

grandísima diligencia en la época del electrotren y del avión a reacción.

Si, tras haber debatido sobre Lenin, no hemos dado apuntes de Stalin, desaparecido hace poco, no es por temor a que después de una expedición punitiva nuestro scalp vaya a adornar el mausoleo, praxis para la que existe buena esperanza de llegar. Stalin es todavía el vástago de un férreo ambiente anónimo de partido que construyó bajo impulsos históricos no accidentales un movimiento colectivo, anónimo, profundo. Son reacciones de la base histórica, y no casos fortuitos de la baja carrera hacia el éxito, las que determinan el giro a través del cual en una llama termidoriana la formación revolucionaria debía quemarse a si misma, y si bien un nombre puede ser un símbolo incluso cuando una persona no cuenta nada para la historia, el nombre de Stalin queda como símbolo de este extraordinario proceso: la fuerza proletaria más potente plegada esclava a la revolucionaria construcción del capitalismo moderno, sobre la ruina de un mundo atrasado e inerte.

La revolución burguesa debe muy bien tener un símbolo y un nombre, por más que también ésta esté hecha, en última instancia, por fuerzas anónimas y relaciones materiales. Es la última revolución que no sabe ser anónima: por eso la recordamos romántica.

Nuestra revolución es la que aparecerá cuando ya no existirán estas pronas genuflexiones hacia personas, hechas sobre todo de vileza y de extravío, y, que como instrumento de la propia fuerza de clase tendrá un partido fusionado en todos sus caracteres, doctrinales y organizativos y combatientes, al que no le limite nada, ni el nombre ni el mérito del individuo, y que le niega al individuo conciencia, voluntad, iniciativa, mérito o culpa, resumiendolo todo en su unidad con delimitaciones cortantes.

Morfina y cocaína

Lenin tomó de Marx la definición, combatida por muchos como vanal, de que la religión es el opio del pueblo. El culto de la entidad divina es pues la morfina de la revolución, con la que atormenta a las fuerzas actuantes; y no por nada en el luto reciente por Stalin se ha rezado en todas las Iglesias de la URSS.

El culto al dirigente, de la entidad y persona no ya divina, sino humana, es un estupefaciente social aún peor, y nosotros los definiremos como la cocaína del proletariado. La esperanza en el héroe que inflame y conduzca a la lucha es como la inyección de simpamina (fármaco que estimula el sistema nervioso); los farmacéuticos han encontrado el término adecuado: heroína. Tras una breve exaltación patológica de energías, sobreviene la postración crónica y el colapso. No existen inyecciones para ponerle a una revolución en liquidación, a una sociedad torpemente embarazada de dieciocho meses, y aún infecunda.

Arrojemos el recurso vulgar de extraer éxitos del nombre del hombre de excepción, y gritemos: otra fórmula del comunismo: es la sociedad que ha desechado a los fantasmas.

IL PROGRAMMA COMUNISTA, 3-17 DE ABRIL-1953

UNA MARCHA PARA DESACTIVAR LA OLLA EN LINARES, REVENTAR A LOS TRABAJADORES Y FIRMAR LOS DESPIDOS


En El Comunista nº 27, hablando de la crisis de Seat, dabamos algunos datos sobre la crisis del automovil a nivel internacional, ya que sólo en el contexto mundial se pueden encontrar las explicaciones económicas de la situación de todas y de cada una de las empresas, además de las reivindicaciones y de los métodos de lucha.

Mostrabamos que las ventas de automóviles en Europa Occidental habian caido un 15% en 1993. En el Estado español, la caída fue del 24%. Pero debemos recordar que en los años 1990, 91, 92, las empresas Estado-Unidenses han pasado por una situación de profunda recesión.

El aumento de la producción de coches en EEUU fue del 10,4% en 1993, en Japón cayeron las ventas el 8,4%. El contrataque americano amenaza la supremacía alcanzada por los nipones en los últimos 20 años. La revaluación del yen en casi un 25% frente al dólar ha sido importante, pero no el único motivo de este cambio de tendencia en ambas industrias.

VENTA DE AUTOMÓVILES EN EE UU DURANTE 1993		
	Número de unidades	% de variación
GM	4.700.000	+6,5
Ford	3.600.000	+12,0
Chrysler	2.000.000	+21,0
Total sector	14.000.000	+7,0

50 DÍAS 20/1/94



Fuente: Elaboración propia

VENTAS DE COCHES EN JAPÓN EN 1993		
Fabricante	Unidades	Var. anual (%)
Toyota	2.057.813	(-7,7)
Nissan	1.098.481	(-8,4)
Mitsubishi	458.585	(-7,2)
Mazda	343.253	(-17,0)
Honda	344.126	(-15,0)
Isuzu	129.537	(-21,0)
Fuji Heavy	101.310	(+20,0)
Suzuki	58.162	(+7,2)
Daihatsu	27.995	(+10,0)
Hino	38.147	(-18,0)
Nissan Diesel	28.286	(-18,0)
Coches importados	201.484	(+9,1)

GM tuvo unas pérdidas de 2.000, 4.450 y 23.500 millones de dólares en 1990, 91, 92 (Ford y Chrysler también tuvieron grandes pérdidas). En 1993 las tres han obtenido beneficios. ¿Cómo los han conseguido? Repitiendo los métodos clásicos: cierre de instalaciones productivas, de montaje, administrativas, etc., y reduciendo cientos de miles (GM mas de 200.000) de puestos de trabajo, aumentando ritmos y tareas hasta en un

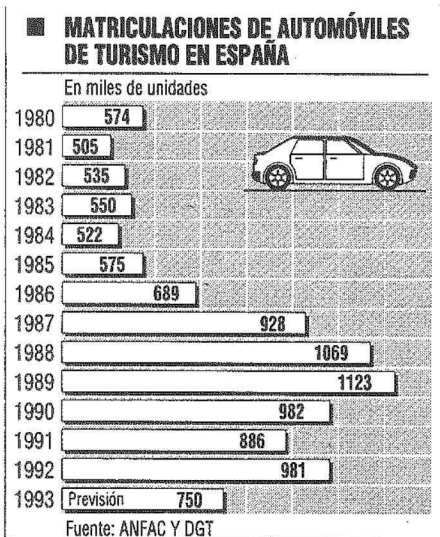
300%. Además de imponer el "pacto social", con fuertes reducciones de poder adquisitivo de los salarios de los ocupados. La alemana Mercedes Benz redujo unos 30.000 trabajadores en 1993. Ford Europa en 14.400.

En Japón, después de caer las ventas, en 1993, en febrero de 1994 sufrieron una caída general, de la que sólo Fuji Heavy se salva.

Si en Japón caen las ventas y se inician los despidos, en Europa la perspectiva es muy gris para la industria del automovil.

"Para lograr un 50% de convergencia de la industria europea en 1999 hasta los niveles de Japón en 1992, debería reducirse el empleo en torno al 40%" (5 Días, 25/10/93), la desaparición de 400.000 empleos. En 1994 la Unión Europea anuncia la "supresión de 70.000 empleos". La producción ha sufrido en 1993 un recorte de casi el 16%, hasta situarse en 11,74 millones de unidades" (El País, 24/2/94), caída de 2 millones. Las ventas entre enero y marzo de 1994 han crecido el 4,4% con relación a un año antes, en el Estado español crecieron el 15,6%.

La matriculación de coches desde 1980, los costes de personal como porcentaje de la facturación, plantillas en 1992 y su reducción frente a 1991. Trabajadores con expedientes de regulación temporal de empleo, acordados con los sindicatos en diciembre de 1993, expedientes de regulación que se prolongan hasta el verano ¡De momento!



5 DIAS, 29-5-93

5 DIAS, 22/3/94

LOS COSTES DE PERSONAL EN EL SECTOR*

Compañía	1991	1992	% Evolución 92/91
Citroën Hispania	11,6	11,6	-0,3
Fasa Renault	14,0	12,6	-10,1
Ford España	9,2	9,4	1,9
General Motors España	10,3	8,6	-16,5
Mercedes Benz España	11,7	12,2	4,5
Nissan Motor Ibérica	18,6	16,7	-9,8
Peugeot Talbot España	13,1	11,2	-14,2
Renault Vehículos Industriales	14,3	16,7	17,2
Santana Motor	20,7	21,4	4,4
Seat	16,1	15,1	-6,2

* Ratio costes de personal / facturación. Fuente: Santana, con datos de Anfac y memorias de las compañías

5 DIAS, 12-11-93

LA SITUACIÓN LABORAL DEL SECTOR

Compañía	Plantilla total en 1992 (1)	1992/1991 % variación	Trabajadores afectados por expedientes (2)
• Seat	24.268	-4,2	10.501 temporales 4.600 temporales 3.000 prejubilac.
• General Motors	9.400	-0,07	Ninguno
• Ford España	9.545	-6,6	8.000
• Fasa Renault	14.881	-8,8	Toda la plantilla
• Citroën	8.267	-4,1	Propuesta para toda la plantilla

• Peugeot	5.323	-7,9	4.973
• Nissan	7.203	4,5	5.376
• Mercedes	3.255	-6,3	1.500
• Iveco-Pegaso	4.365	-14,8	Propuesta para toda la plantilla
• Santana Motor	3.087	-6,7	2.773

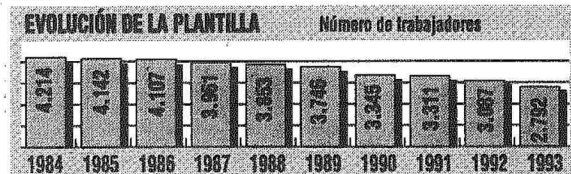
(1) Número de trabajadores (2) Regulaciones temporales y de jornada

La caída de las matriculaciones es el reflejo de la crisis de sobreproducción inherente al modo de producción capitalista. Si observamos los ratios de los costes de personal/facturación en 1991-92. Seat con el cierre de Zona Franca y el despido de más de 9.000 trabajadores se coloca a la altura de Ford y GM. Y si nos dejásemos llevar por la lógica del capitalismo, de competir en buenas condiciones en el mercado español e internacional, Santana Motor, con un Ratio del 21,4% en costes de personal sobre facturación, sólo está exigiendo, tratando de imponer lo que ya existe en Ford y GM, y lo que acaba de imponer VW en Seat, con más de 9.000 despidos. El 60% de reducción de plantilla que propone Santana es lo que le colocaría pareja a GM-VW.

Sólo que Suzuki-Santana viene reduciendo plantilla año tras año desde 1984:

PLAN LABORAL DE SUZUKI PARA SANTANA 5 DIAS 16/3/94

Factoría	Plantilla actual	Plantilla objetivo	% de reducción
Linares	2.437	941	61,38
Manzanares	284	189	33,45
La Carolina	46	34	26,08
Sede central (Madrid)	25	16	36,00
TOTAL	2.792	1.180	57,73



Fuente: Santana

La plantilla pasa de 4.214 en 1984 a 2.792 en 1993, y ésto después de todas las regulaciones temporales de empleo habidas en los últimos años, y especialmente en 1993, que como demuestra la penúltima tabla afectaba a todas las empresas del automóvil, como casi todas redujeron ya plantilla en 1993. El tan traído y llevado pacto de productividad entre los sindicatos del régimen, la empresa y el gobierno (a través del gobierno regional andaluz) con el que Santana aumentó un 20% la productividad, fue la antesala de los despidos en masa que ahora se anuncian. Y lo mismo que el laudo de marzo-93 fue favorable a la empresa, los despidos serán otro laudo favorable al capital, la experiencia de Seat, así lo preanuncia.

Los expertos de CCOO-UGT, Gorrioz y Suarez, publican un artículo (El País, 9/3/94) dando las posiciones oficiosas de ambos sindicatos sobre la alternativa a la crisis

de Santana Motor. El título ya es significativo: "Salvar Santana Motor", a este objetivo deberán someterse y sacrificarse todos los barcos y todos los naufragos que la obra requiera. Es decir, como no se trata de SALVAR, de defender intransigentemente los puestos de trabajo y los intereses de los trabajadores, sino de SALVAR A LA EMPRESA CAPITALISTA, entonces, los sacrificios y los sacrificados ya están decididos: son y serán los trabajadores asalariados, los que producen la riqueza en favor de los vampiros que la consumen.

Los sindicalistas patronales acusan de "oscurantismo" a la empresa. De abandono del "tejido industrial con cierto grado de autonomía en el país". Acusan a Suzuki de no haber automatizado lo bastante a Santana: "Mientras en Linares la planta es intensiva en mano de obra, en Japón o Canadá los centros están altamente automatizados" (El País, 9/3/94). Como "los únicos que han cumplido sus compromisos han sido los trabajadores", "el objetivo de la Federación Minero-metalúrgica de CCOO es salvar Suzuki-Santana y las empresas auxiliares", por lo que CCOO se propone "la defensa de Santana y el mantenimiento del máximo empleo" (Ibi.). El máximo empleo pueden ser 10 despidos menos que los que propone la empresa, y con eso habrán cumplido su tarea de bomberos sociales.

Todo el mundo sabe que Santana Motor es el pulmón económico de Linares y su comarca, que "los 1.200 comerciantes de Linares y los más de 14.000 de toda la comarca, en la que viven más de 180.000 personas, han sufrido un descenso en sus ventas de más de un 70%" (5 Días, 5/4/94). Entonces, para la burguesía y las corporaciones sindicales de lo que se trata es de que sigan llegando flujos de dinero a través de subvenciones que sirva para apoyar al menos a una parte considerable de esos 14.000 comerciantes, que son la columna vertebral que sustenta el orden político-social en la zona. Si esto requiere el despido del 50% de la plantilla aceptarán y acabarán imponiendo esos despidos, ya que los trabajadores asalariados carecen de sus propios instrumentos de lucha clasista, y por tanto no podrán oponer su propio planteamiento, y su propia finalidad de clase.

Hasta el 16/3/94 que se produjeron los cortes de las vías del tren y la policía cargó brutalmente contra los trabajadores, dejando decenas de heridos, todo parecía tan controlado e institucional, como una campaña electoral. Pero los ánimos se fueron exasperando, la angustia y la inseguridad se han ido apoderando de algunos sectores de trabajadores que sienten la soga del paro alrededor de su cuello en la tantas veces repetida historia de Andalucía.

Y tras los choques violentos con las fuerzas del orden burgués habidos el día 11/4, donde los trabajadores incendiaron la delegación de Hacienda, hubo al menos 21 detenidos, y una concentración permanente de más de 500 personas durante la noche frente a los juzgados. Estos acontecimientos se produjeron después de que un grupo de 70 trabajadores desalojase el edificio del Ayuntamiento donde se habían encerrado impidiendo la entrada al alcalde y a los concejales. También mantenían bloqueada la factoría para impedir que saquen y vendan los coches almacenados. Ante esta situación sin salida burguesa para los despidos, Linares se iba convirtiendo día a día en una OLLA A PRESION, condenada a estallar.

Por esta razón abrazaron la Marcha a Sevilla y a Madrid como un salvavidas, como llave que abra las

compuertas de la presa a punto de reventar y desactive la situación explosiva en Linares. Las fuerzas políticas del sistema capitalista pretenden ganar tiempo, entretener y paralizar a la mayoría, mientras revientan marchando a 200 trabajadores de los más activos e inquietos, haciéndoles creer a todos que ese es el camino correcto a seguir. En las dos semanas que dure la Marcha a pie, se establecen los acuerdos secretos, que luego se les irán haciendo tragar como píldoras de veneno a los trabajadores. Pues con la Marcha se acaba el repertorio, se acaba la música y se acaba la lucha ¡Si ya fueron a Sevilla y vinieron a Madrid! ¿Dónde más van a ir? ¿Va a hacer otra Marcha a pie a Japón? Es el final, es la impotencia, es la resignación, es el fin de las movilizaciones. Esta historia se viene repitiendo año tras año desde 1977. Lucha aislada de cada empresa, organización de la desorganización de los trabajadores. Sólo rompiendo esta dinámica antiobrera, y rompiendo con la línea política burguesa que la sustenta e impone desde las corporaciones sindicales, sólo rompiendo este cerco, esta canalización, podrá reiniciarse la aparición de un movimiento de lucha reivindicativa, de lucha sindical, que asuma y defienda los intereses clasistas del proletariado, rompiendo con el localismo, con el nacionalismo y con la ilusión democrática.

FE DE ERRORES

En el número 27 de EL COMUNISTA, página 6, primera columna, hay una frase incorrecta en el contexto en que quedó transcrita, así: "TODA ECONOMIA MERCANTIL ES CAPITALISTA". Se está refiriendo a los países del Este, pero debe añadirse, "ALLI DONDE HA TRIUNFADO LA REVOLUCION BURGUESA". Pero no se decía.

Economía mercantil aún pre-capitalista: "El dinero no es una de las fuerzas productivas, sino sólo un intermediario del intercambio, aunque el dinero ya puede constituir capital, bajo las dos formas: comercial y usurario. En el tipo feudal puro está prohibido comprar y vender tierras o masas de instrumentos de trabajo, así como estaba prohibido emplear asalariados. Mucho antes del triunfo de las revoluciones burguesas había relaciones mercantiles de intercambio en las ciudades en formación..., pero todavía no había capitalismo.