

## UN OTOÑO SALVAJE

El Rhur se halla en plena ebullición: de pronto, sin siquiera consultar a sus sindicatos, decenas de millares de obreros metalúrgicos han abandonado sus puestos de trabajo. Como explicación de esos movimientos "salvajes" se aduce una primera razón: "Los precios—declara un delegado sindical de la Ford alemana— han dado un salto fantástico". Y añade: "Por desgracia, nuestro sindicato, en lugar de luchar y arrancarles concesiones a los patronos, ha optado por atender las súplicas del gobierno. En nuestro sindicato, todo descansa en la vasta red formada por los delegados de empresa elegidos. Estos son en su mayoría muy conservadores y se muestran siempre dispuestos a solucionar los conflictos por las buenas".

Esta red, aparentemente sólida y experimentada, ha saltado ya bajo la presión obrera. Hace ya algún tiempo, el sindicato metalúrgico trató de aproximarse a la base. Rompiendo con la tradición, dicho sindicato colocó en las fábricas a "hombres de confianza" a los que encargó de garantizar el enlace con la base. Pero éstos no han sido suficientes.

¿Y los patronos? Estos se han visto obligados a hacer concesiones agobiados como estaban por los carnets de pedidos: aumentos salariales de hasta un 20 por 100. En Colonia, los obreros de la Ford

solicitaron y obtuvieron una desaceleración del ritmo de las cadenas de producción. En Duisburg, Oberhausen y Hagen, los obreros han conseguido cerrar considerablemente el abanico salarial.

Está naciendo en Alemania un nuevo estado de espíritu. Es la primera vez en la historia de la República Federal que los obreros presentan reivindicaciones "cualitativas". Es también la primera vez que un gran número de obreros extranjeros participan en el movimiento.

A pesar de los llamamientos a la cordura por parte de Brandt, los "jusos", es decir, los jóvenes socialdemócratas, se solidarizaron con los huelguistas. Y por sorprendente que parezca, las declaraciones de los comunistas y de los grupos izquierdistas han hallado cierto eco entre los obreros. De repente, los más jóvenes obreros se han encontrado a la cabeza del movimiento.

En septiembre comienzan las negociaciones con vistas a la firma de posible contratos salariales en el sector químico, los servicios públicos y, una vez más, en la metalurgia. Bajo la presión de la base, los sindicatos van a reclamar aumentos salariales de entre un 13 y un 15 por 100. El otoño corre el peligro de ser un otoño caliente. ■ GERARD SANDOZ.

aumentar sus beneficios, beneficios obtenidos a expensas de las vidas de trabajo de las personas en su cadena", dice Huw Benyon, del departamento de Sociología de la Universidad de Bristol, en "The Guardian". Cita el caso de la factoría Ford de Colonia, en Alemania Federal. Las leyes protegen fuertemente al obrero, pero la Ford, según Benyon, tiene su base de trabajo en inmigrantes turcos sin "status" oficial o sindical, que viven en barracones de los que la Ford es propietaria y administradora. El sociólogo explica que el sistema de trabajo de la Ford, el de la "cadena", criticado por Charlot en su famosa película, consiste exclusivamente en la repetición hasta el infinito de un solo gesto, de una sola actitud; una actuación que no entraña iniciativa de ninguna clase. Por eso, hablar ahora de la responsabilidad de los obreros ingleses en la Ford puede resultar cómica, porque difícilmente puede ser considerado responsable nadie situado en una situación de irresponsabilidad deliberada. "Los trabajadores de la Ford no son menos razonables que otras personas; si aparecen así, es conveniente preguntarse acerca de la situación en que se encuentran. Y preguntarse eso es equivalente a preguntarse si Henry Ford es realmente necesario".

Los problemas no han cesado. El 30 de agosto, 20 obreros de la sección de pintura se marcharon

de los talleres de Dagenham porque consideraban que las condiciones de excesivo calor en que se trabajaba eran dañinas para su salud. La réplica de la empresa fue el despido de 2.500 hombres, de una "cadena" completa. El gobierno conservador, como se ve por la anterior conversación, rehúsa tomar medidas excepcionales en favor de Ford, y éste reacciona atacando la industria británica. "La calidad de nuestros coches ingleses es muy pobre. Por ejemplo, el modelo Capri. En América no lo quieren, porque no se fían de la industria británica". Para los dirigentes de la Ford en Inglaterra, esta declaración equivale a una catástrofe: que el propio Ford diga que los Ford ingleses son malos significa una inmediata reducción de ventas en el país y en todo el mundo. Un portavoz de la empresa, sin embargo, ha mantenido la disciplina en la casa, cuando los periodistas le preguntaban su opinión. "No voy a comentar las declaraciones de mister Ford: es mi presidente y mi patrón; y él tendrá datos necesarios para sostener sus declaraciones". La protesta la ha realizado lord Stokes, presidente de la British Leyland, para quien las críticas de Ford a la calidad de los automóviles británicos es "dañina, destructiva y fea", y que si está descontento con lo que su fábrica produce en Gran Bretaña, su misión es hacer que produzca bien".

## ISRAEL

### LA AMENAZA DE LAS FEMINISTAS

¿Basta con que las mujeres sirvan en el ejército o con que una de ellas figure a la cabeza del gobierno para que en un determinado país la igualdad de sexos pueda considerarse una realidad? ¡No!, dicen las feministas de Israel, no muy numerosas aún pero cada vez más activas. "La igualdad que caracterizó a la época de los pioneros, hace veinticinco años, ha ido cediendo ante un sexismo burgués", afirma uno de los portavoces del movimiento, la escritora y abogada Shulamit Aloni. La ley exige la igualdad de salarios, pero en la realidad a las mujeres se les paga entre un 37 y un 58 por 100 menos que a los hombres.

En las Universidades, los miembros del segundo sexo no representan más que el 12 por 100 del cuerpo docente. La única mujer en el gobierno es la señora Golda Meir. Sólo siete de cada vein-

te parlamentarios es una mujer. Las mujeres no tienen derecho a contraer matrimonio civil, no pueden ser siquiera citadas como testigos en sus propios procesos de divorcio y para conseguir la separación precisan prácticamente del consentimiento del marido. Incluso en el ejército, las mujeres quedan relegadas a un segundo plano: suelen trabajar en las oficinas. Son, por otro lado, raras las mujeres que ocupan altos cargos de responsabilidad en las empresas: la mayoría de estos cargos están reservados para militares jubilados. Conclusión: las feministas han amenazado con boicotear al partido de Golda Meir en las elecciones que se celebrarán en otoño si no les garantiza por lo menos un 25 por ciento de candidaturas femeninas. Por desgracia, para el movimiento, las electoras "liberadas" son hoy por hoy una minoría. ■ C. D.

## GRAN BRETAÑA

### LA GUERRA DE LA FORD

Henry Ford II tuvo una interesante conversación con el primer ministro británico, Edward Heath, que decidió su salida de Inglaterra. La reproduce la agencia Europa Press.

—Querido Edward—dijo Ford, quejándose de las alteraciones laborales en su fábrica—, creo que ha llegado el momento de que tomes las medidas oportunas para finalizar esta huelga.

—Querido Henry—respondió el "premier"—, te estás interfiriendo en los asuntos políticos internos del país, y eso no está nada bien.

—De acuerdo, querido Edward, yo no quiero meterme donde no me llaman, pero si esta huelga no se acaba, yo me voy y conmigo se viene la empresa.

Es una conversación de la que conviene tomar buena nota ahora que la Ford viene a España. No parece que aquí se pueda reproducir. En estos últimos meses, las autoridades sindicales y gubernativas de Valencia han insistido en que la Ford no va a gozar de ninguna forma de extraterritorialidad laboral y que sus normas de productividad, salarios y condiciones generales de trabajo habrán de ser, naturalmente, las españolas. Precisamente en Gran Bretaña se están quejando de que la casa Ford trata de no respetar las normas generales de los países en que produce. "Trabajar para la Ford es trabajar con sus condiciones, y sus condiciones están dictadas por la necesidad para la Ford Motor Company de