el primer piso al taller de la gran cadena, el 85, en el segundo a una parte del taller de pintura, que se extiende también al segundo piso del bloque de la derecha.

En el bloque de la derecha hay: en la planta baja, un área de almacenamiento; en el entresuelo, un poco por encima del nivel del primer piso, el taller de soldadura, el 86; en el segundo piso, pintura.

Ahora el proceso de montaje.

Camiones que vienen de otras fábricas, a veces lejanas, descargan en el patio y en diversas áreas de almacenamiento cajas, bloques de motor y piezas de lámina moldeada o en placas finas. En piezas ya moldeadas llegan los principales elementos del esqueleto de la carrocería, las puertas, los guardafangos, etcétera.

En el taller de martillado se prensan algunas piezas suplementarias y se procede a un primer armado del conjunto. De ahí sale una especie de esqueleto de lámina, tembloroso y como remendado por todas partes, en el que ya se reconoce, sin embargo, el aspecto de los 2 CV. Ésa es la "caja".

Esa "caja", acompañada por las puertas y los guardabarros (que siguen separados y seguirán separados hasta el montaje en la gran cadena del 85), parte hacia la soldadura, el taller de Gravier, donde harán desaparecer las fisuras y las junturas demasiado visibles para dar cierto aire de unidad al conjunto de la carrocería. Ya he descrito ese arco de círculo de una treintena de puestos ubicado en el entresuelo, su aspecto gris y su polvo de hierro, su olor a quemado y sus nubes de chispas pálidas —mi primer destino en Citroën.

Después del taller de soldadura la caja, absorbida por un túnel rodante, va a dar al taller de pintura (baños químicos, rotación de los pistoleteros entre nubes de vapores, ácidos corrosivos, barnices...), luego vuelve a bajar por un montacargas al taller de la gran cadena, donde se fija el motor sobre el chasis y se "viste" (asientos, vidrios, fundas, ruedas, tablero de instrumentos, etcétera).

Después sólo queda la terminación, las últimas verificaciones, la prueba, y el coche es llevado por un "arrastrador" que se sienta al volante y lo estaciona provisionalmente a la espera de que lo carguen sobre un remolque que lo llevará hacia su destino de mercancía: la venta.

La fábrica escupe un coche terminado cada cuatro minutos.

Todos los transportes de un taller a otro se realizan por medio de máquinas (guinches, túneles rodantes, cadenas terrestres, cadenas aéreas, montacargas), salvo el pasaje de las "cajas" del martillado a la soldadura. Ahí es donde intervengo yo: mi nuevo puesto se intercala entre las dos primeras etapas del montaje. Como no hay unión material entre el martillado y la soldadura —un taller está en el bloque de la izquierda y el otro en el bloque de la derecha, con el extremo del patio en medio— es necesario recoger la "caja" clavada y transportarla unos cien metros, atravesando el patio, hasta llegar al pie del taller de soldadura, de donde el guinche la sube al entresuelo.

Ese transporte de las cajas se hace mediante carritos de hierro fundido: bajos, pesados, montados sobre ruedas muy pequeñas, se adhieren fuertemente al asfalto del patio y cuando los desplazo retumban y chirrían.

Cada día, pues, tendré que transportar alrededor de ciento cincuenta cajas en esos carritos. En el punto de llegada voy apilando los carritos vacíos: después los llevaré de vuelta al punto de partida, la salida del taller de martillado, de cinco en cinco. Ciento cincuenta cajas a la ida, treinta veces cinco carritos de regreso. El regreso es lo más duro: cada viaje debe pesar más de cien kilos; más tarde, ya solo, intentaré fraccionar el viaje de vuelta, pero pronto comprenderé mi error: los carritos son tan bajos que para empujar uno vacío, o sólo dos apilados, hay que andar casi en cuatro

patas, y a la larga la posición se vuelve insopportable: más vale apilar los cinco y poder agarrarlos a un metro del suelo —de todos modos son ciento y pico de kilos de hierro que empujar, pero por lo menos puedo mantenerme más o menos erguido.

Todo eso en un patio abierto a los cuatro vientos, a la lluvia, a menudo resbaladizo, lleno de camiones, de remolques, de cajones. Y con la única compañía permanente (o casi) del ajustador Danglois, que me grita que me apure.

Ni qué pensar en reunirme de nuevo con los camaradas en los talleres.

Después de la inmovilidad, los trabajos forzados.

Danglois ha terminado de darme explicaciones y se ha apostado, para verme trabajar, a algunos metros de mi punto de partida, cerca de la puerta corrediza del taller de martillado, de donde llega claramente el repetido estruendo de las prensas. Instintivamente el ajustador ha adoptado la posición tradicional del centinela: piernas abiertas, manos en las caderas; el cinto del guardapolvo gris, flojamente anudado bajo la panza, subraya su obesidad caricaturesca, casi obscena.

Empuño un carrito: rojo sucio, traqueteo de metal; el hierro helado me quema las manos. Coloco la caja sobre el carrito, algo torpemente, buscando la manera de aferrar esa extraña pila de remiendos de lámina, y emprendo la marcha, en tensión hacia mi cargamento. Contacto frío de la lámina en bruto, cuidado para no cortarme con esos bordes amenazantes..., me detengo y regreso a pedir guantes.

—No hay —me responde Danglois—, date prisa.

Y luego agrega, burlón:

—De todos modos, estás ahí para que aprendas.

No hay nada que contestar. Siento la brusca oleada de odio que provoca la arbitrariedad, la imbecilidad arrogante, segura de sí misma. Había olvidado un poco: en cierto modo hacen bien estas pequeñas injusticias inesperadas que golpean absurdamente, imprevistas. Despiertan la combatividad: uno aprieta los dientes y se pone a esperar la revancha.

Le lanzo a Danglois una mirada sombría y me voy a seguir empujando mi carrito.

Viento helado. La lluvia, en ráfagas, atraviesa el saco ligero de mi traje azul de trabajo. Conservo todavía la actitud de mis soñolientas idas y venidas de la *rue Nationale*. En este patio me siento como desnudo, traspasado, empapado: la lluvia y al cabo de media hora el sudor: tendré que equiparme, conseguir una chamarra. Y guantes, también. Mañana: hoy, ampollas y quemaduras del frío.

Este trabajo forzado de peón, agotador, a la intemperie, es uno de los puestos más desagradables de la fábrica. Además Danglois, y de vez en cuando también Gravier, vienen de tanto en tanto a observarme y burlarse de mí. Danglois finge temer una interrupción del montaje ("Entonces ¿nada más que cuatro cajas de adelanto? ¡No es bastante! ¡Un poco más de entusiasmo!") En cuanto a Gravier, se divierte viendo a tomarme el tiempo de vez en cuando, diciéndome con voz sibilante: "Usted es pa-

ciente, pero nosotros somos más pacientes que usted." (Me trata de usted desde que sabe que soy "universitario" de origen, y no obrero.)

Citroën se esfuerza, pues, por obligarme a renunciar. Pero el resultado es el contrario: después de tres semanas de ese régimen he perdido casi diez kilos pero he recobrado buena parte de mi ánimo. He jurado no renunciar y no me queda otra que aguantarme. Le respondo a Danglois con ironía, a Gravier con el silencio. En los intervalos me reúno con Sadok y Mouloud, con algunos camaradas del taller de soldadura que había perdido de vista. Los carristas, al pasar, vienen a discutir. En el comedor vuelvo a encontrarme con los del comité, con los camaradas del taller de la gran cadena, con Mohamed el cabilio y los de la pintura. Hasta Jojo, el viejo cegetista que era vecino mío en el vestidor, sigue ahí y se alegra de verme. La sensación de cataclismo que había experimentado cuando, al mismo tiempo que aplastaban nuestra huelga, a mí me mandaban al exilio de la *rue Nationale* y los elementos más activos del comité de base desaparecían, obligados a renunciar, esa sensación va desapareciendo como se cierra una herida. Todo sigue en su sitio: ellos y nosotros. Ellos, siempre tan inmediatamente odiablos (he vuelto a encontrarlos, estoy alerta, me masajeo, sudando, los riñones doloridos, las manos deshechas, apretando los dientes frente a las humillaciones), nosotros indefinidamente renovados pero inventando constantemente la resistencia —las oleadas de mal humor, los gritos furiosos contra el minuto robado del intervalo, los inexplicables

enlentecimientos de la cadena y los accidentes de los viernes, cuando de repente un gancho se tuerce y bloquea el engranaje en medio de estallidos de risa y trozos de caucho que vuelan en todas direcciones, nosotros los proyectos en el comedor, periódicos y panfletos circulando, noticias que se intercambian, nosotros el sandwich compartido, y el cigarrillo ofrecido, y el gesto de ayuda y de consuelo cuando alguno está a punto de desmayarse, nosotros hablando todas las lenguas, procedentes de todos los países, agitados, desperdigados, separados y vueltos a reunir, siempre otros y siempre cercanos. No he regresado a los talleres, pero los siento ahí al lado, y las noticias me llegan, y mis cóleras se mezclan con las de los demás. Y mi odio contra Danglois, Gravier y los que les dan órdenes lo percibo como un sentimiento de pertenencia: un sentimiento de clase.

Intenta olvidar la lucha de clases cuando eres obrero de fábrica: el patrón no la olvida, puedes contar con él para que te recuerde su existencia.

Después de contar mis ciento cincuenta 2 CV y cumplir mi jornada de hombre-eslabón regresaba a mi casa a desplomarme como una masa inerte, ya no tenía fuerzas ni para pensar, pero por lo menos le había dado un contenido concreto al concepto de plusvalor.

El encuentro con Alí desempeñó un papel decisivo en la transformación de mi estado de ánimo. Fue un choque, pero tan complejo que aún hoy, que han pasado casi diez años, no

podría definirlo con exactitud. Una bocanada de aire libre, la visión repentina de masas mucho más remotas y oscuras, y también el descubrimiento de algo fraternal y trágico a la vez. Pero de pronto las palabras me parecen débiles, inadecuadas.

No conocí a Alí más que un solo día.

Una jornada de trabajo completa, desde las siete de la mañana hasta las cinco de la tarde.

Y con frecuencia pienso en él, aunque nunca he vuelto a verlo.

Esa mañana, mi trabajo de hombre-cadena había aumentado en una variación: había habido algún problema en el taller de martillado, varias prensas estaban funcionando irregularmente, el lugar estaba atestado de mecánicos y electricistas, todo un zafarrancho bastante ineficaz por el momento: las cajas salían en forma intermitente. La regularidad de mis idas y venidas por el patio y el aprovisionamiento del taller de soldadura estaban en peligro, pero ese tipo de interrupción estaba previsto y se puso en marcha un dispositivo complementario.

En cuanto llego, a las siete, Danglois me lleva a un gran edificio aislado, a un extremo del patio, donde se apilan en hilera varios centenares de cajas de 2 CV: es una reserva. Hay un hombre ahí, de pie en mitad de una hilera, Danglois me lo señala con un movimiento negligente del pulgar: "Él te pasará cajas cada vez que haya un hueco en la producción del martillado; no tienes más que pasar por aquí a cargar, ¿entiendes?" Asiento vagamente con la cabeza. El hombre no ha hecho el menor movimiento; aparentemente ni siquiera ha oido.

Danglois me insta a empezar inmediatamente mis recorridas; salimos juntos, y yo me dirijo rápidamente hacia el taller de martillado.

Arranque, cajas, pila de carritos, cajas. El circuito que ya me sé de memoria hasta la más diminuta grieta del asfalto, las figuras imaginarias y las letras mal formadas que me invento en las irregularidades del suelo, los acostumbrados estorbos del patio, el murmullo sordo de las ruedas, esas rutinas que se te meten en el cráneo y en los músculos hasta volverse insensiblemente una parte extraña de ti mismo —y después hace falta tiempo para deshacerse de esos hábitos absurdos. Caja, carritos, un hueco: el taller de martillado ya no entrega. Pasar por el almacén de reserva: el hombre me tiende una caja, prepara una segunda. Rápido al taller de soldadura. El guinchero se impacienta y me grita que me apure. Veo allá arriba al jefe de equipo, junto a él, diciéndole que se apure. Rápido, de vuelta al almacén de reserva. Llevar la caja (el hombre ya prepara una tercera). El guinchero. Regreso al martillado: todavía no hay cajas. Almacén de reserva: una caja. Ya no tengo más carritos: recuperarlos al pie del taller de soldadura, haciendo una pila de cinco. Llevar todo al almacén. Retomar una caja. Más rápido, grita el guinchero, siempre espoleado por el jefe de equipo del taller de soldadura. Y otra, y otra. Ir a ver al taller de martillado: ya funciona de nuevo, las cajas empiezan a apilarse en desorden ante la puerta del taller, obstruyendo el paso. Desplazo dos o tres cajas y vuelvo a aprovisionarme aquí. Cajas. Viaje de regreso

de carritos. El circuito ritual a la carrera, porque estoy atrasado. Se vuelve a parar el taller de martillado: correr al almacén de reserva. El hombre me pasa una caja...

Cada vez que paso por el depósito le lanzo una mirada rápida, a veces una sonrisa, pero nunca tengo tiempo para detenerme y hablarle. Él, por su parte, no dice una palabra.

Es un hombre grandote, muy flaco, de piel oscura: me parece conocerlo de vista, haber observado en los talleres o en los vestidores el tatuaje azul en forma de punto que tiene en la frente, entre las cejas, y que aumenta su aire exótico. Apenas entro al almacén me tiende una caja que trae con los brazos ligeramente separados, en un movimiento regular y preciso, siempre idéntico. Después vuelve inmediatamente a su postura: inmóvil, erguido en medio del almacén con los brazos cruzados, la mirada lejana, como si montara guardia junto a un campamento en el desierto.

Varias veces he estado a punto de hablarle, pero estoy demasiado agitado corriendo por todo el patio con mis carrocerías bamboleantes y mis carritos de hierro fundido, y como él parece totalmente ausente, la maniobra se repite en silencio.

Las ocho y cuarto: diez minutos de intervalo. Regreso al almacén de reserva, glacial pero protegido de la lluvia fina que sigue azotando el patio en pequeñas borrascas, me reuesto en una carrocería y saco mi sandwich. El hombre del tatuaje no se mueve: sigue siempre de pie, indiferente a la pausa, que no parece interesarle. Me acerco y le propongo compartir

mi sandwich, puesto que aparentemente no ha traído nada para comer: echa una ojeada al pan del que asoma un trozo de jamón y sacude la cabeza en signo de rechazo:

—No como carne de cerdo.

Y luego, con voz grave, como si continuara un sueño en lugar de dirigirse a mí, agrega:

—Mi padre era un morabito.

—Un morabito muy importante, un gran religioso.

—Yo he estudiado mucho.

—He estudiado mucho el árabe.

—La gramática árabe.

—Es muy importante.

Silencio. Después me clava repentinamente los ojos (sorpresa de esos ojos brillantes, de un negro intenso) y se lanza en un largo discurso cuyo sentido no capto por completo, porque habla el francés como a saltos, con un acento espeso, y con frecuencia me parece que utiliza una palabra por otra —y en ocasiones palabras desconocidas. Entiendo sin embargo que su nombre es Alí, que viene de Marruecos, de una familia muy religiosa, que ha estudiado el Corán, que su padre ha muerto, que los suyos viven en la miseria desde hace mucho. A continuación viene el relato de un episodio personal muy complicado, donde aparece repetidamente un cuchillo y cuyo sentido general se me escapa. Me parece que mezcla en el relato citas del Corán, cuya significación tampoco entiendo. Después, sin transición, pronuncia con la mayor claridad —como silabeando para que lo comprenda perfectamente— algunas frases breves.

Y ahí entiendo de nuevo, y lo que me dice me impresiona profundamente:

—La lengua árabe es una lengua muy grande.

—Los árabes inventaron la gramática.

—También inventaron las matemáticas y los números para todo el mundo.

—Inventaron muchas cosas.

Ha alzado la voz, y su orgullo resuena extrañamente en el vasto depósito metálico, que devuelve ecos.

Emocionado, inicio una respuesta algo solemne, escogiendo las palabras para decir en frases sencillas que siento un gran respeto por la cultura árabe. Y mientras pronuncio esa respuesta me parece vernos a ambos desde lejos, solos, de pie, frente a frente en ese enorme almacén vacío donde no hay más que pilas de cajas, chatarra gris, estúpidas armazones de futuros automóviles. Yo con mi saco azul de trabajo gastado, desgarrado por las puntas agudas de las láminas, que se me enganchan. Él flotando en un overol de peón demasiado amplio para su flacura, demasiado corto para su gran tamaño. Y ese diálogo irreal, solemne, de plenipotenciarios de culturas muy alejadas, de lenguas muy distantes, de modos de ser remotos. Y nada de eso me parece ridículo ni fuera de lugar, sino por el contrario grave e importante.

El fin del intervalo, concretado en un ladrido de Danglois, que aparece en el marco de la puerta (“¿y ustedes qué esperan?”), interrumpe mi discurso en mitad de una frase: tengo que recomenzar mis idas y venidas dejando a Alí plantado en mitad del depósito, siempre en el mismo sitio.

Círculo ritual por un rato, después se vuelve a parar el taller de martillado: voy a recoger una caja de la reserva de Alí. Ahora tengo la impresión de que me mira con simpatía, por lo menos su rostro ya no me parece tan inmóvil. Quisiera hablar, continuar nuestro diálogo de hace un momento, pero no hay tiempo: apenas le lanzo, al pasar, "¿todo bien?" "Todo bien", responde él con un leve movimiento de los labios que puede pasar por una sonrisa. Para decir la verdad, en todo ese día nunca lo vi sonreír más que eso: creo que Alí era un hombre que no sonreía.

Una hora más tarde el ritmo se había acelerado aún más y me encontré completamente desbordado: ese asunto de las interrupciones del taller de martillado ha destrozado mis hábitos.

Es imposible hallar un ritmo. En el taller de Gravier el guinchero se enfurece, me grita que me apure, que no tiene más que una o dos cajas de adelanto, que va a haber un hueco en la cadena. En cuanto empiezo a regularizar mi aprovisionamiento en el depósito de reserva el taller de martillado arranca de repente y en diez minutos se produce un amontonamiento de cajas a la puerta del taller —embotellamiento de fenwicks, recriminaciones de los carristas, Danglois que acude gritando... Después vuelve a pararse el taller de martillado y tengo que correr hacia Alí, el guinchero se enfurece, y así va pasando el tiempo.

A las diez de la mañana estoy sudando, sin aliento, irritadísimo y sin poder adelantar en absoluto.

En eso, al pasar por el almacén para recoger una caja Alí me dice:

—Tengo frío.

Situación absurda: la tarea que le han asignado no exige más que algunos movimientos cada quince minutos; el resto del tiempo se lo pasa congelándose, inmóvil en ese almacén glacial.

Y yo, por el contrario, me agito en todas direcciones, tan recalentado como congelado está él.

Parece lógico llegar al punto medio y convenimos en cambiar de método: de ahora en adelante haremos todo el trabajo juntos, la mitad cada uno. Alí duplicará mi circuito martillado-soldadura-almacén y transportará una parte de las cajas: yo me serviré yo mismo en las pilas del depósito cuando me falten cajas. Este arreglo le permitirá a Alí moverse un poco y a mí bajar el ritmo. Entre los dos lo haremos perfectamente sin necesidad de correr.

Media hora de tranquilidad: el nuevo estado de cosas nos conviene mucho a ambos, pero en eso ¡patatrás! Llega Danglois loco de rabia, con la boca torcida (realmente creo que babea), el guardapolvo gris restallando sobre la grasa a cada movimiento, gritando. Nos grita a nosotros —a nosotros, muy asombrados: justamente acabamos de restablecer el adelanto en el aprovisionamiento de cajas, los jefes deberían alegrarse:

—¿De qué? ¿De qué? Pero ¿qué escándalo es éste? Tú te encargas de los carritos; él se encarga del depósito.

Y volviéndose hacia Alí:

—Lárgate al depósito y que no vuelva a verte en el patio, ¿entiendes?

Alí se encoge ligeramente de hombros, me hace un pequeño gesto de impotencia y regresa al almacén de reserva a paso mesurado.

Había olvidado que me habían puesto en el patio para castigarme: son cosas más importantes que la producción inmediata de 2 CV. Gravier ha jurado que me obligará a renunciar, mala suerte si la cadena de soldadura está permanentemente en peligro de tener un hueco. Es un riesgo que es preciso correr y puede constituir un motivo de sanción y hasta de despido (efectivamente, pocos días después recibiré una advertencia por producción insuficiente). Para mí, por lo tanto, el tratamiento es comprensible: ¿pero Alí? ¿Por qué se enfureció tanto Danglois con el marroquí?

Comprendo de pronto que el puesto de Alí también es punitivo: hombre grande y robusto, para él es mucho más difícil esa larga espera inmóvil en el frío que un trabajo que exija esfuerzo físico. Mi caso es más bien el inverso: el esfuerzo físico intenso se me vuelve pronto penoso. En resumen, Gravier y Danglois han logrado efectuar ahí lo que puede llamarse una organización racional del trabajo. Son frecuentes esas combinaciones absurdas destinadas a hacer sentir quién manda: el trabajo mismo está construido como un sistema de represión; basta un mínimo aumento de la presión para alcanzar los límites de lo tolerable.

¿Pero Alí, por qué?

Aprovecho un desvío por el almacén para preguntárselo:

—¿Qué es lo que tienen contra ti?

—Es porque salgo a las cinco.

De modo que es uno de los escasos irreducibles que se obstinan en rechazar la recuperación, casi dos meses después del comienzo del movimiento; y sin embargo jamás lo he visto en las reuniones del comité, jamás nadie me ha hablado de él.

(Me digo que Alí ha leído nuestro panfleto en su versión árabe, lo imagino a solas, descifrando atentamente las curvas majestuosas, las volutas, que le hablan de ofensa a la dignidad y de huelga por el honor, y pienso que ha tomado su decisión a solas, sin consultar a nadie, irrevocablemente.

Me digo también que Primo jamás se ha encontrado con Alí, y sin embargo en el momento de redactar el panfleto supo hallar las palabras que le hablarian a Alí.

Y pienso que yo estoy aquí de paso, pero que siempre habrá en las fábricas hombres como Primo y como Alí.)

Mediodía, comedor. No veo a Alí por ninguna parte.

La vuelta al trabajo a la una menos cuarto se presenta bajo una luz favorable: Danglois ha desaparecido, sin duda se ha tomado horas libres de delegado, ese ajustador ladrador que supuestamente nos representa a través del sindicato amarillo. Dejamos pasar un rato (¿será que nos dura el miedo?) y luego, al ver que no reaparece, volvemos a nuestro arreglo de la mañana: dos en todo el circuito. A veces, para

hablar mejor, nos ponemos lado a lado detrás del mismo carrito, que vamos empujando tranquilamente.

No siempre es fácil entender lo que cuenta Alí: a veces se apresura, su hablar se hace entrecortado, se le entrechocan las palabras. Hay interrupciones, largos silencios. Sin embargo, en general logro seguirlo.

De repente se pone a hablarme de su vida en tiempos muy lejanos. Una aldea muy pobre en el sur de Marruecos, una familia numerosa en la miseria: hermanos y hermanas muertos en la infancia. La ocupación francesa: hay un recuerdo, sobre todo, que le vuelve obstinado, intenso:

—Había un capitán francés en la aldea.

—El capitán tenía un perro negro muy grande: Cada semana le tocaba a una familia diferente alimentar a ese perro negro, con carne.

—Todo el mundo temía esa semana.

—Cuando había que darle de comer al perro no quedaba nada de comer para nadie: nosotros, los niños, pasábamos hambre toda la semana.

—Todo el mundo le tenía miedo a la semana del perro negro.

Se detiene un segundo, inmovilizando el esqueleto de 2 CV que estamos empujando, como si los terrores de la infancia se le subieran repentinamente a la garganta. Los ojos se le enturbian, mira algo invisible. Es un choque para mí entrever de pronto, en el rostro anguloso del adulto, los rasgos aterrados del niño del pasado, del niño eternamente hambriento, del niño a quien el perro negro perseguirá hasta la muerte. No sé qué decir, murmuro:

—Es terrible... el colonialismo.

Ya se ha dominado y seguimos empujando. Me da una extraña respuesta:

—No, el "coronelismo" está bien.

—¿...?

—El "coronelismo": coronel Nasser, coronel Boumedienne. Es bueno para nosotros.

Nuestra conversación, entrecortada por el transporte de las cajas, las maniobras de carga y descarga, los viajes de carritos, se apaga, recomienza, con momentos de intensa comunicación y otros de distanciamiento, rebotando en un recuerdo, en una pregunta, bloqueada por una palabra incomprensible.

A algo que le digo o que le pregunto (¿de qué se trataba?, de una comida o de algo para fumar, ya no lo recuerdo) responde vivamente:

—No, jamás hago eso, es "judío".

Yo: "¿Cómo 'judío'?"

El: "Sí, eso quiere decir que no está bien, que no hay que hacerlo."

Yo: "Pero no, 'judío' es un pueblo, una religión."

El: "No, no. 'Judío' es lo contrario de los demás. Se dice 'judío' para decir que no está bien."

Yo: "Pero hay una lengua judía..."

El: "¿Una lengua judía? ¡Oh, no!"

Yo: "Sí, se llama hebreo."

El: "No, escribir 'judío' es escribir el árabe al revés. Se escribe igual, pero en sentido contrario."

Me detengo.

—Escucha, Alí, sé perfectamente lo que te estoy diciendo, yo mismo soy judío.

Y él, tranquilo, inclinando la cabeza con indulgencia y casi con un atisbo de sonrisa:

—Pero cómo vas a ser judío tú. Tú eres bueno: judío quiere decir que no es bueno.

Hubiéramos podido seguir así durante horas, pero las operaciones de descarga de las cajas nos interrumpen.

Así pasó la tarde, irregular. Torbellino de dos lenguas, de dos universos. Intentaba imaginar en qué mundo vivía Alí, cómo percibía las cosas, y se apoderaba de mí una sensación de infinito. Hubiéramos debido hablar años, decenas de años... No hubiéramos debido encontrarnos nunca y el azar nos había puesto frente a frente. ¿El azar? No, en absoluto: la huelga y sus consecuencias más o menos directas. Y entonces sentía a Alí muy cerca: el huelguista solitario y resuelto, el niño del perro negro, la víctima favorita de Danglois. Un hermano oscuro surgido por un instante de la noche que pronto lo envolvería de nuevo.

Efectivamente, lo trasladaban de puesto en puesto, de prueba en prueba, y a la mañana siguiente ya había desaparecido del almacén. Después tuve intermitentemente noticias de él por gentes que lo conocían de vista ("Ah, sí, el marroquí grandote con un tatuaje azul en la frente, que nunca habla con nadie y todavía sigue saliendo a las cinco... espera un poco, creo que lo he visto en el taller de pintura, empujando un carro").

Finalmente supe que lo habían estabilizado en la planta de Javel.

En la limpieza de las letrinas.

EL BANCO DE TRABAJO

Estamos en julio.

Acaban de mandarme de nuevo al taller de soldadura, donde hace un calor asfixiante: todas las superficies metálicas se han convertido en placas de calefacción que nos rodean y desfilan ante nosotros, quemantes. Fealdad de los esqueletos de chatarra clavados, remendados, desnudos. Y siempre las llamas de los sopletes, los haces de chispas pálidas, el hierro quemado y los martillazos sobre la lámina. Las cajas se deslizan, idénticas e imperturbables, a través de lo que se ha convertido en un horno donde parece que debiéramos fundirnos y disolverse. Vapores y formas grises, y nada que respirar más que una atmósfera tórrida, el olor espantoso de la lámina y el polvo de hierro. La ropa sucia se pega a la carne sudorosa, todo está húmedo y la transpiración me hace lagrimear.

Faltaba un peón en el taller de Gravier: asistente del guinchero que sube las cajas del patio y las descarga en el arranque de la cadena. Será mi puesto.

Los trabajos forzados en el patio han durado casi cuatro meses. Tenso detrás de mis carritos, con los ojos clavados en el asfalto, he sentido más que visto pasar la primavera y empezar el

verano. Entre el hostigamiento de Danglois y las periódicas burlas de Gravier, estaba convencido de que iban a dejarme ahí hasta las vacaciones de agosto, pero han resuelto cambiarme.

Aquí estoy pues al lado del guinchero, a la entrada del taller de soldadura: recibo y examino los guardafangos, los capós y las puertas, y los voy colocando sobre grandes caballetes de hierro que acompañan a las cajas sobre la cadena; las partes abolladas las mando a retoçar y cuando regresan arregladas las meto al circuito. Cuando las cajas desaparecen en el túnel rodante que las lleva a la sección pintura, las bandejas en que han recorrido la cadena son arrojadas automáticamente a un lado, donde se van apilando: a mí me toca llevar periódicamente una pila de bandejas al principio de la cadena, para que el guinchero descarge sobre ellas las cajas, al ritmo de una cada tres o cuatro minutos.

El guinchero es un argelino llamado Kamel. Tendrá unos veinticinco años; usa un peinado raro, tipo Beatles, inflado y con brillantina. En el trabajo viste un overol verduzco ajustado en la cintura, pero de civil viste en forma agresiva, con un bléizer de botones dorados y zapatos puntiagudos. Tiene aspecto de chulo y dicen que lo es, que tiene amistades medio extrañas en barrios sospechosos, que muchachas muy maquilladas lo esperan a la salida, a veces. Frente a mí, su "asistente", es francamente arrogante, y aprovecha la situación para darme órdenes y tratarme como a un lacayo. Es evidente que si ocupa ese puesto estratégico de

aprovisionador de la cadena es porque ha dado pruebas convincentes de lealtad y porque tiene un concepto del ritmo de producción que a los jefes les conviene. Gravier y Antoine le tienen confianza. No tiene relaciones con los demás obreros: reina sobre su guinche y sobre la entrada del taller, dominando el patio con la mirada, activo, autoritario, alimentando la cadena sin interrupciones.

Un día, durante el intervalo, hablamos de la huelga contra la recuperación y él se jactó de no haberla acompañado nunca, a diferencia de muchos "idiotas" del 86 que se enemistaron con Gravier. Le respondí con dureza, el tono subía rápidamente cuando el fin de la pausa nos interrumpió. Desde entonces no nos hablamos más que en el trabajo: él para gritarme que me apure, yo para mandarlo al diablo.

Nada ha cambiado en el taller de soldadura desde aquel primer día de septiembre del 68, mi rápido paso por la soldadura al estaño. A diez metros de mí Mouloud repite indefinidamente los mismos gestos: barra de estaño, golpe de soplete, vaivén de la palita, una curva lisa (ahora sé que la impresión de facilidad es falsa, que es necesario dominar al milímetro la mano, contraer los músculos y los nervios, controlar la presión de cada dedo). Terminado un 2 CV inmediatamente se presenta otro con la curva partida, con una fisura en el sitio de la soldadura: barra de estaño, soplete, palita, otra curva lisa. Un 2 CV hecho, otro por hacer... Hago cálculos: ciento cincuenta por

día, doscientos veinte días por año... en este momento, a fines de julio, Mouloud debe andar más o menos por treinta y tres mil. Treinta y tres mil veces en el año ha repetido los mismos idénticos gestos: mientras otros iban al cine, charlaban, hacían el amor, nadaban, esquiaban, recogían flores, jugaban con sus hijos, oían conferencias, comían, divagaban, hablaban de la Crítica de la razón pura, se reunían para discutir las barricadas, el fantasma de la guerra civil, el problema de las armas, la clase obrera como sujeto y los estudiantes como sustituto del sujeto y la acción ejemplar reveladora y el detonador, mientras se alzaba el sol sobre Granada y el Sena se agitaba suavemente bajo el puente de Alejandro III, mientras el viento aplastaba las mieles, acariciaba la hierba de los prados y hacia murmurar al follaje de los bosques, treinta y tres mil esqueletos de 2 CV han desfilado ante Mouloud para que él soldara treinta y tres mil veces el mismo intersticio de cinco centímetros de largo, y cada vez él ha descolgado su barra de estaño, su soplete, su palita. Erguido, las sienes grises, los ojos un poco cansados, algunas arrugas más, me parece.

La cadena de soldadura forma un semicírculo. Se suceden en ella alrededor de treinta puestos, que realizan la centena de puntos de soldadura que debe tener la caja al salir del taller 86.

En un puesto apartado de los otros, en el interior del arco de círculo, un obrero de edad, solo ante su banco de trabajo, retoca las puertas

irregulares. A su izquierda tiene una pila de puertas abolladas que yo mantengo aprovisionada después de inspeccionar velozmente las que llegan al principio de la cadena. Las hendiduras, los choques, las partes irregularmente clavadas o moldeadas, las arrugas y los agujeros son para él: él lo rehace todo, lo repara todo, y va apilando a su derecha puertas regularizadas. Allá voy yo a recogerlas para meterlas en el circuito con sus cajas, hacia el fin del arco de círculo, poco antes de que todo salga hacia la pintura.

Ese retocador de puertas es un francés, un hombre meticuloso, de cabellos grises, cuyos movimientos hábiles observo con admiración: se diría un pequeño artesano, y parece casi fuera de lugar, olvidado como un vestigio de otra época en el encadenamiento repetitivo de los movimientos del taller. Dispone de numerosas herramientas para esmerilar, pulir, soldar, estañar, soplete, mezcladas en una especie de caos familiar donde siempre encuentra sin vacilar lo que le hace falta, y cada retoque desencadena una operación única, jamás idéntica a la anterior. Son los azares del prensado, de los transportes, de los roces y de las colisiones, de las piezas caídas al suelo o golpeadas por un fenwick lo que determina qué tendrá que enderezar, tapar, soldar, pulir, rectificar. Cada vez toma la pieza defectuosa, la mira atentamente, pasa el dedo por las irregularidades (concentrado como un cirujano antes de una operación), vuelve a dejarla, toma su decisión, ordena las herramientas que necesitará y se pone a trabajar. Trabaja inclinado, a diez o

veinte centímetros del metal, exacto en el golpe de lima o de martillo, sin alejarse más que para evitar el haz de chispas de la soldadura o el vuelo de esquirlas metálicas del esmerilado: un artesano, casi un artista.

Pero lo más asombroso es su banco de trabajo.

Es un aparato indefinible, hecho de trozos de chatarra y de varillas, de soportes heteróclitos, de apoyos improvisados para colocar las piezas, con agujeros por todas partes y un aspecto general de inestabilidad inquietante. Pero no es más que una apariencia: ese banco jamás lo ha traicionado, jamás se ha desplomado. Y si se le mira trabajar el tiempo suficiente se comprende que todas las aparentes imperfecciones de su banco tienen una función precisa: por esta hendidura puede meter un instrumento que le servirá para calar una parte oculta; por este agujero pasará el apoyo de una soldadura difícil; por este espacio vacío de arriba —que tanto debilita el conjunto aparentemente— podrá complementar un martillado sin necesidad de dar vuelta a la puerta. Ese banco artesanal se lo ha fabricado él mismo, lo ha modificado, transformado, completado, y ahora parece formar una unidad con su persona: se sabe de memoria todos sus recursos, dos vueltas de tornillo aquí, tres vueltas de tuerca allá, una morsa apretada dos vueltas, una inclinación rectificada algunos grados, y la puerta se presenta exactamente como es debido para que él pueda soldar, pulir, limar, martillar en el lugar preciso, por excéntrico y de difícil acceso que pueda ser: por arriba, por abajo, de costado, en

los ángulos, al bies, en el interior de una curva o en el extremo de un reborde.

Demarcy se llama ese retocador; tiene varias calificaciones, en laminado y en soldadura, es un profesional. P.1, creo, o algo así. En el taller de soldadura es el único profesional en fabricación. (En los otros talleres hay algunos profesionales en fabricación, generalmente en máquinas, pero la mayoría de los profesionales de la fábrica están en mecánica y en mantenimiento.)

Por su edad, su calificación y su experiencia goza del respeto general: nadie lo tutea, todos evitan responderle con grosería. Hasta el capataz y el jefe de equipo modifican un poco su tono habitual al dirigirse a él, se vuelven casi amables.

Él, Demarcy, no se considera en absoluto persona importante. Cuando le dirige la palabra a alguien lo hace siempre cortésmente, aunque es verdad que rara vez se presenta la ocasión: muy concentrado en su trabajo, da la impresión de ser un hombre de carácter más bien taciturno y el relativo aislamiento de su puesto no parece molestarle. Hace lo que tiene que hacer, no le pide nada a nadie y nadie le pide nada a él. En general, si tiene algún problema —un instrumento que se le rompe, un material que le falta— lo resuelve él mismo: repara la herramienta o va a aprovisionarse al almacén, o modifica su banco para inventar un método inédito.

Pero en esa segunda quincena de julio rondaba en torno a Demarcy y su banco de trabajo una amenaza: el retocador estaba en la mira de

la Organización del trabajo, pero todavía no lo sabía.

En esa segunda quincena de julio, cuando ya nos invade la languidez del verano y el olor a sudor se mezcla, cada vez más fuerte, con el olor del aceite caliente y del metal quemado, cuando los talleres se convierten en hornos y se desmayan con más frecuencia los hombres en el taller de pintura y las mujeres en el taller de vestidura, cuando los líquidos se descomponen más rápido, los pesos pesan más, se secan las lenguas y se humedece la ropa, cuando en cada pausa nos precipitamos hacia las aberturas en busca de una hipotética ventilación, en la segunda quincena de julio acecha la Organización del trabajo.

La patronal pasa por un ligero acceso de fiebre: se les ve más, hay cambios, traslados, reagrupamientos, modificaciones de la producción.

En nuestras cadenas de 2 CV acaban de introducir coches nuevos: Ami 8. Cada cuatro o cinco 2 CV, un Ami 8. De repente han modificado algunos puestos, han traído herramientas nuevas o cambiado herramientas antiguas.

Racionalización, como dicen.

Cronometrados (delicados: el guardapolvo blanco se pasea con el cronómetro en el bolsillo, se para detrás del tipo que trabaja, clic en el bolsillo, el tipo sigue trabajando como siempre, clic al terminar la operación, nadie se ha enterado de nada y no hay más que hacer que alejarse a paso de paseo y leer el resultado de lejos, tranquilamente). Todo eso se

guarda en fichas, ahí te descomponen y te vuelven a componer a la décima de segundo y un buen día vienen de sorpresa a cambiarte la bonificación. "Pues sí, han hecho nuevos cálculos allá arriba, ¿entiendes? Aquí están tus nuevos tiempos." "Pero..." Gesto de aburrimiento del guardapolvo blanco, hipócrita: "Yo no tengo nada que ver", mientras se retira ya, rápidamente.

Racionalización.

¿Por qué ahora? Es el momento exacto, no hacen nada al azar: tienen sociólogos, psicólogos, estudios, estadísticas, especialistas en relaciones humanas, estudiosos de ciencias humanas, tienen delatores, intérpretes, sindicalistas amarillos, tienen la experiencia que tantea el terreno, comparan la experiencia de Choisy con la de Javel y la de Levallois, y la de Clichy, e intercambian consejos con otros patrones, hacen conferencias, distribuyen créditos para conocer mejor todo eso, y estudíeme esos conflictos, y el comportamiento de la mano de obra inmigrante, y la mentalidad del obrero medio, y el ausentismo, y esto y lo de más allá.

Faltan quince días para las vacaciones: saben que es demasiado tarde para que empiece una huelga, saben sobre todo que los inmigrantes no tienen más que una idea en la cabeza: terminar para irse a pasar las vacaciones a casa.

Juntar el dinero, encontrar el boleto barato, el avión especial, el barco, la tercera clase, el viaje todo pagado en cubierta o en el salto de pulga aéreo Marsella-Orán. Es el amontonamiento en las agencias de viajes, en las compañías ma-

rítimas y aéreas. La fábrica está poseída por una fiebre de viajes. Durante los intervalos, en el comedor, parece la Bolsa: un boleto de ida y vuelta a Batna por tanto, un París-Argel más barato, un boleto de grupo Marsella-Argel, pero se necesitan diez personas. Para Yugoslavia hay un gran negocio, pero sale el 27 de julio, tres días antes del cierre de la fábrica. Los que saben que no podrán irse, porque no tienen dinero o nadie los espera en el pueblo vagan como almas muertas, indiferentes a todo, atormentados por esa agitación que involuntariamente los excluye. Los que tratarán de irse no piensan en otra cosa: la cabeza ya está allá, en el pueblo cabilio o croata, en los barrios de Argel o de Barcelona, en las pequeñas fincas de Tras Os Montes o en los olivares del Alentejo. La cabeza ya está entre los pescadores o los vendimiadores, entre rebaños de ovejas o en la trastienda de algún zapatero, en la plaza del pueblo a la hora de los conciliábulos, mientras el sol se oculta dulcemente detrás de las colinas. La cabeza está con los padres, la esposa, los hijos, los hermanos, las hermanas, los tíos, las tías, los primos, los amigos: allá. Acá no queda más que el cuerpo a disposición de Citroën: pero a Citroën le alcanza con eso, con el cuerpo. Y hasta mejor, si la cabeza se ha ido podemos aprovechar: es el momento de sacarle al cuerpo un poquito más.

Racionalización.

Todo lo que Citroën logre extraer, desde el punto de vista de la productividad, en esa segunda quincena de julio, lo llevará ganado para el nuevo comienzo de fines de agosto-prin-

cipios de septiembre. Desde el primer día de reiniciación de actividades la "producción normal" será, naturalmente, el punto más alto registrado a fines de julio.

Otra razón: dentro de un año, dos al máximo, Choisy cerrará definitivamente sus puertas. Ya es oficial: Citroën vende el terreno, derriba los edificios. Aquí se construirán casas de departamentos: ¡excelente operación, al precio del metro cuadrado de terreno en París! Trasladarán el material y reiniciarán la producción en otras plantas, más modernas, y sobre todo situadas más afuera, donde el terreno no vale tanto. El personal será fraccionado y enviado a otras partes: los que no quieran aceptar su nuevo destino pueden irse, y no cabe duda de que la dirección se encargará de todos los difíciles, los sindicalistas y los obstinados, ¡no faltan los puestos perdidos al otro extremo del país!

Y antes de la gran mudanza más vale poner orden en la casa: comprimir los tiempos, contraer los puestos, rascar una operación por aquí, otra por allá, darle algo que hacer a una mano izquierda que permanecía escandalosamente ociosa mientras la derecha trabaja, cambiar una máquina obsoleta, remplazar un taladro por otro más rápido, dos herramientas por una con dos funciones, etcétera.

Como decía, la Organización del trabajo acecha.

En realidad no tiene nombre, la Organización del trabajo.

En principio sí: "Oficina de Métodos y Tiempos." "Métodos", le dicen los iniciados, pero es algo remoto y anónimo, desconocido para

muchos. Ni siquiera se sabe dónde está, ni se conocen las cabezas: cuando hay alguna novedad se habla simplemente de "ellos": "¿Has visto lo que acaban de mandarme hacer además? No se aburren allá arriba..." Hay circulares que aterrizan en la oficina del capataz, notas de servicio, decisiones urgentes, pero él no se las muestra a nadie, naturalmente, salvo al jefe de equipo con quien comenta en voz baja, en el secreto de su jaula de vidrio. Hay guardapolvos blancos desconocidos que vienen a darse una vuelta, nos miran trabajar (sin duda con un cronómetro en el bolsillo, clic, clac, disimuladamente) y luego se alejan a anotar algo en una libretita en un rincón del taller. Otros vienen a inspeccionar las herramientas: examinan tu soplete y toquetean tu taladro y se marchan sin una palabra, sin haberte visto, tomando notas en su libretita.

Hay máquinas que se cambian de repente, sin previo aviso: Vaya, me han puesto otro soldador, con un resorte para que vuelva solo a su sitio. No te hagas ilusiones, ya han tenido en cuenta ese resorte: ahora te quedan libres los cinco segundos que empleabas en volver a poner el soldador en su soporte, están por acortarte el tiempo o agregarte una operación. ¡No van a desperdiciar esos cinco segundos!

Y al fin de cuentas un coche más por aquí, otro por allá.

Y después un ligero adelanto de los relojes marcadores: señalan las siete menos cinco cuando todos los demás relojes indican las siete menos siete. Y las cadenas arrancan a la hora exacta, que dicen que son las siete, pero en

realidad faltan dos minutos para las siete. Dos minutos robados parece nada, pero es medio 2 CV al día sin que nadie se dé por enterado. Cada dos días un coche completo fabricado fuera del tiempo de trabajo oficial, entre las siete menos dos minutos y las siete. No está mal, ¿verdad?

La Organización del trabajo acecha; en general anónima, presente únicamente en sus efectos. A veces, sin embargo, adopta una cara, una forma concreta, por un instante, y ataca en persona en un punto del frente donde nadie la esperaba. Por el lado de Demarcy, por ejemplo. ¿Por qué Demarcy? ¡Vaya uno a saberlo! Jamás ha habido problemas con su puesto, las puertas retocadas salen impecables: ¿entonces?

Se puede suponer, por ejemplo, que un guardapolvo blanco en paseo de inspección tuvo alguna idea frente a ese banco artesanal, tan poco convencional: ¿qué es esta extraña cosa? Y en efecto, si uno mira trabajar a Demarcy por uno o dos minutos solamente, parece perder tiempo modificando su banco, desplazando las tuercas, ajustando los tornillos. Pero observándolo el tiempo suficiente se comprende que todo eso está perfectamente y que el retocador obtiene de su invención el máximo rendimiento. Pero los tipos de los métodos no se van a pasar horas ante cada puesto: unas cuantas miradas y tienen la certeza de haber comprendido. ¡Ellos han estudiado, conocen la organización científica del trabajo! Sí: bien pudo haber pasado por ahí un tipo de los métodos y haber pensado que ese banco demasiado frágil representaba una pérdida de tiempo. Ano-

to en mi libretita "Puesto R 82, taller 86, remplazo banco, instalar modelo F 675 de inclinación variable", cierro mi libretita, me acomodo los lentes y me voy a meter la nariz en otra parte, lo importante es volver a la oficina con mi cuota de segundos que rascar y máquinas que "mejorar".

Otra hipótesis. Supongamos que piensan desdoblart el puesto de Demarcy en la futura Organización del trabajo, después de la mudanza de las cadenas fuera de Choisy. Supongamos por ejemplo que quieran pasar a cuatrocientos coches por día: tendrían que poner a dos tipos en el retoque de las puertas en la soldadura, que harían exactamente lo mismo (o bien uno podría dedicarse a las puertas de adelante, y el otro, a las de atrás, así hay un poco más de especialización). Obsérvese que desdoblando sobre esa base habría una linda ganancia en productividad (dos veces ciento cincuenta coches son trescientos: la mudanza, las máquinas más modernas, la especialización, todo eso permitiría cargarles otros cien a los dos caballeros). Bueno, y eso hay que prepararlo con tiempo. En primer término habría que remplazar ese inverosímil banco artesanal por un banco "normal", que se pueda reproducir exactamente para el puesto desdoblado, quizás incluso triplicado, cuadruplicado: ¿por qué no pensar en grande? ¡Se acabó el abuelito artesano! Cuatro, cinco, seis Demarcy en bancos normalizados, estandarizados, haciendo exactamente los mismos gestos, en retoques contabilizados, clasificados, pautados, distribuidos por un control. Se acabó la improvisación, la precisión al

segundo. Es más cómodo para la bonificación y la producción en gran escala. Y supongamos que piensen pasar de la producción normal a la producción en tres turnos de ocho horas: ese banco ya no serviría para un solo obrero sino para tres sucesivamente. Ya no hay lugar para el individualismo, para la maquinita artesanal *ad hominem*: se necesitan cosas que sirvan para todo el mundo, sólidas y sencillas, aunque sean menos prácticas. Y por encima de todo, normalizadas: no personalizadas.

O bien habrán hecho un estudio especial de los retoques, en el nivel de todas las plantas Citroën, con muchas gráficas, estadísticas y curvas, y han resuelto que podían reducir los costos de producción reduciendo el número de piezas defectuosas, calculando los tiempos más justos, modernizando el material. Conferencias, reuniones, inspecciones, notas de servicio: se inicia el proyecto y en el momento más favorable, segunda quincena de julio, cuando los especialistas del "gremio" y los servicios de personal confirman que ya se puede, que es la ocasión de apretar los ritmos y ensayar las novedades, paf, caen sobre Demarcy, el tranquillo retocador de puertas del taller de soldadura.

Más precisamente, sobre el banco de Demarcy, una mañana a las ocho y cuarto, sin previo aviso.

Martes 22 de julio, ocho y cuarto (aprovechan la pausa para no perturbar la marcha del taller): zafarrancho de combate en el 86. Llegan tres tipos con una grúa, elevan hasta el nivel del taller un enorme aparato de hierro fundido,

lo deslizan sobre la cadena previamente desembrazada de todos los coches en curso de fabricación y terminan por llevarlo, no sin dificultades, hasta el sitio de Demarcy. Su viejo banco es quitado rápidamente de su lugar y arrojado a un rincón del taller, entre trapos viejos y tanques herrumbrados, y en cambio le instalan eso. Los tres tipos se secan abundantemente la frente, van a hacerle firmar un papel a Gravier y desaparecen.

Vuelta al trabajo: Demarcy contempla con disgusto ese banco caído del cielo, o más bien de los imprevisibles caprichos de la oficina de Métodos, un cubo enorme, con un plano inclinado en la parte superior, para colocar la puerta, y dos tornillos a los lados para sujetarla, y eso es todo. El plano inclinado es de metal sin orificios, ya no tiene aquellos agujeros, aquellos pasajes que le permitían trabajar por arriba, por abajo, en el borde, sin cambiar de posición la puerta.

Tantea el aparato, examina sus posibilidades de variación: limitadas. Gira a su alrededor, tocándolo con la punta de los dedos, se rasca la cabeza resoplando, medio sofocado. (Al pasar junto a él lo oigo murmurar: "Ah, esto... ¡pero esto!") Mirada nostálgica a su viejo banco, arrojado al fondo del taller, que se oxidará allí antes de que se lo lleven como chatarra. Parece sentirse mal; no es tipo de quejarse, de ir a protestar: se queda ahí, con los brazos caídos, asimilando el golpe, repitiendo, "Ah, pero esto..." En el taller ha recomendado el estruendo, cada quien se concentra en lo que tiene que hacer, en el esqueleto de coche que desfila

lentamente ante su puesto, y ya nadie tiene tiempo para Demarcy, solo con su confusión inapelable.

La cadena está funcionando y la pila de puertas defectuosas crece, mientras que la de puertas retocadas va disminuyendo peligrosamente: Demarcy va a tener que seguir trabajando. Lo intenta, con gestos torpes de debutante: instala una primera puerta, buscando instintivamente accesos ahora cerrados; se resuelve a descomponer operaciones que antes hacía simultáneamente, con las dos manos, por arriba y por abajo. Empieza a limar.

Una puerta, penosamente. Y otra más. No cabe duda de que es el desastre.

El ritmo de Demarcy está deshecho, su método de trabajo desbaratado. Cada vez que tiene que trabajar una puerta por abajo, ahora, tiene que soltar los tornillos, dar vuelta la puerta y volver a apretarlos. Ya no hay manera de proceder como lo hacía, en rápidos movimientos combinados por arriba y por abajo, los más cómodos para restablecer con un martillado rápido una superficie lisa. Antes metía con la mano izquierda una pieza bajo la puerta, y la iba desplazando mientras con la mano derecha martillaba con golpecitos exactos, alisando la lámina zona por zona. Ahora es imposible, tiene que hacer primero el anverso y luego el reverso, por separado, y perder tiempo aflojando, dando vuelta, apretando de nuevo... Con ese banco nuevo necesita fácilmente un cincuenta por ciento más de tiempo por puerta.

A eso de las diez de la mañana Gravier pasa a ver. No hace falta que le den explicaciones: al

ver las dificultades del viejo comprende de inmediato la estupidez del cambio. Alza los ojos al cielo y se encoge de hombros; su mimica indica claramente lo que piensa: "Ya no saben qué inventar, estos burócratas de métodos. Más valdría que nos pidieran opinión a nosotros, los de la producción, que conocemos el trabajo. En fin, es cosa de ellos..." No es cosa de él: es evidente que ni siquiera lo han consultado. Ni soñar que haga un comentario delante de un obrero, la jerarquía es la jerarquía: el capataz se aleja sin decir nada, que Demarcy se las arregle como pueda. Si se interrumpe el aprovisionamiento de puertas retocadas dará aviso, sin duda en ese caso tendrá que informar a la oficina de métodos. Por el momento no hace falta: Demarcy trabaja el triple que antes, se agita, se enfurece, pero en general mantiene el ritmo (con menos adelanto, es cierto, pero ése es problema de él). Para el capataz lo importante es que no se interrumpa el aprovisionamiento de la cadena. Lo demás... "El agente de la patronal no es oficina de quejas", suele decir.

Pero aún no ha llegado lo peor para Demarcy.

Mediodía, comedor. (El viejo se queda en el taller; instala cuidadosamente su cazuela de carne guisada en vino y papas hervidas, saca su pan y su cerveza, y come en silencio cerca de su banco, masticando largamente cada bocado.)

Vuelta al trabajo.

Una hora después, a las tres de la tarde, el taller está muy caliente: calor de metal y de

sudor. Me siento asfixiado, me cuesta respirar. Cada vez que paso al lado de Demarcy, o que voy a llevarle puertas defectuosas o a retirar las retocadas, lo miro trabajar un momento. Sigue mal; lo he visto batirse contra ese enorme aparato de hierro fundido, intentar métodos diferentes, cambiar el orden de las operaciones... todo en vano. Ha perdido un tercio de su eficiencia: apenas se mantiene a flote, si le fallan una o dos puertas, si da un par de martillazos atravesados o le falla un soplete, se hundirá.

Intervalo de las tres y cuarto: todos nos desplomamos, debe haber más de treinta grados. Demasiado sofocante para hablar. ¡Aire!

Tres y veinticinco: alarido de la cadena al ponerse en marcha, con sus ruidos de ganchos, sus chirridos de engranajes —toda esa maquinaria que vibra bajo nuestros pies—, el estrépito de la primera caja que Kamel arroja al circuito ("vamos, apúrate", acaba de gritarle el jefe de equipo al guinchero, y el guinchero arranca inmediatamente, nunca se hace rogar). Todos nos arrancamos a la somnolencia, recogemos las herramientas. Haces de chispas, llamas de los sopletes, martillazos, golpes, rechinazos de las limas.

Hierro, fundición, metal, lámina, paredes y cielorraso, tela, piel, todo está recalentado, quemante, humos y sudores, grasas y aceites.

Tres y media: y ahora ¿qué? Invasión del taller: guardapolvos blancos, guardapolvos azules, overoles de ajustadores, trajes y corbatas... Avanzan a paso decidido sobre un frente de cinco metros, hablan fuerte, apartan de su

paso todo lo que les estorba. No cabe duda de que están en su casa, todo esto es de ellos, ellos son los amos. Visita sorpresa de propietarios, de *landlords*, todo lo que quieran (es claro que técnicamente son asalariados como todo el mundo, pero míralos: la crema de los asalariados es ya la patronal, al pasar te aplastan con la mirada como si fueras un insecto). Elegantes, esos trajes de raya fina, con pliegues justo donde debe ser, impecables, planchados (qué mal puede sentirse uno de repente en su ropa, inmunda, agujereada, manchada de sudor y de aceite, cargando láminas en bruto), sólo la corbata un poco floja a veces, por el calor, y un muestrario completo de caras de empleados, caras mofletudas de viejos importantes, caras estudiadas de lentes de los jóvenes ingenieros recién salidos de la gran escuela, y los que tratan de componerse una expresión enérgica de empleado muy serio, y el que fuma Marlboro, usa un *after-shave* exótico y es capaz de tomar decisiones en dos segundos (seguramente velea, el tipo ése), y los rasgos serviles del que trota inmediatamente detrás del Señor Director más importante del lote, el arrivista de maletín de ejecutivo, resuelto a no alejarse nunca más de cincuenta centímetros de su superior, y cabellos bien peinados, rayas regulares, peinados a la moda, brillantina por kilos, mejillas bien afeitadas en baños cómodos, camisas planchadas, inmaculadas, panzas de burócratas, libretas, portafolios, carpetas... ¿cuántos son? Siete u ocho, pero hacen ruido por quince, hablan fuerte, dan vueltas por el taller. El capataz Gravier ha salido de su jaula de vidrio para

recibirlos ("Buenos días, Señor Director... bla-blabla... Sí, Señor Director... como ha dicho el señor jefe de servicio adjunto de... preparado... las cifras de... aquí... la lista... desde esta mañana... bla-blabla... Señor Director") y Antoine el jefe de equipo también corre a pegarse al grupo, y hasta Danglois, el ajustador del sindicato amarillo, salido de quién sabe dónde, arrastra su guardapolvo gris y su montón de grasa detrás de los señores. Y toda esa brillante comitiva va, viene, anota, te empuja al pasar, manda buscar esto, manda buscar aquello.

En el medio, el jefe, el Señor Director de quién sabe qué (pero muy alto en la jerarquía Citroën, colaborador cercano de Bercot, hágame el favor), Bineau. Gordo, de aire autoritario, encerrado en un terno oscuro, condecoración en el ojal. Cabeza de tipo que lee el *Figaro* en el asiento de atrás de un DS negro reluciente, mientras el chofer de gorra hace slálom en los embotellamientos. Él marca el ritmo, Bineau. Aire incómodo, sin embargo: no inspira deseos de tratar de contarle historias. Mirada penetrante, tono cortante, sea preciso, sea breve, comprendo rápidamente, mi tiempo es dinero, mucho más dinero del que verá usted en todo el año. Un auténtico conductor de hombres, mejor aún, un administrador: los ojos fijos en la curva irregular del *cash-flow*.

Ahora ya se han agitado varios minutos, ya han hurgado en todos los rincones del taller: Bineau los reúne, forman un círculo y escuchan. Después, en un elegante movimiento de conjunto, marchan hacia Demarcy. Sobre Demarcy,

debería decir, de tal modo se aglutan y se pegan a él, dejándole apenas el espacio necesario para trabajar.

He ahí pues a una docena de personajes importantes mirando trabajar al viejo: Bineau añade aun algunas palabras de explicación (yo estoy un poco lejos, al lado de Kamel, pero oigo trozos: "...ejemplo de modernización del equipo... sistema de ajuste... normalizar los puestos fuera de la cadena... métodos... generalizar... operación piloto... rever los objetivos... multiplicar... concentrar... recortar... presupuesto de mantenimiento... resultados en seis meses..."). De vez en cuando señala con un ademán a Demarcy, que sigue trabajando. Me da la impresión de asistir a una demostración de hospital, con profesor, internos, enfermeros, y el viejo haciendo de cadáver —o una visita guiada a un zoológico, con Demarcy en el papel de mono. También señala el banco nuevecito, o una puerta defectuosa (que agarra sin miramientos, bajo la nariz del retocador). La explicación termina pero todos siguen ahí, viendo trabajar al viejo.

Han agrandado un poco el círculo —apretados como estaban empezaba a molestarles el calor— y se aflojan un poco las corbatas, adoptan posturas más cómodas, buscan apoyos —panza adelante, brazos cruzados, manos unidas sobre la carpeta— y siguen atentamente los movimientos del retocador, observando sus manos, observando su banco nuevo, observando sus herramientas. A veces, Bineau examina el martillo que Demarcy acaba de dejar, o el soplete, o una puerta, siempre sin dirigirle la palabra. ¿Qué

podría decirle, por otra parte? ¿Algo como "Siga, buen hombre, haga de cuenta que no existimos"? ¿Para qué? De todos modos, Bineau no parece tener inclinaciones paternalistas y no quiere desperdiciar su saliva.

El espectáculo hubiera podido continuar así hasta el fin de la jornada de trabajo, pero desdichadamente Demarcy empieza a perder pie.

Indudablemente es un día despiadado para él: ya en la mañana, la llegada del nuevo monstruo de hierro fundido y la desaparición de su viejo banco. Años de costumbre, de gestos conocidos de memoria, de experiencia, borrados de un golpe. Muy bien: trató de enfrentarlo y de superar el obstáculo concentrándose, esmerándose, inventando a cada movimiento, contra esa máquina infernal salida directamente del cerebro de algún burócrata que nunca ha tenido un martillo en la mano, pero necesita toda su atención, ¿y cómo concentrarse ahora, con ese grupo de jefes a su alrededor inquietándolo, desasosegándolo, turbándolo? Trata de mantener la cabeza inclinada sobre su banco, pero no puede dejar de lanzar rápidas miradas furtivas hacia arriba, y de saltar cada vez que estalla la voz de Bineau. Sus manos pierden seguridad, ya no sabe en qué orden debe realizar las operaciones: ¿no había una lista de tareas, que ha olvidado hace mucho tiempo? Lo que antes hacía por instinto ahora intenta hacerlo según las recetas, según lo previsto para esa maldita máquina. Se embrolla, empieza a martillar sin haber sujetado los dos lados, la puerta se desliza y tiene que recomenzar, hace una

soldadura, otra más (la mano que sostiene la soldadura tiembla), para la tercera soldadura tiene que dar vuelta la puerta, afloja los tornillos, los vuelve a apretar, suelda... Sí, pero ahora tiene que martillar del otro lado... Afloja, da vuelta a la puerta, aprieta, martilla, enrojece, molesto porque se da cuenta de que acaba de hacer una operación de más, lo cual seguramente no ha pasado desapercibido por su temible público: hubiera debido terminar un lado, soldadura y martillado, antes de dar vuelta a la puerta y sujetarla de nuevo, pero se dejó arrastrar por las costumbres del banco antiguo, cuando libre de trabajar por arriba y por abajo hacía primero todas las soldaduras, después el martillado, después el pulido...

El círculo de altos personajes murmura, Bineau frunce las cejas.

Demarcy, escarlata, sudando, trata de no verlos, de trabajar pegado a sus retoques para volver a encontrar cierta actitud, se inclina más, quiere ir más rápido, pero el enorme aparato de hierro fundido anula sus iniciativas, arrasa su margen de maniobra. De nuevo las operaciones inútiles, la misma puerta dada vuelta tres o cuatro veces (y cada vez tiene que destornillar, meter, volver a atornillar), las soldaduras sin precisión, los retoques sucios... Los cabellos blancos de Demarcy se le pegan a la frente, empapados, resopla como un buey, le corren por el cuello gotas de sudor que van a mojar el cuello azul de su guardapolvo...

Golpe seco: en un golpe demasiado intenso ha dejado caer su martillo. Rápidamente se agacha a recoger...

—¡Pero por favor! ¿Qué significa esta torpeza?

La voz de Bineau, fuerte y colérica, corta en seco el movimiento del viejo, que permanece unos segundos agachado, fijo en su postura, con los dedos a diez centímetros del martillo. Después continúa el movimiento y vuelve a levantarse penosamente, mientras el Señor Director estalla en exclamaciones:

—¡Pero usted está haciendo cualquier cosa! Hace un cuarto de hora que lo observo: la mejor máquina no sirve para nada si el que la utiliza no hace un esfuerzo por comprender su funcionamiento y emplearla correctamente. ¡Le montamos una instalación moderna, cuidadosamente ajustada, y mire lo que hace con ella!

—No sé qué me pasa, Señor Director, quizás sea la fatiga. En general...

Interviene Gravier:

—Oiga Demarcy, no le cuente su vida al Señor Director: más bien escuche lo que él tiene que decirle y trate de trabajar como es debido.

El portacarpeta de lentes y cabello engomado que se mantiene justo detrás de Bineau dice a media voz pero lo suficientemente fuerte para que lo oiga Demarcy:

—Hay veces que uno se pregunta cómo han conseguido su calificación.

Al fondo hay una bulla de comentarios escandalizados, burlones, insultantes. El viejo baja la cabeza en silencio.

Qué ignominia: Gravier sabe perfectamente que no es culpa del viejo, que el nuevo banco

no sirve para nada. También lo sabe Antoine, el jefe de equipo. Todo el taller de soldadura conoce perfectamente la experiencia y la precisión de Demarcy: pero nadie lo dirá, nadie dirá nada. La oficina de métodos siempre tiene razón, y nadie se enfrenta a un director del nivel de Bineau.

El viejo tuvo que soportar su humillación hasta el final, hasta el último minuto de la jornada de trabajo. Inclinado, torpe e inseguro, sobre un banco de trabajo que de pronto se ha vuelto algo extraño y peligroso, y con toda esa banda a su alrededor, como si le estuvieran tomando el examen profesional a un novato, dándose codazos, poniendo cara de horror, haciendo observaciones. Y Gravier, que simulaba enseñarle pacientemente ("¡Pero no, Demarcy, primero la soldadura!") a él, el viejo profesional que no había perdido una pieza en años y a quien hasta ese día todo el mundo respetaba por su habilidad.

Unos días después volvieron los tres tipos, sacaron el banco nuevo e instalaron otra vez el antiguo instrumento de trabajo del viejo. Seguramente Gravier había negociado bajo cuerda con la oficina de métodos: la Racionalización volvería a la carga en otro momento, tenía tiempo y sobra.

La nueva sustitución se hizo sin alharaca, y nadie consideró necesario decirle una palabra a Demarcy sobre el "incidente". Por lo demás, en ningún momento de toda la historia se había pensado en consultarlo.

El viejo recomendó sus retoques en el antiguo banco, aparentemente igual que antes: pero ahora tenía en los ojos un terror que antes no conocía, parecía sentirse constantemente vigilado, estaba siempre tenso, alerta, como esperando el próximo golpe. Se encerró más aún en sí mismo, asustándose cuando alguien le dirigía la palabra, y a veces le salía mal una puerta, cosa que nunca había sucedido "antes".

Poco después cayó enfermo.

Intensificación de los ritmos.

Tiempos acortados de repente.

Bonificaciones modificadas.

Máquinas puestas patas arriba.

Un puesto suprimido.

Racionalización.

Parece ser que la banda de Bineau ha golpeado en otros lugares fuera del taller de soldadura: los de la pintura están furiosos. Mohamed, el pastor cabillo pistoletero, ha venido a verme: hay que resistir, volver a organizar un comité, imprimir panfletos, contar lo que sucede, preparar una acción. No de inmediato: a pocos días de las vacaciones sería inútil cualquier esfuerzo, es imposible mover la fábrica. Pero apenas regresemos, desde la primera semana de septiembre. Yo estoy de acuerdo, Mohamed, desde septiembre empezamos de nuevo las distribuciones de volantes, las reuniones en el subsuelo, el trabajo de agitación en los intervalos, en los vestuarios, en el comedor, en el café, en las residencias, los papeles en todas las lenguas pegados en las letrinas, circulando por las cadenas,

pasados de mano en mano, descifrados a media voz para los analfabetos. Contra la intensificación del ritmo de trabajo y los caprichos de la oficina de métodos, y también contra los trasladados arbitrarios en el momento del cierre de Choisy: que los obreros sean trasladados a puestos equivalentes en otras plantas de la región parisina. Jojo, el viejo profesional de la pintura, dice que la CGT también va a iniciar una acción en ese sentido.

Empiezo inmediatamente, y también Mohamed, por su lado. Vuelvo a visitar a todos los que conozco para hablarles: Sadok, Mouloud, un español, un peón senegalés "nuevo" con quien discutí un rato, gentes del taller de vestidura a quienes vuelvo a ver de vez en cuando, Simón. Cita con Mohamed en el Café des Sports. Sí, el contrataque es posible apenas terminen las vacaciones: la superficie está aparentemente tranquila, pero en el fondo se está formando una marejada que vendrá a caer sobre ellos.

Miércoles 30 de julio de 1969, fin de la tarde. Quedan algunos minutos de trabajo y habremos terminado por un mes.

Me llaman a la oficina central: permiso de pasaje, subterráneo, edificios administrativos, al otro lado de la avenida Choisy. Oficina, papeles.

Estoy despedido con aviso: "Reducción de personal."

Me niego a firmar el papel de que "no tengo nada que reclamar" ("como quiera, no tiene ninguna importancia"), tomo el sobre y corro

a ver a Klatzman, el delegado de la CGT (trabaja de este lado del bulevar, en mantenimiento, un puesto alejado donde lo ha mandado la dirección para que no pueda hacer nada fuera de sus horas de delegado: en caso de urgencia hay que ir a buscarlo allí). Klatzman lee todos los papeles, me interroga sobre detalles. En el plano legal no hay nada que hacer: Citroën ha cumplido con todas las formalidades. En cuanto a intentar una acción, imprimir un panfleto... la fábrica está a punto de cerrar por un mes!

Klatzman tiene razón: lo han hecho muy bien, no hay nada que hacer. Yo hubiera preferido un despido más épico.

Pero la marejada se prepara y llegará de todos modos. Y después de esa habrá otras.

Le doy las gracias a Klatzman, nos volveremos a ver, y regreso a despedirme de los camaradas del taller. Demasiado tarde: ya hace unos minutos que la fábrica está cerrada, todo el mundo se ha ido, los vestidores se vaciaron en un abrir y cerrar de ojos. Un mes lejos de aquí, rápido, vámonos.

La fábrica cerrada.

El patio está vacío, limpio; ya no hay cajas, ni coches terminados, ni carritos, ni remolques, ni cajones: un patio normal, varias decenas de metros cuadrados de asfalto, de un gris más claro que de costumbre bajo el sol de julio. La puerta sigue entreabierta: el guardia se ha abierto el saco, se ha quitado la gorra y se rasca la cabeza. Detrás de él veo a un tipo cruzando

el patio diagonalmente con las manos en los bolsillos, sin apuro. Impresión de reposo.

Hace apenas un cuarto de hora la producción de 2 CV marchaba a todo vapor, mil doscientas personas se agitaban en el calor y el estrépito; ahora, el silencio. Los últimos obreros se alejan doblando la esquina del bulevard. Ya no queda nadie.

Contemplo la fábrica.

Vista desde la calle tiene un aire inofensivo, con sus edificios grises de tamaño mediano, que se confunden con el paisaje.

Pasan muchachas con vestidos ligeros, el sol golpea con fuerza. Colores, vacaciones. Enciendo un cigarro y me encamino hacia el Café des Sports, a paso lento.

Vaya, ahí está Kamel, el guinchero, en traje civil, siempre con su aire de chulo: bléizer, pantalones acampanados, increíble corbata multicolor. Se balancea, mirándome. Parece que me está esperando: ¿qué querrá Kamel?

No tengo ganas de hablar con él: ¡hay tantos con quienes quisiera encontrarme en este momento y tiene que ser justamente Kamel el que me está esperando! Esta noche iré a ver a Mohamed a su residencia para contarle que me han despedido. A Simón no lo veré hasta el regreso: su mujer está mejor, por primera vez en años salen de vacaciones, van a casa de sus padres políticos, cerca de Melun ("En el campo": ¡habla de eso como si se fuera a la Amazo-

nia!). Hace una semana que revienta de impaciencia, prefiero dejarlo tranquilo. A Sadok iré a buscarlo esta noche; sé dónde encontrarlo. Los demás camaradas están cerrando febrilmente sus maletas o amontonándose ya en trenes y autobuses, mientras otros se pierden por los barrios del norte de París tratando de olvidar, por lo menos por esta noche, que no se van.

No tengo ningún amigo con quien hablar: tendría tantas ganas de hablar con Primo, con Georges, con Christian, con Mouloud, con Alí, con Sadok, con Simón, con Jojo. Nadie: hay que esperar.

Sólo Kamel ahí, delante del Café des Sports, a pleno sol. Parece una figura pintada; Kamel el cipayo, que pasaba el tiempo hostigándome, haciéndole el juego a los jefes, apurando el ritmo. Kamel, a quien no tengo nada que decirle.

Él, por el contrario, parece querer hablar conmigo. Unos pasos más y estoy a su lado. ¿Qué querrá? Le digo, secamente:

—Me han despedido.

—Ya lo sé. Me dijeron...

Silencio.

Kamel recomienza:

—Escucha...

Hace una pausa, moviendo los pies como si tuviera hormigas en los zapatos: roce del tergal de sus pantalones. Me irrita, agitándose así. Vuelve a empezar:

—Escucha, me ofrecieron dinero para que provocara una pelea contigo, querían echarte así.

—¿Y entonces?

—Entonces, me negué.

—¿Por qué?

—Porque... no necesito dinero. No ese dinero.

Toda su arrogancia ha desaparecido, parece incómodo... ¿por qué? ¿Porque pensaron en él para ese trabajito sucio? ¿O por habérmelo dicho? Bruscamente se despide y desaparece doblando la esquina. Estoy seguro de que me ha dicho la verdad, hasta sospecho que fue Danglois quien se lo propuso.

¶ Pienso que también Kamel es la clase obrera.

Los personajes, los acontecimientos, los objetos y los lugares de este relato son reales.

Sólo he modificado los nombres de algunas personas.