

La Capilla sIXtina

LA CENA

Me llama por teléfono Alfonso Carlos Comín.

—Sexto: ¿Quieres un tema para "La Capilla"?

—¿A cambio de qué?

—Gratis.

—Yo por un español del futuro hago lo que sea.

—Ponte en un avión y cena con nosotros esta noche. Es un homenaje a De la Cierva en Barcelona.

—Menú.

—Típico del país.

—Temible. Los menús típicos son temibles. En la única zona de Cataluña donde puedes fiarte de los menús típicos es en el Ampurdán.

—¿Y el menú político qué?

Me decidí. Un primer plato de José Manuel Lara con salsa tártara, un segundo plato de Alfonso Carlos Comín con salsa diablo y un postre a base de De la Cierva en almibar me parecía una cena sugerente. El menú alimenticio corroboró mis tesis sobre los menús típicos. Hasta que la izquierda de este país no coja la gastronomía por su cuenta, en España se va a seguir comiendo gastronomía alemana. El menú político, en cambio, sabroso. Gentes de derechas de toda la vida con gentes de izquierda de casi toda la vida. Rafael Borrás habló en voz alta en catalán, y De la Cierva diría después, también en voz alta:

—No sé que me pasa, pero el catalán de Rafael Borrás lo entiendo todo.

Le dieron a De la Cierva la Rosa de Oro de los libreros barceloneses, y el presidente del Gremio Nacional de Editores, Pancho Pérez González, dijo que a ver si a partir de ahora lo grave iba a ser que no quemaran las librerías porque la política oficial no diera motivo para ello. Habló el señor Lara, quien estrenó una de sus primeras obras literarias, una oración que decía: "Señor, haz que dentro de un año podamos reunirnos en una cena parecida para homenajear al

sucesor de Ricardo de la Cierva". A continuación, Alfonso Carlos Comín, y en torno de Comín y De la Cierva se arremolina la izquierda intelectual, expectante. A ver qué pasa. Comín está muy Comín y el editor Lara clava sus ojillos en De la Cierva como comentando: Hay que ver, Ricardo, lo que nos tenemos que oír. Cuando Comín termina de dar su versión socio-política de la apertura y su versión cordial del cariño que le ha cogido a De la Cierva, la gente aplaude con ganas. El editor Lara, no.

Olvidaba decir que uno de los primeros oradores había sido Jesús Aguirre, llegado de Madrid, como un servidor y como Pancho Pérez González, para dar la nota capitalina al acto. Jesús Aguirre repitió homenaje, porque también estuvo en el del Lhardy madrileño, y no sé si repitió discurso, porque yo a Lhardy no fui. Pero estuvo brillante el santanderino que se salvó del incendio de Santander, y hasta le pasó la mano por la cara a más de uno citando la opereta Los cadetes de la Reina.

Tras la intervención de De la Cierva, que asegura seguir siendo el de siempre, pero con nuevos amigos que le han enriquecido mucho (y cita a Comín y a Jesús Aguirre), habla don Guillermo Díaz-Plaja. Dice: "La obra de De la Cierva es irreversible". Aplausos y desfiles de comensales. Los Castellet, Goytisolet (José Agustín), Barral, Vázquez Montalbán, Ramón Serrano, Salvador Párraker, Jorge Herralde, Jesús Aguirre, Luis Romero, Ester Tusquets, Beatriz de Moura, Tomás Salvador, Carlos Pérez de Rozas, Horacio Sáenz Guerrero, Lara, Sr., y Lara, Jr., etcétera, etcétera, han coexistido con auténtico espíritu de servicio a la tolerancia. Ya en la puerta, Lara le dice a Comín: A ve qué día me da uté un libro zuyo y no vamo lo do a la cárcel. ■

SIXTO CAMARA

BARCELONA

Si la Seat va mal, España va mal

Seis mil manifestantes son muchos manifestantes, sobre todo si son manifestantes rigurosamente espontáneos y obreros, incluso vestidos con el «sufrido mono del trabajo». Seis mil obreros de la Seat desfilaron por las calles de Barcelona, intentando recomponer una y otra vez sus rotas concentraciones, hablan de una grave crisis que mantiene preocupado el ceño de la ciudad. La industria del automóvil es la más afectada en toda Europa por las consecuencias de la crisis: Por una parte, la disminución del poder adquisitivo general ha paralizado relativamente las demandas de automóviles; por otra, el precio de la gasolina frena a los potenciales compradores de coche casi tanto como los límites de velocidad, el peligro de morir en la carretera y la elevación general de las multas. Todo conspira contra el automóvil como objeto fetiche del neocapitalismo, y esa caída en picado del «objeto rey» significa problemas para uno de los sectores industriales más importantes.

La crisis del automóvil genera una serie de desastres en cadena que pueden afectar la estabilidad del mercado de trabajo. Las empresas se quejan de que desde hace meses almacenan más automóviles de los presupuestados, y, como consecuencia, recortan las horas de trabajo y buscan toda clase de recursos para frenar la producción y prescindir de mano de obra. La Seat solicitó permiso para regulación de empleo, y los obreros se temieron lo peor. Su respuesta crítica fue aprovechada por la empresa para suspenderles durante ocho días de empleo y sueldo, medida que ha sido calificada por más de uno como «lock out» encubierto. El Ministerio de Trabajo ha aceptado la regulación de empleo solicitada por la empresa, con lo que se reducirán treinta y nueve jornadas de trabajo en un plazo de cinco meses, contando los ocho días de suspensión que la empresa se había autorrecetado.

Aparentemente, el problema se circunscribe a 19.012 trabajadores de producción de la barcelonesa factoría de la Seat, pero las repercusiones de la crisis van a afectar a un total de 200.000 a 300.000 trabajadores relacionados con tan potente empresa. Los trabajadores no están de acuerdo con la regulación de empleo. Razonan que en 1973, la empresa tuvo unos beneficios reales de 4.834 millones de pesetas, beneficios que no han repercutido justamente en los aumentos por productividad otorgados a los trabajadores. Parte de esos au-

mentos por productividad han quedado ya inmersos en aumentos globales del sueldo, que tampoco consiguen hacer frente a la creciente carestía de vida.

En un escrito presentado por trabajadores de la Seat a la Delegación Provincial de Trabajo, se planteaban algunas preguntas de difícil respuesta: ¿Cómo es posible que una empresa que hasta hace pocos días mantenía a gran parte de la plantilla en un promedio de cuatro horas extraordinarias de trabajo, e incluso con trabajo dominical, se dé cuenta de buenas a primeras de que necesita recortar incluso el horario de trabajo normal? ¿Quién ha planificado esta desplanificada contradicción? ¿Por qué el expediente de regulación se lanza precisamente en plena discusión de la renovación del convenio colectivo? Los trabajadores adjuntaban su propio plan: «Cuarenta horas de trabajo semanal (de lunes a viernes), un mes de vacaciones y diez días en Navidad, jubilación a los sesenta años, con el 100 por 100 del salario real; 75 por 100 de rendimiento, con prima fija garantizada de 3.000 pesetas, y si fuera necesaria, la reconversión de la producción para eludir la crisis del automóvil».

La crisis no se ha cerrado. Han aparecido movimientos de solidaridad en distintas Facultades y manifestaciones públicas de trabajadores y estudiantes. En las conversaciones y rumores no han faltado alusiones a conflictos similares planteados dentro del mismo sector industrial; concretamente: Fasa-Renault y Authi. De momento, la Seat, al menos, no ha sufrido ningún incendio, pero la envergadura del conflicto es impresionante. Si la Seat va bien, España va bien, y viceversa; podría ser una pequeña parodia del famoso lema «Si la General Motors va bien, Estados Unidos va bien». El sector del automóvil ha absorbido determinadas cantidades de mano de obra y ha creado miles de especialistas que ven tambalearse su puesto de trabajo si el sector entra en crisis. El espectro de la crisis está siendo utilizado en toda Europa para paralizar las críticas obreras por el galopante desfase entre lo que se gana y lo que cuesta satisfacer las necesidades fundamentales: vivienda, alimentación, vestuario y educación de los hijos. Las críticas de los obreros de la Seat pueden resumirse con bastante simplicidad: el sacrificio de que ellos produzcan menos y ganen menos persigue que se mantengan los niveles de beneficios previstos por los programadores de la empresa. ■

M. VAZQUEZ MONTALBAN.