

*Robert Linhart*

# **GREVE NA FÁBRICA**

*L'Etabli*

Tradução  
**Miguel Arraes**

O título original deste livro - *L'Établi* - é por natureza intraduzível, tal a variedade de significados que comporta.

Significa a oficina de sapateiro, de carpinteiro, ou o conjunto de instrumentos de um artesão. Como tal, opõe-se ao trabalho nas fábricas de automóveis, onde a divisão do trabalho compartimenta o esforço do homem. Uns soldam, outros martelam, outros pintam, outros carregam... Não há relação direta entre o operário e o produto de seu trabalho. Numa fábrica, o indivíduo torna-se simples peça de um mecanismo complexo que o traga e subjuga.

Porém, *L'Établi* significa também o intelectual que se engaja na produção como operário, a fim de exercer uma ação política que não se traduz apenas em palavras - uma ação que deve ser desenvolvida através do trabalho e da convivência com o operariado, ação capaz de impor transformações no sistema social. Marxistas, e

também padres progressistas, adotaram a posição de *établis*.

A palavra *établi* assume o aspecto de símbolo no contexto geral do livro. Este, por sua vez, ultrapassa os limites da experiência concreta que se propõe descrever, se bem que dela nunca se afaste, isto é, a permanência de um intelectual como operário, numa fábrica de automóveis.

Robert Linhart passou um ano como operário de segunda classe na fábrica de automóveis Citroen e, no livro, descreve a sujeição, os métodos de repressão e de vigilância. Mas, narra também a resistência e a greve.

Um testemunho, "Greve na Fábrica" apresenta objetivamente o que é, para um francês ou para um imigrado, ser operário numa grande empresa parisiense.

Esse duplo sentido está sempre presente no livro, refletindo o tema, que é o do relacionamento dos homens entre si através dos objetos.

**ROBERT LINHART**

**GREVE NA FÁBRICA**

**3ª EDIÇÃO**

**Tradução de  
Miguel Arraes**

(com a colaboração  
de Madalena Arraes  
e Lydia H. Caldas)



**PAZ E TERRA**





Copyright © by Les Éditions de Minuit, 1978

Título do original em francês:

*L'Établi*

Capa: Mario Roberto Corrêa da Silva

Revisão: Edson Rodrigues

Direitos adquiridos pela  
Editora PAZ E TERRA S/A  
Rua São José, 90 - 18.º andar  
Centro - Rio de Janeiro, RJ  
Tel.: 221-3996  
Rua do Triunfo, 177  
Santa Ifigênia - São Paulo, SP  
Tel.: 223-6522

1986

---

Impresso no Brasil  
*Printed in Brazil*

**Coleção LITERATURA E TEORIA LITERÁRIA**  
vol. 31

**Direção de:**  
**Antonio Callado**  
**Antonio Candido**

**Ficha catalográfica**

**CIP-Brasil. Catalogação-na-fonte**  
**Sindicato Nacional dos Editores de Livros, RJ.**

**Linhart, Robert.**

**L728o**

**Greve na fábrica / Robert Linhart; tradução de Miguel Arraes, com a colaboração de Lydia H. Caldas. - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.**  
**(Coleção Literatura e teoria literária; v. 31)**

**Tradução de: L'Établi**

**I. Romance francês I. Título II. Série**

**78-0662**

**CDD - 843**  
**CDU - 840-31**

**EDITORA PAZ E TERRA**

**Conselho Editorial:**

**Antonio Candido**

**Celso Furtado**

**Fernando Gasparian**

**Fernando Henrique Cardoso**

**A Ali, filho de marabu  
e trabalhador braçal em Citroen**

**Os personagens, os acontecimentos, os objetos  
e os locais descritos são reais.**

**Mudei apenas alguns nomes de pessoas.**

## SUMÁRIO

1 - O primeiro dia. Mulud. ....	11
2 - As luzes da grande linha de montagem .....	25
3 - A comissão de base .....	51
4 - A greve .....	79
5 - A ordem Citroen .....	97
6 - O sentimento do mundo .....	111
7 - A banca .....	127

## O PRIMEIRO DIA. MULUD.

“Mostre pra ele, Mulud.”

O homem de blusão branco, o contramestre Gravier, como depois me disseram, planta-me ali e desaparece, atarefado, na direção da sua gaiola de vidro.

Olho o operário que trabalha. Olho a oficina. Olho a linha de montagem. Ninguém me diz nada. Mulud não me presta atenção. O contramestre foi embora. Observo, ao acaso: Mulud, as carcaças de 2CV \* que passam diante de nós, os outros operários.

A linha de montagem não corresponde à imagem que dela eu tinha. Na minha mente era como uma seqüência nítida de avanços e paradas diante de cada posto de trabalho: um carro anda alguns metros, pára, o operário faz a operação que lhe cabe, o carro segue, outro pára, nova operação, etc. Na minha cabeça, a coisa devia ter um ritmo rápido – o das cadências infernais de que falam os panfletos. “A linha de montagem”: tais palavras evocavam um encadeamento sacudido e vivo.

\* 2CV – Carro dito “2 cavalos vapor”, o de menor custo de fabricação francesa.

A primeira impressão, ao contrário, é a de um movimento lento, embora contínuo, de todos os carros. Quanto às tarefas, elas me parecem feitas com uma espécie de resignada monotonia mas sem a precipitação que eu esperava: É como um longo deslizar glauco, do qual se desprende, depois de um certo tempo, uma espécie de sonolência ritmada por sons, choques, clarões, ciclicamente repetidos, regulares. A música informe da linha de montagem, o deslizar das carcaças cinzentas de chapas brutas, a rotina dos gestos: sinto-me progressivamente envolvido, anestesiado. O tempo pára.

Três sensações delimitam este novo universo. O cheiro: um cheiro acre de ferro queimado, de poeira de ferragem. O barulho: as brocas, o rugido dos maçaricos, as marteladas nas chapas. E o cinzento: tudo é cinzento, as paredes da oficina, as carcaças metálicas dos 2CV, os macacões e as roupas de trabalho dos operários. Até seus rostos parecem cinzentos, como se nos seus traços estivesse inscrito o baço reflexo das carroçarias que desfilam diante deles.

A oficina de soldagem, para onde acabam de me designar ("Ponha ele na 86, pra experimentar", havia dito o chefe de setor), é bem pequena. Uns trinta lugares de trabalho, dispostos em semicírculo ao longo da linha de montagem. Os 2 CV chegam sob a forma de carroçarias pregadas, nada mais que pedaços de metal: é aqui que são soldados uns aos outros, que as junções são niveladas, as brechas recobertas; mas mesmo assim, ainda é um esqueleto cinzento (uma "caixa") que deixa a oficina, porém um esqueleto que já parece feito de uma só peça. A "caixa" está pronta para os banhos químicos, a pintura e o resto da montagem.

Sigo, em detalhes, as fases do trabalho.

O posto de entrada da oficina é ocupado por um guindasteiro. Com sua máquina ele levanta as carcaças do pátio, penduradas num cabo (estamos no primeiro andar, ou melhor, numa espécie de sobreloja que tem um dos lados abertos), soltando-as com brutalidade no ponto de partida da linha de montagem, em cima de uma plataforma que ele engancha num dos grossos ganchos que vêm avançando lentamente ao nível do chão, espaçados de um a dois metros, constituindo a parte emersa dessa engrenagem em constante movimento, chamada "linha de montagem". Um homem de blusão azul, que se acha ao seu lado, controla o ponto de partida da linha de montagem e, de vez em quando, intervém para acelerar as



operações: "Vamos, ande, engate agora!" Várias vezes, no decorrer do dia, vê-lo-ei neste lugar, apressando o guindasteiro para meter mais carros no circuito. Fico sabendo depois que é Antoine, o chefe de equipe. É um corso, pequeno e nervoso. "Ele faz muito barulho mas não é mau sujeito. Tudo isso é medo de Gravier, o contra-mestre"

O barulho da chegada de uma nova carroçaria, a cada três ou quatro minutos, marca o ritmo do trabalho.

Uma vez enganchada à linha, a carroçaria começa seu semi-círculo, passando sucessivamente diante de cada posto de soldagem ou de outras operações complementares: limagem, polimento, martelagem. Como já disse, é um movimento contínuo, que parece lento: à primeira vista, a linha dá quase uma ilusão de imobilidade, sendo necessário fixar o olhar num carro determinado para vê-lo deslocar-se, deslizar progressivamente de um posto a outro. O carro não pára; são os operários que se devem deslocar para acompanhá-lo durante a execução do trabalho. Assim, cada um tem uma área bem definida para executar os gestos que lhe são impostos, embora as fronteiras sejam invisíveis: logo que um carro nela entra, o operário desengata seu maçarico, empunha seu ferro de soldar, agarra seu martelo ou sua lima e começa a trabalhar. Algumas marteladas, alguns clarões, os pontos de solda estão feitos e já o carro está saindo dos três ou quatro metros do posto. E o seguinte vai entrando na área de operação. E o operário recomeça. Às vezes, se ele trabalha depressa, sobram-lhe alguns segundos de descanso antes que chegue um novo carro: ele pode aproveitá-los para respirar um pouco ou, ao contrário, intensificando seu esforço, ele "avança na linha", de modo a acumular uma pequena vantagem, isto é, põe-se a trabalhar fora da área normal, ao mesmo tempo que o operário do posto que o precede. Uma ou duas horas depois, quando tiver economizado o fabuloso capital de dois ou três minutos de avanço, terá o tempo de fumar um cigarro - voluptuoso capitalista de mãos nos bolsos, que olha passar sua carroçaria já soldada enquanto os outros trabalham. Felicidade efêmera: o carro seguinte já vem chegando; é preciso trabalhar de novo no seu posto normal; e a correria recomeça para ganhar um metro, dois metros e "avançar" na esperança de fumar tranqüilamente um cigarro. Se, ao contrário, o operário trabalha devagar demais, ele "se afunda", isto é, encontra-se progressi-

vamente levado para longe do seu posto, continuando sua operação quando o operário seguinte já está realizando outra. Tem então de acelerar o ritmo para tentar recuperar o tempo perdido. E o lento deslizar dos carros, que me parecia tão próximo da imobilidade, toma um aspecto tão implacável quanto a impetuosidade de uma torrente que não se consegue conter: cinquenta centímetros perdidos, um metro, trinta segundos de atraso sem dúvida, esta junção rebelde, o carro em que se trabalha tão longe, e o seguinte que já apareceu no ponto de partida normal do posto, avançando com a regularidade estúpida de massa inerte, percorrendo metade do caminho antes de poder ser atingido, só podendo ser abordado quando já está passando ao posto seguinte: acumulação de atrasos. É o que eles chamam “se afundar” e por vezes é tão angustiante quanto um afogamento.

Foi em seguida, ao longo de várias semanas, que aprendi a vida na linha de montagem. Nesse primeiro dia só fiz adivinhá-la: através da tensão de um rosto, de um gesto de irritação, da ansiedade de um olhar lançado na direção de uma carroçaria que vai chegando quando a precedente ainda não está acabada. Agora, observando os operários, um depois do outro, começo a notar uma certa diversidade naquilo que, à primeira vista, assemelhava-se a uma mecânica humana homogênea: um, comedido e preciso, o outro, nervoso e suando, os avanços, os atrasos, as minúsculas táticas de posto, os que largam suas ferramentas entre cada carro e os que as conservam na mão, “os desligamentos” E o perpétuo deslizar dos 2CV, lento e implacável, que se constrói de minuto em minuto, a cada gesto, de uma operação a outra. O furador. Os clarões. As brocas. O ferro queimado.

Terminado o circuito, ponto final do semicírculo, a carroçaria é retirada da plataforma e tragada por um túnel rolante que a leva para o setor de pintura. O estrondo de uma nova “caixa” no ponto de partida da linha anuncia a chegada de uma substituta.

Nos interstícios desse deslizar cinzento, entrevejo uma guerra de usura da morte contra a vida e da vida contra a morte. A morte, a engrenagem da linha de montagem, o imperturbável deslizar dos carros, a repetição de gestos idênticos, a tarefa jamais terminada. Um carro está pronto? O seguinte ainda não está e apresenta-se logo para ser soldado, exatamente no lugar onde se acabou de sol-

dar, rugoso exatamente onde se acabou de polir. A solda está feita? Não, precisa ser feita. Feita definitivamente, desta vez? Não, deve ser feita de novo, nunca está acabada – como se não houvesse movimento, nem os gestos contassem, nem existissem mudanças, mas apenas um simulacro absurdo de trabalho que se desfaz logo após terminado, sob o efeito de uma maldição qualquer. E se nos dissermos que nada disso tem importância, que basta habituar-se a fazer os mesmos gestos de uma maneira sempre idêntica, num tempo sempre idêntico, aspirando unicamente à plácida perfeição da máquina? Tentação da morte. Mas a vida revolta-se e resiste. O organismo resiste. Os músculos resistem. Os nervos resistem. Alguma coisa, no corpo e na cabeça, defende-se contra a repetição e o nada. A vida: um gesto mais rápido, um braço que cai inoportunamente, um passo mais lento, um sopro de irregularidade, um movimento em falso, o “avanço”, o “afundamento”, a tática de posto; tudo o que nesse irrisório reduto de resistência contra o vazio eterno que é o posto de trabalho faz com que ainda haja acontecimentos, embora minúsculos, que haja ainda um tempo, mesmo se monstruosamente prolongado. Esta imperícia, este deslocamento superfluo, esta súbita aceleração, esta solda imperfeita, essa mão que a refaz duas vezes, esta careta, este “desligamento” – é a vida que se aferra. Tudo o que, nos homens da linha de montagem, grita silenciosamente: “Eu não sou máquina”!

Justamente, dois postos depois do de Mulud, um operário – argelino igualmente, mas de traços mais acentuados, quase asiáticos – está “se afundando”. Foi se afastando progressivamente na direção do posto seguinte. Seus quatro pontos de solda o enervam. Observo seus gestos mais agitados, o movimento rápido do maçarico. De repente, ele não aguenta mais. Grita ao guindasteiro: “Ei, mais devagar, pára um pouco as ‘caixas’, não dá!” E ele desengata da plataforma o carro sobre o qual trabalha, imobilizando-o até o gancho seguinte que o retoma alguns segundos depois. Por sua vez, os operários dos postos precedentes desengatam também a fim de evitar uma carambolagem das “caixas”. Respira-se um instante. Esse incidente provoca um vazio de alguns metros na linha – um espaçamento um pouco maior do que os outros – mas o argelino cobriu o seu atraso. Desta vez Antoine, o chefe de setor, não diz nada: Faz uma hora que “carrega” ao máximo; tem três ou quatro carros de vanta-

gem. Mas em outras ocasiões intervém, persegue o operário que “se afunda”, impede-o de desengatar ou, se isto já foi feito, corre para reengatar a plataforma no lugar.

Foi preciso este incidente para que eu compreendesse como o tempo é curto para cada operação. No entanto, a marcha dos carros parece lenta e, em geral, não há precipitação aparente nos gestos dos operários.

Eis-me então na fábrica. Integradado na produção. Obter o emprego foi mais fácil do que havia pensado. Tinha inventado cuidadosamente a minha história: empregado num armazém de um tio imaginário em Orléans, depois armazenista durante um ano (certificado de trabalho obtido de favor), serviço militar no corpo de Engenharia de Avignon (relatei o caso de um camarada operário de minha idade, alegando ter perdido o meu certificado). Nenhum diploma. Nem mesmo o certificado de estudos primários. Podia passar por um parisiense de origem provinciana, perdido na capital, a quem a ruína da família obrigava a trabalhar numa fábrica. Respondi brevemente às questões, taciturno e inquieto. Minha pobre cara não devia destoar do aspecto geral do lote de novos contratados. Não havia fingimento: o progressivo desgaste das convulsões do após maio de 1968 – um verão de tumultos e de querelas – ainda estava inscrito nos meus traços, como outros, entre os meus companheiros, carregavam a marca visível da dureza de suas condições de vida. Não se fica à vontade quando se vai mendigar um pequeno emprego manual – o que dê apenas para comer, por favor – e que se responde timidamente “nada” às perguntas sobre os diplomas, as qualificações, sobre o que se sabe fazer de especial. Eu podia ler nos olhos dos meus camaradas da fila de emprego, todos imigrantes, a humilhação desse “nada”. Quanto a mim, tinha o ar suficientemente acabrunhado para passar, sem suspeitas, por um candidato a operário. O Senhor Empregador deve ter pensado: “Olha aí um semicamponês atônito, bom indício de que não criará problemas”. Deu-me a autorização para o exame médico. Passou ao seguinte. Aliás, por que a contratação de um operário seria uma operação complicada? Noção de intelectual, habituado a recrutamentos complexos, à apresentação de títulos, de “perfis de trabalho”. Isto é assim quando se é alguém. Mas quando não se é ninguém? Aqui tudo se passa rapidamente: dois braços, avalia-se rapidamente. Vi-

sita médica sumária, com o pequeno grupo de imigrantes. Alguns movimentos musculares. Radiografia. Pesagem. Define-se logo o ambiente ("Ponha-se ali!" "Tire a camisa!" "Você aí, depressa!") Um médico faz algumas cruces numa ficha. Pronto. Aprovado para o serviço da Citroen. O seguinte.

Momento favorável: neste começo de setembro de 1968 Citroen devora mão-de-obra. A produção marcha a todo vapor; preenchem-se as vagas que o mês de agosto provoca nos efetivos dos imigrantes: alguns não voltaram das férias em lugares distantes, outros chegarão atrasados e descobrirão, desesperados, que foram despachados ("Não temos nada que ver com suas histórias de mãe velha e doente; está despedido!") e já substituídos. Substitui-se sem contemplação. De qualquer forma, o trabalho na Citroen é instável; entra-se depressa, sai-se depressa. Duração média de um operário na Citroen: um ano. Um "turnover" elevado, dizem os sociólogos. Em outras palavras: é um desfile. Para mim não houve problema, arrastado que fui na fornada que entrava.

Parti do escritório de contratação de Javel, na sexta-feira, munido de um papel: designado para a fábrica da Porte de Choisy. "A-presente-se segunda-feira, às sete horas, ao chefe de setor" E nesta segunda de manhã, os 2 CV desfilam na oficina de soldagem.

Mulud continua sem dizer nada. Observo seu trabalho. Não parece muito difícil. Em cada carroçaria que chega, as partes metálicas que formam a curva superior da janela da frente estão justapostas e pregadas, mas deixam aparecer uma fenda. O trabalho de Mulud consiste em fazer desaparecer essa fenda. Com a mão esquerda ele pega um bastão de uma matéria brilhante; com a mão direita, o maçarico. A chama é lançada. Uma parte do bastão funde-se em um montículo de matéria mole na junção das placas de metal. Mulud espalha cuidadosamente essa matéria, valendo-se de uma espátula de madeira que pegou logo após ter largado o maçarico. A fenda desaparece: agora a parte metálica acima da janela parece composta de uma só peça. Mulud acompanhou o carro dois metros; abandona o trabalho já feito e volta para o seu posto, ao ponto de estacionamento, esperando o seguinte. Mulud trabalha com bastante rapidez para ter um intervalo de alguns segundos entre cada carro, mas não os aproveita para "avançar" Prefere esperar. Uma carroçaria vai chegando. Bastão brilhante, chama do maçari-

co, a espátula, alguns gestos para a esquerda, para a direita, de baixo para cima... Mulud anda enquanto trabalha no carro. Uma última fricção com a espátula: a solda está lisa. Mulud volta na minha direção. Uma nova carroçaria avança. Não, o serviço não parece muito difícil: por que ele não me deixa experimentar?

A linha pára. Os operários tiram os lanches. "A pausa", me diz Mulud, "são oito e quinze" Somente? Tinha a impressão que horas se tinham passado nesta oficina cinzenta, preso ao monótono deslizar das carroçarias e aos clarões baixos dos maçaricos. Esse interminável fluxo intemporal de chapas, de ferragem: somente uma hora e quinze?

Mulud propõe dividir comigo o pedaço de pão que tirou cuidadosamente de um embrulho de jornal. "Não, obrigado. Não estou com fome"

- Você é de onde?

- De Paris.

- É o seu primeiro trabalho na Citroën?

- É, e também numa fábrica.

- Ah, bom. Eu... eu sou cabila. A mulher e os meninos estão lá.

Tira a carteira, mostra uma fotografia amarelada da família. Digo-lhe que conheço a Argélia. Falamos das estradas sinuosas da Grande Cabília e das abruptas falésias da Pequena Cabília, que caem no mar perto de Cóllo. Passaram-se os dez minutos. A linha de montagem recomeça a andar. Mulud empunha o maçarico e dirige-se para a primeira carroçaria que avança.

Continuamos a falar intermitentemente, entre um carro e outro.

"Por enquanto basta ficar olhando", me diz Mulud. "Está vendo, é a solda a estanho. O bastão é de estanho. Tem que pegar o jeito: se você põe estanho demais, faz um caroço na carroçaria e não serve. Se você não bota estanho bastante, não cobre o buraco e também não serve. Repare como eu faço, de tarde você experimenta" E depois de um silêncio: "Será mais do que cedo..."

E falamos da Cabília, da Argélia, da cultura de oliveiras, da rica planície da Mitidja, dos tratores e dos trabalhos do campo, das colheitas irregulares e do pequeno vilarejo na montanha, onde ficou a família de Mulud. Ele manda trezentos francos por mês para eles e cuida de não gastar muito consigo mesmo. Este mês as coisas não

vão bem: morreu um companheiro argelino e os outros se cotizaram para pagar o repatriamento do corpo e enviar um pouco de dinheiro à família. Isso desequilibrou o orçamento de Mulud mas ele tem orgulho da solidariedade entre os argelinos e, particularmente, entre os cabilas. “Nós nos sustentamos mutuamente como irmãos”

Mulud deve ter uns quarenta anos. Um pequeno bigode, têmporas grisalhas, a voz lenta e pausada. Fala como trabalha: com precisão e regularidade. Nenhum gesto supérfluo. Nenhuma palavra supérflua.

As carroçarias desfilam, Mulud solda. Maçarico, estanho, movimentos de espátula. Maçarico, estanho, movimentos de espátula.

Meio-dia e quinze. A cantina. Três quartos de hora para comer. Quando volto a meu lugar, um pouco antes de uma hora, Mulud já está lá. Fico satisfeito de rever seu rosto, já familiar, no meio dessa oficina cinzenta e suja, dessa ferragem baça.

Ainda não é uma hora: espera-se que o trabalho recomece. Um pouco mais longe, um agrupamento formou-se em torno do operário argelino de traços asiáticos que eu vi “se afundar” de manhã. “Ei, Sadok, mostra. Onde você arranjou?” Chego para perto. Sadok exhibe, rindo, uma revista pornográfica, dinamarquesa ou coisa parecida. Na capa, uma dona chupa um pênis em ereção. Tudo em destaque, em cores agressivas, realistas. Acho a coisa muito feia mas Sadok parece encantado. Comprou-a a um dos motoristas de caminhão que, não só transportam chapas, motores, peças de máquinas, *containers* e carros acabados para a Citroen, mas abastecem a fábrica com um pequeno tráfico de charutos, cigarros e objetos diversos.

Mulud, que percebeu com um olhar a causa de toda essa agitação, não se mexe. Alguém grita: “Ei, Mulud, venha ver bunda, isso faz bem” Ele não se altera e responde: “Isso não me interessa” E a mim, que tinha voltado para perto dele, diz, mais baixo: “Não fica bem. Eu tenho a mulher e os meninos lá, na Cabília. Não sou como Sadok. É solteiro, pode se divertir”

A revista pornográfica na poeira da ferragem e o sujo dos macacões acinzentados dão uma impressão penosa. Fantásmas de prisioneiros: Fico satisfeito porque Mulud não se aproximou para ver.

Ruído de chapas, cada um retoma o seu lugar, a linha de montagem recomeça a funcionar.

“Vá, agora, você”, me diz Mulud. “Você viu como se deve fazer” E ele me entrega o maçarico e o bastão de estanho.

“...Não! Assim não! E bote as luvas, senão você se queima. Ei! Atenção com o maçarico! Me dê...”

É o décimo carro com o qual eu me esgrimo em vão. Mulud faz o possível, adverte-me, guia minha mão, passa-me o estanho, segura o maçarico, não consigo.

De uma vez, inundo o metal de estanho porque pus o maçarico perto demais do bastão e durante muito tempo: Mulud tem que raspar tudo e refazer a operação precipitadamente quando o carro já está quase saindo de nossa zona. De outra vez, não ponho estanho bastante e o primeiro movimento da espátula faz reaparecer a fenda que devia cobrir. E quando, por milagre, ponho uma quantidade mais ou menos conveniente de estanho, espalho-a desajeitadamente – ah, essa maldita espátula que meus dedos recusam-se obstinadamente a dominar! – que a solda toma jeito de uma montanha russa, exibindo um infame caroço no lugar em que Mulud conseguia realizar uma curva perfeitamente lisa.

Confundo a ordem das operações: é preciso pôr as luvas para usar o maçarico, tirá-las para usar a espátula, não tocar o estanho em brasa com a mão nua, segurar o bastão com a mão esquerda, o maçarico com a direita, a espátula com a direita, as luvas que se acaba de tirar, na esquerda, juntamente com o estanho. Tudo parecia simples quando Mulud o fazia, com gestos exatos, coordenados, sucessivos. Eu... eu não consigo, entro em pânico: dez vezes, estou a ponto de me queimar e é um gesto rápido de Mulud que afasta a chama.

Cada uma das minhas soldas tem que ser refeita. Mulud retoma os instrumentos e tira o atraso, três metros adiante. Estou suando e Mulud começa a ficar cansado: seu ritmo foi quebrado. Ele não manifesta qualquer impaciência, continua a fazer esse duplo trabalho – guiar o meu, depois refazê-lo – mas “nos afundamos” Deslizamos inelutavelmente para o posto seguinte, começamos a nova carroçaria com um metro de atraso, depois com dois; acabamos, ou melhor, Mulud acaba, às pressas, três ou quatro metros adiante, o fio do maçarico esticado quase ao máximo, no meio das ferramentas do posto seguinte. Quanto mais tento andar depressa, mais entro em pânico: derramo o estanho em toda parte, deixo cair



a espátula, volto-me com a chama do maçarico ameaçando Mulud que a evita por um triz.

“Não! é assim, olhe!” Não adianta. Meus dedos são rebeldes, minha inabilidade incurável. Fico esgotado. Meus braços tremem. Apoio demais sobre a espátula, não domino minhas mãos, gotas de suor começam a me baçar a vista. O ritmo das carroçarias parece-me louco, impossível tirar o atraso; Mulud consegue-o com dificuldade cada vez maior.

“Olhe, não adianta você se afobar assim. Pare um pouco e repare como eu faço”

Mulud pega as ferramentas e retoma o ritmo regular de seu trabalho, um pouco mais rápido do que antes para recuperar progressivamente o nosso atraso: alguns centímetros em cada carroçaria; no fim de umas dez acha-se quase no lugar de costume. Retomo o fôlego, vendo-o trabalhar. Seus gestos têm um ar tão natural! Que têm suas mãos que as minhas não têm? Por que seus braços e seus dedos sabem trabalhar e os meus não? Uma carroçaria: estanho, maçarico, movimento de espátula e, no lugar onde a curva metálica tinha uma fenda, existe agora uma superfície perfeitamente lisa. Por que ele sabe trabalhar e eu não?

Pausa de três e um quarto. Mulud sacrifica-a por minha causa. Os outros desentorpecem as pernas, formam grupos, batem papo, vão e vêm, sentam-se sobre os tambores ou encostam-se às carroçarias imóveis. Mulud recomeça suas explicações. O carro que está diante do nosso postô não se move, é mais fácil. Veja a que distância você deve segurar o maçarico. Veja como os dedos devem ser colocados na espátula. Aqui. Apoiando o polegar para envolver a curvatura do metal. No meio é preciso apoiar levemente, para não espalhar o estanho e, progressivamente, apoiar mais e mais enquanto você a afasta: é assim que se obtém o degradado. A espátula, primeiro para a esquerda, depois para a direita. Em seguida, um pequeno movimento para cima e outro para baixo. Mulud refaz o gesto lentamente: quatro vezes, cinco vezes. Agora é a minha vez; ele guia minha mão, coloca meus dedos na madeira. Assim. Pronto! Bem, talvez dê... Tudo isso, minha cabeça parece compreender: mas as mãos, obedecerão?

Fim da pausa. Tudo recomeça. A barulheira da linha de montagem. Uma nova carroçaria avança, lenta e ameaçadora. Vai ser

preciso refazer os gestos pra valer. Depressa. o maçarico. Ah, não, esqueci-me primeiro as luvas. Onde está o estanho? Puxa! como ela avança rápido, já está no meio do percurso, a chama – merda! estanho demais, é preciso apanhá-lo com a espátula, está todo espalhado... Mulud toma a espátula. Tento novamente... Não, não dá. Fico consternado. Devo ter lançado um olhar desesperado a Mulud; ele me diz: “Não se chateie, é sempre um pouco duro no começo, descanse, deixe que eu faço” Mais uma vez estou de lado, o olhar impotente. A linha de montagem rejeitou-me. No entanto, parecia avançar tão lentamente...

Mulud desiste de me dar novamente as ferramentas:

“Amanhã vai ser melhor, não se preocupe” Falamos sobre quando ele começou a trabalhar no posto, há muito tempo: ele aprendeu os movimentos rapidamente, mas no começo não foi fácil. Agora tem uma grande experiência na soldagem com estanho e faz tudo automaticamente. Dizem que soldador é uma profissão. Quais as qualificações de Mulud? Pergunto-lhe como a Citroen o classifica. “M2” responde ele, lacônico. Trabalhador manual.

Espanto-me. Ele é apenas trabalhador manual? Afinal de contas, não é nada fácil assim soldar com estanho. E eu, que não sei fazer nada, fui contratado como “operário especializado” (OE2, diz o contrato): OE, na hierarquia dos que não são grande coisa está, no entanto, acima de trabalhador manual... Mulud não parece interessado em prolongar a conversa. Não insisto. Logo que seja possível tomarei informações a respeito dos princípios de classificação da Citroen. Alguns dias mais tarde um outro operário me explica tudo. Existem seis categorias de operários não qualificados. De baixo para cima: três categorias de trabalhadores manuais (M1, M2, M3); três categorias de operários especializados (OE1, OE2, OE3). Quanto à distribuição, ela é feita de maneira extremamente simples: ela é racista. Os pretos são M1, no mais baixo escalão. Os árabes são M2 ou M3. Os espanhóis, os portugueses e os outros imigrantes europeus são, em geral, OE1. Os franceses são, automaticamente, OE2. Torna-se OE3 conforme a cara e a vontade dos chefes. Eis por que sou operário especializado e Mulud simples trabalhador, eis por que ganho mais alguns centavos por hora, embora seja incapaz de fazer o trabalho dele. E depois farão sutis estatísticas sobre o “quadro de classificações”, como dizem os especialistas.

Pronto. Mulud terminou seu último carro. O centésimo quadragésimo oitavo do dia. Faltam quinze para as seis. A linha de montagem imobiliza-se. O barulho cessa. “Salve!” – diz Mulud – “Até amanhã: Não se preocupe que a coisa vai melhorar” Desaparece na direção do vestiário. Fico um instante na oficina que se esvazia, a cabeça zunindo, as pernas bambãs. Quando chego na escada, sou o último; não se vê mais ninguém. As luzes foram apagadas e as carroçarias estão imobilizadas, massas sombrias que esperam o amanhecer para recomeçar.

Volto para casa esfalfado e ansioso. Por que doem todos os meus membros? Por que as costas me incomodam, as coxas? Afinal de contas, o maçarico e a espátula não eram tão pesados assim... Sem dúvida, a repetição de movimentos idênticos. E a tensão para dominar a falta de jeito. E por ter ficado em pé tanto tempo: dez horas. Mas os outros fazem a mesma coisa. Estarão eles tão exaustos quanto eu?

Penso na inaptidão do intelectual para o esforço físico. Ingenuidade. Não se trata apenas de esforço físico. O primeiro dia na fábrica é aterrador para todo mundo, disseram-me depois vários colegas, muitas vezes cheios de angústia. Qual o espírito, qual o corpo que pode aceitar sem um movimento de revolta a submissão e esse ritmo aniquilador, contra a natureza, da linha de montagem? O desgaste físico e mental da linha é sentido com violência por todos: o operário e o camponês, o intelectual e o manual, o imigrante e o francês. Não é raro que um novo contratado peça suas contas ao fim do primeiro dia de trabalho, enlouquecido pelo barulho, pelos clarões, pelo monstruoso prolongamento do tempo, pela dureza do trabalho indefinidamente repetido, pelo autoritarismo dos chefes e a secura das ordens, e a sombria atmosfera de prisão que gela a oficina. Meses e anos lá dentro? Como imaginá-lo? Não, antes a fuga, a miséria, a incerteza dos pequenos biscates, seja o que for!

E eu, o integrado na produção, será que resistirei? O que acontecerá se amanhã continuar sem conseguir fazer as soldas? Vão me despedir? Que ridículo! Um dia e meio na empresa e posto na rua por incapacidade! E os outros, os que não têm diplomas, não são fortes, nem têm habilidade manual, como se arranjam para ganhar a vida?

De noite. O sono não chega. Quando fecho os olhos, vejo desfilar os 2CV, procissão sinistra de carroçarias cinzentas. Revejo a revista pornográfica de Sadok no meio dos sanduíches e dos galões de óleo e da ferragem. Tudo é feio. E estes 2CV, esta fila infinita de 2CV — O despertador toca. Já são seis horas? Estou extenuado, tão esgotado como ontem à tardinha. Que fiz eu da minha noite?

## AS LUZES DA GRANDE LINHA DE MONTAGEM

Não tinha motivo para me preocupar. Não se cogitava de me pôr na rua. A Citroen pode muito bem utilizar dois braços a quatro francos por hora, mesmo que não sejam formidáveis. Inapto para a soldagem com estanho? Não tem importância, existem tantos outros serviços equivalentes, tantos parafusos a apertar, tantos objetos a transportar! Se fosse preto ou árabe, certamente não teria direito a uma outra tentativa: poriam uma vassoura nas minhas mãos ou carrinhos sobrecarregados a empurrar. Mas sou francês. Mesmo O.E., mesmo desajeitado, devo poder fazer algo mais do que varrer.

Às sete horas da manhã, quando a linha de montagem começou a funcionar, Mulud tentou mais uma vez me ensinar o trabalho. Às sete e meia desistiu definitivamente.

“Não tem importância eles vão achar outra coisa para você fazer. Além disso, talvez você saia ganhando. Sabe? Este não é um bom posto. O estanho faz mal à saúde. Todos os meses me fazem um exame de sangue. Transferiram o operário que estava aqui antes de mim porque ele começou a ficar doente. Mas não reconheceram sua doença como profissional. Isso, não. Puseram ele em outro lu-

gar; nada mais. Não admitem que há uma doença profissional do estanho. Mas então, por que tirar sangue?... Quando eu estiver cuspidando pedaços de ferro, me mudarão daqui... Não se preocupe, você não perderá grande coisa”

Cerca de oito horas o contramestre Gravier aparece. “Então, Mulud, ele consegue?” Gravier é alto e forte, gênero bonitão, com um pouco de vulgaridade na voz, só para lembrar a sua condição de ex-operário. É brutal e temido. “Ele consegue? Pode assumir o lugar sozinho? – Eh... ainda não dá, chefe, não sei se poderá” Mulud está confuso, não quer me prejudicar. Em todo caso, acrescenta: “Ele faz o que pode, chefe, não é fácil, no começo...” Gravier corta-lhe a palavra e decide: “Bem, deixe” Depois, voltando-se para mim: “Venha. Siga-me”

Escada. Corredores entupidos de *containers*. Barulho estrondoso das prensas. Galerias onde se precipitam os empilhadores. Escadas. Desvios. Baforadas de frio. Rajadas de calor. Empilhadeiras. Salas atravancadas. Escada. Enfim, uma sala que me parece imensa; uma explosão de ruídos estridentes e de cores berrantes. Postos de trabalho em toda parte, uma linha de montagem interminável do lado mais longo de um vasto retângulo e outras linhas menores, perpendiculares, transversais, oblíquias; pequenas bancas com gente revestindo, furando, cortando, aparafusando. Um movimento de coisas em todos os sentidos: no chão, na altura de um homem, no teto. E o desfile de carros coloridos, brilhantes, vivos. Essas cores me agridem, são um choque após o cinzento das chapas brutas da oficina de soldagem. Os ruídos também, muito mais diversos e discordantes. Um choque, sim, e bem desagradável: essa luz artificial e esse barulho infernal são tão difíceis de suportar quanto o deslizamento das chapas e a repetição cíclica dos ruídos no setor de Gravier. Lá, só havia metal. Aqui é diferente: uma oficina de acabamento em que os carros chegam pintados, rutilantes, onde são “vestidos”: forra-se o interior, colocam-se os assentos, os faróis, as partes cromadas, põe-se o bloco do motor sobre o chassi, os vidros, montam-se as rodas. Percebi tudo isto de passagem. Não havia tempo para deter-me: corria atrás do blusão branco sujo de Gravier. Entramos num escritório, grande gaiola de vidro, no centro. Um outro contramestre está sentado atrás de uma mesa: pequeno, gordo, meio calvo. Gravier apresenta-me em duas palavras e sai. O outro:

“Espere aí” Mergulha novamente nos papéis. Eles tratam todos os operários de você, numa intimidade forçada. Por quê? Por que esse tom áspero? É a autoridade que exige isso. É o sistema. É uma pequena parte do sistema Citroën. Assim o fato de ignorar as pessoas ao passar, as ordens secas, a maneira de dizer a um terceiro, em sua presença: “Bote ele neste posto” As mil maneiras de repetir, a cada instante do dia que você não é ninguém. Menos que um acessório de carro, menos que um elo da linha de montagem (presta-se atenção a tudo isso). Você? Você não é nada!

Espero, em pé – ninguém me disse para sentar; já pensou? um operário sentado durante as horas de trabalho, seria o cúmulo: Já basta tolerar que ele não faça nada entre dois postos – de cinco a dez francos de pagamento por nada – seria inimaginável, além do mais, fazê-lo sentar-se! Espero sem dizer nada e sem me mexer. Estou chateado com meu fracasso no estanho. Não quero chamar a atenção sobre mim mesmo.

O contramestre está engolfado nos seus papéis. É Huguet, um homenzinho muito arrumado, a quem a gravata e o paletó sob o blusão branco bem passado dão um acentuado aspecto de homem de negócios. Não é qualquer um, Huguet: reina sobre a 85, a grande linha de montagem, a maior oficina da fábrica de Choisy. Tem várias centenas de pessoas sob suas ordens.

No momento ele me expõe sua fronte calva, rosada e luzidia. Banca o importante. Faz algo de importante. Os efetivos. É importante, a questão dos efetivos. Saber quem está, quem não está. Quem chegou no relógio de ponto com dez minutos de atraso. Ou mesmo dois minutos de atraso. Puxa vida! Dois minutos de atraso. Você pode correr até perder o fôlego, enfiar a roupa de trabalho às carreiras, atravessar o vestiário como uma flecha, chegar ao posto de trabalho esbaforido, no momento exato em que a linha de montagem começa a funcionar, pegar no trabalho exatamente ao mesmo tempo que os outros, seu cartão de ponto já foi tirado pelo guarda e aterrisou entre as mãos do Senhor agente de setor, do Senhor contramestre. Indeléveis, estes dois minutos. É preciso dar explicações, meu chapa. E se já for a terceira vez no mês, atenção! A gratificação é cortada, isto quando não vem a suspensão. Você diz para você mesmo dois minutos, dois minutinhos – comecei ao mesmo tempo que os outros, a Citroën não perdeu um segundo por mi-

nha causa, nem um milésimo de 2CV, nem um centavo. Então, por que minha gratificação deve ser cortada, por quê? E a disciplina? Onde fica a disciplina? Para que serve um contramestre, se não foi, antes de mais nada e sobretudo, para fazer respeitar a disciplina? Eis por que seu nome está sendo examinado por Huguet, que fecha a cara e consulta os papéis com um ar severo: "Gonçalves, Antonio... Gonçalves, Antônio... Ele já não teve um atraso esse mês?" É importante saber a quem fazer uma advertência por um segundo atraso injustificado. Ou quem deve ser suspenso por um terceiro. E quem se pode despedir por não ter enviado a tempo o atestado médico. Tudo isso é muito importante! Depois, é preciso saber quantos carros foram feitos durante a primeira hora (ah!, como é bom conseguir arrancar um a mais que na véspera!). E verificar se os materiais encomendados chegaram realmente. E ver se o problema da estocagem dos motores foi resolvido. E enviar à seção de métodos o relatório sobre a cronometragem dos tempos no estofamento. Tudo isso é importante, um contramestre é muito importante. Não é de admirar que ele não tenha um instante para me atender. Quanto a mim, não estou apressado.

Espero.

Não é possível que não haja uma pausa entre todas estas tarefas importantes. De repente o blusão branco tira alguns segundos para se ocupar de minha humilde pessoa. Neste instante, um blusão azul aparece para saber as notícias. O blusão branco: "Dupré! Tem aqui um novato. Tente colocá-lo no carrossel das portas, onde está faltando gente. Não esqueça de mandar a lista dos principais retoques de pintura de ontem, vou falar com Haulin mais tarde" E, após estas importantes palavras, respeitosamente ouvidas, a fonte calva mergulha de novo nos papéis. Sem dúvida alguma, um contramestre é uma pessoa muito importante. "Está bem, senhor Huguet", respondeu, com deferência, o blusão azul Dupré. Dirigindo-se a mim, secamente: "Siga-me!"

Saímos.

Dupré é chete de equipe e está apressado. Ele me entrega a um ajustador. Cascata hierárquica. "Mostre a ele os vidros", diz o blusão azul ao ajustador. "Siga-me", diz o ajustador. O ajustador é um chefzinho, o menos importante, logo acima do operário qualificado. Chama-se "ajustador" porque, em princípio, ele devia "ajus-



tar" as peças, mas na realidade é um rendição e às vezes substitui um operário num posto de trabalho, se há um galho ou uma ausência provisória. Ele não usa blusão, o que o distingue dos chefes, mas passa uma boa parte do tempo a passear sem fazer nada, exatamente como eles.

Esse "ajustador" tem os traços marcados como os de um marinheiro no fim de uma longa carreira de navegador. É muito ruivo e acho que tem um jeito de irlandês. Olha tudo com um ar indiferente de aventureiro encajado, por acaso, nesse canto perdido da produção de automóveis. E a perspectiva de me mostrar o que deve ser feito "nos vidros" parece entediá-lo profundamente. Arrastamos para lá. Para dizer a verdade, parece não dar a mínima a nada. E é o que me confirmarão depois: "Ele não dá bola pra nada". Partindo de operários, este comentário constitui um elogio.

Nossa meta: uma pequena mesa, ao lado da linha de montagem, onde giram portas que os operários guarnecem (vidros, fechaduras, hastes cromadas...). Em cima da mesa, uma pilha de vidros. Um dos operários da linha nela se abastece a cada passagem de uma porta, encaixando o vidro na porta em movimento. Meu trabalho consistirá em preparar os vidros, isto é, revesti-los de borracha. É um posto imóvel, mas é evidente que sua cadência depende da cadência da linha de montagem com a qual se trabalha. Tenho uma espécie de pó, como talco, para evitar que a borracha deslize. Tenho um martelo de madeira. É preciso visar corretamente a fim de que a borracha se encaixe com precisão no vidro: se não for colocada direito, logo na primeira vez, formam-se pregas, produzem-se esticamentos, a borracha se desmancha nas curvas e é preciso refazer tudo. O ruivo trabalha dois vidros à guisa de demonstração e pergunta-me se compreendi. (Respondo que sim.) Informa, num resmungo, que o posto é por "produtividade", e que é necessário fazer pelo menos trezentos e vinte vidros por dia. Depois desaparece num passo vagaroso, sem mesmo esperar que eu ataque o primeiro vidro. Não tem nem um pouco de curiosidade.

Sente-se imediatamente como é desagradável o contacto dos dedos com o pó e a borracha, como é desagradável o cheiro. Calculo: trezentos e vinte vidros por dia, dá trinta e dois vidros por hora, um pouco menos de dois minutos por vidro. Quantas vezes por mês, essa ínfima tarefa que me é oferecida até o infinito? Ei! Não há tempo para pensar. Há urgência: a provisão de vidros baixa a olhos

vistos e o operário da linha que vêm se abastecer lança-me olhares inquietos. Começo.

Ao fim de uma meia hora, estou convencido: tenho tanto futuro no revestimento de vidros quanto na solda a estanho. Jamais poderia imaginar quantas armadilhas pode conter um pedaço de borracha, um vidro "de segurança" e o pó branco, com o qual logo cubro mesa, vidros, minha roupa, meu rosto. Entre três vidros, erro dois e, no esforço de refazê-los, só acabo seis em meia hora, em vez dos dezesseis que constituem o mínimo. O estoque de reserva está quase esgotado. Estou limpando o rosto, perplexo, quando me aparece um socorro inesperado.

Um sujeito grandão, com ar de *play-boy*, em *jeans* e gola alta, que trabalhava assoviando na linha de montagem das portas, a alguns metros da minha mesa, deixou seu posto e, sem dizer nada, pôde-se a revestir meus vidros. Em dez minutos faz seis ou sete.

Pausa das oito e quinze. Agradeço-lhe. "De nada, de nada. Espanto-me que ele tenha podido deixar seu posto na linha durante dez minutos. Ele ri: "Mas tem Pavel e Stepan". Explicação: são três iugoslavos que ocupam postos sucessivos, que envolvem a montagem de fechaduras completas - trabalho delicado, com montes de pequenos parafusos a colocar nos cantos. Mas eles são tão habilidosos e trabalham tão depressa que conseguem, a dois, preencher três postos: assim é que um deles pode ficar livre permanentemente, por turnos, para ir fumar tranquilamente no banheiro ou bater papo com as meninas do estofamento. Foi graças a este sistema que Georges - é assim que se chama - pôde vir ajudar-me. O chefe fecha os olhos a este arranjo dos três iugoslavos, essa pequena equipe de ajuda espontânea, porque nunca há problemas nesse trecho da linha de montagem ("o carróssel das portas", como se diz). Evidentemente, já devem ter acariciado a idéia de suprimir um dos três postos, pois os iugoslavos conseguem reduzi-los a dois. Mas basta vê-los trabalhando para constatar que ninguém agüentaria um ritmo semelhante. É como se estivéssemos vendo prestidigitadores.

Georges, logo percebo, goza do *status* de chefe. Não só no pequeno grupo dos três do carróssel, mas também na comunidade iugoslava da fábrica, que é numerosa. A Citroën concentra nacionalidades por empresa. Em Choisy, os iugoslavos; em Javel, os turcos... Coletividades inteiras são tragadas a fim de se poder enquadrá-las

em bloco, compartimentá-las, espioná-las: disseminam-se intérpretes da firma, combina-se a vigilância na usina com a da residência, facilita-se a penetração de temidas polícias políticas, agentes espanhóis e marroquinos, indicadores da PIDE portuguesa. Em Javel, chegam aldeias inteiras de turcos, trazendo intactas suas hierarquias feudais. Bom negócio para a Citroen, o feudalismo! De manhã o chefe da aldeia entra na fábrica à frente de seu grupo de vinte ou vinte e cinco homens; carregam-lhe a pasta; durante o dia todo não tocará numa só ferramenta. OE, como os outros, no papel, limita-se na realidade a supervisionar com a benção da Citroen. E os outros turcos dão-lhe ainda uma parte do seu salário. Vertiginoso turbilhão de nações, de culturas, de sociedades destruídas, esfaceladas, arrasadas, que a miséria e a extensão mundial do capitalismo jogam, em migalhas, nos múltiplos canais de drenagem da força de trabalho. Camaradas turcos, iugoslavos, argelinos, marroquinos, espanhóis, portugueses, senegaleses, conheci apenas fragmentos da história de vocês. Quem poderá jamais contá-la inteiramente, essa longa marcha que tragou-os um a um para o emprego de OE ou de trabalhador manual? Os vampiros recrutadores de mão de obra, os lacaios das multinacionais que fazem o peneiramento da miséria de aldeias longínquas, os burocratas e os traficantes de autorizações de toda espécie, os passadores de fronteira, os falsificadores de papéis, os navios superlotados, os caminhões sacolejantes, os desfiladeiros atravessados na madrugada fria e a angústia das fronteiras, os negreiros e os comerciantes de dormitórios... Tanta coisa!

A Citroen que importou-os, fragmentos de sociedades arrancados vivos, acha que pode melhor controlá-los se os deixar assim, coagulados. Às vezes é verdade. Mas o que vocês conservam de organização nacional é também, para vocês, um meio de resistir, de existir quando tudo os rejeita. Alguns imigrantes exercem entre os seus camaradas uma autoridade que, longe de reforçar a autoridade multiforme do patrão, a ela se opõe e a contrabalança. Autoridade espontânea de uma personalidade mais forte que impõe respeito à direção, ou ponto de resistência cultural de um alfabetizado da linha de montagem (imaginem a importância para a coletividade do "escrivão público" que, ao chegar em casa, depois de suas dez horas de trabalho na fábrica, ainda encontra a energia para caligrafar

as cartas de seus camaradas analfabetos) ou a herança de lutas passadas (a FLN argelina fez escola). Nunca saberei por que, mas Georges é, para os iugoslavos, pessoa importante. Ele o faz sentir discretamente. Fuma cigarros ingleses, fala com desembaraço e move-se entre os setores da linha, as empilhadeiras, os *containers* e as carroçarias como se estivesse circulando entre grupos de convidados num salão. Sua elegância é como um desafio à máquina da Citroen, ao aviltamento do trabalho na linha de montagem. Sorriente, dá-me alguns conselhos sobre a manipulação mais racional do meu amontoado de vidros e de borrachas.

Fim da pausa. Georges retoma seu posto e encoraja-me com um piscar de olho. Recomeço. Continuo tão desajeitado como antes. Lá pelas nove horas o ajustador-marinheiro-irlandês torna a passar. Olha enojado o meu ínfimo estoque. Fica me olhando enquanto me debato com um indócil pedaço de borracha. "Não é assim" Ele faz três vidros. Observa-me fazendo um. Fracasso. Encolhe os ombros levantando os olhos para o céu e afasta-se com um ar de profundo tédio. Às dez horas só me resta um vidro e Georges volta em meu socorro pouco antes da ruptura de abastecimento da linha. Dez vidros a mais. Com aqueles que eu conseguir, estarei salvo... por uma hora. E depois? Não poderei, em todo caso, experimentar todos os postos da fábrica! A angústia assalta-me novamente: desta vez vão pôr-me para fora, não há dúvida. É realmente ridículo. Negras idéias sobre a debilidade dos intelectuais, a dialética do senhor e do escravo, de Hegel, a atrofia da capacidade manual na parcela da espécie que escolheu a caneta e a escrivinha... Talco por toda a parte, vidros que escorregam, sujeira de borracha.

A navegação do ajustador ruivo o traz uma ou duas vezes às minhas águas: a cada passagem, ele prepara, sem uma palavra mas com evidente reprovação, três ou quatro vidros, como demonstração. Várias vezes, Georges torna a vir refazer meu estoque *in extremis*. Arrasto-me, assim, sem catástrofe maior, embora sempre perseguido pelo ritmo do "carrocel" de portas, até meio-dia, hora da refeição no 85. Libertação provisória, mas não tenho ilusões: sou incapaz de assumir o posto.

Cantina.

Doze e quarenta e cinco: recomeço.

Alguns instantes a maltratar meu primeiro vidro da tarde e eis

de novo o ruivo. Acompanhado do blusão azul Dupré. Eles se completam bem: o ajustador tem sempre um ar enojado; o chefe de equipe tem sempre um ar preocupado.

“Ele não vai conseguir”, diz o ajustador ao chefe.

“Então pode ir para os assentos, pois Fernandez ainda não voltou”, diz o chefe ao ajustador.

Execução: “Largue isso e venha comigo” Deixo, sem pesar, martelo de madeira, talco, vidros Saint-Gobin e tiras de borracha preta. Curto trajeto através da sala. Cada curva revela novos recantos, novas zonas de agitação. Postos de trabalho imóveis, postos de trabalho em movimento. Olhares cruzados na passagem. Tédio. Fadiga. Repetição. Inquietação. Olhares nervosos. Olhares gastos. Um negro crispado. Uma mulher cansada. Movimentos de carros cintilantes, Vermelhos, azuis, verdes...

Chegamos ao estofamento.

Três pessoas – uma mulher, dois homens – estão em pé diante de cavaletes. Confeccionam assentos dianteiros para os 2CV. Coloca-se sobre o cavalete a armação metálica do assento (um esqueleto de cadeira, simples barra cinzenta ou bege, torcida e retorcida, cheia de furos alinhados, na qual se montam dois retângulos de tecido por meio de inúmeras pequenas rodela de borracha. Cada rodela de borracha é munida de dois ganchos de ferro simétricos: engancha-se um no buraco da armadura metálica, estica-se a borracha e enfia-se o outro no pano, usando-se uma pressão do polegar (é preciso forçar para enfiar o gancho, pois o tecido não está perfurado). Quando se acaba de instalar todas as rodela de borracha, tem-se um encosto e um assento elásticos.

Ao lado dos três cavaletes ocupados há um quarto, vazio: é para mim. Também é um trabalho por “produtividade”. Precisa-se fazer pelo menos setenta e cinco assentos por dia. Como somos quatro, isso corresponde a trezentos assentos por dia, o que dá para equipar cento e cinquenta carros; mas às vezes a linha de montagem nos traz mais do que isso e a empresa conta com nossa microscópica gratificação para nos levar a fazer este trabalho extra e até mesmo ultrapassá-lo. Fazer um assento significa enfiar cinquenta ganchos no pano: cinquenta pressões do polegar. Para executar minha produção diária, preciso fazer três mil setecentos e cinquenta pressões com o polegar. Observo, pensativo, os polegares cobertos de

curativos e esparadrapos dos meus três companheiros, que trabalham com uma rapidez de máquina.

“Ei, você compreendeu?” O ajustador interrompe meus pensamentos. “Vamos, comece logo, não há tempo a perder” Ponho uma armação no cavalete, agarro um retângulo de tecido e duas rodelas de borracha. Uma pressão do polegar, outra pressão do polegar

No fim do dia, eu tinha feito vinte e cinco assentos. Dupré, o chefe de equipe, considerou que, para uma tarde de trabalho, era um começo encorajador. De fato, dois dias mais tarde consegui atingir a produção diária exigida de setenta e cinco assentos. Este terceiro posto estava dando certo.

Após meu primeiro dia de trabalho no estofamento, voltei para casa com os polegares inchados e sangrentos. Já no dia seguinte, eu tinha, como os outros, espessos curativos cuja superfície desfiava-se, devido à repetida fricção dos ganchos, mas cuja proteção continuava suficiente para evitar a contusão dos polegares, apesar da decomposição superficial inestética e desagradável, do cheiro e da sensação táctil repugnante da borracha ao contacto do esparadrapo esmulambado. Todavia, as três mil setecentas e cinquenta pressões diárias com o polegar faziam afluir o sangue e, à noite, eu sentia a mão tão pesada e inchada que precisava de uma boa hora de descanso antes de poder usá-la mais ou menos normalmente. Em casa, sempre procurava evitar qualquer pressão do polegar quando tinha de pegar um objeto qualquer. A irritação da borracha e dos curativos desmanchados perseguiram-me permanentemente, embotando minhas sensações, enjoando-me durante as refeições. Ninguém dizia nada mas os outros sentiam também a mesma coisa. Espirrávamos com mais frequência. Constatei um começo de alergia, pelo aparecimento de manchas avermelhadas no corpo. Que fazer? Habituei-me e não lhes prestei mais atenção. Mas a má impressão ficava lá dentro, não me largava. Descobri outra rotina da fábrica: estar constantemente exposto à agressão dos objetos, a todos os contactos desagradáveis, irritantes, perigosos, com os materiais os mais diversos: chapas cortantes, ferragens empoeiradas, borracha, óleo, superfícies com graxa, farpas, produtos químicos que atacam a pele e queimam os brônquios. No mais das vezes, adquire-se o hábito, mas nunca se adquire a imunidade. Não há dúvida que deve haver centenas de alergias não constatadas. Depois do trabalho,

nos lavamos muito, ainda na fábrica, tentando livrar-nos de tudo isso. Na oficina, quando a linha de montagem pára, alguns operários utilizam ácidos, detergentes, obstinam-se em limpar a pele e agravam o mal. E tudo isso é feito sob o olhar indiferente dos chefes; se querem estragar a pele, que estragem: isso não custará nada à Citroen, não é como se estragassem uma carroçaria, por exemplo. É que dizer de todos esses produtos perigosos, cujos efeitos ignoramos! Do estanho, que atacará, sem dúvida, os pulmões de Mulud, não se toma conhecimento! Do benzol, que ataca o pessoal da pintura, não se toma conhecimento! As bronquites crônicas, os resfriados constantes, as tosses malignas, as crises de asma, as respirações opressas: "Você fuma muito", diagnostica, imperturbável, o médico do trabalho da Citroen. E as peles que se fendem, que se ulceram. E os homens que se esfregam, que se coçam. Aqui, na linha de montagem e nos postos que dela dependem, ninguém está livre dessas coisas. Meu começo de alergia à borracha? Ora, uma gota d'água.

Os dias passam, intermináveis, de dez em dez horas.

Habituo-me ao posto. Enquanto minhas mãos fazem seu vaivém, olho em torno. Nas pausas, converso um pouco. Meu cavalete é um ínfimo ponto em meio à agitação da oficina. Observo em volta de mim os múltiplos trabalhos do estofamento, espumas, tecidos, borrachas: há uma grande concentração de mulheres; perto de nós, o desfile das carroçarias pintadas na grande linha de montagem – azul, verde, preto. Olhe só! Uma camioneta amarela para os Correios – e, mais distante, a chegada dos motores carregados por um cabo aéreo e sua fixação ao chassi. O carrossel das portas não é visível mas, às vezes, aproveito a hora do lanche para cumprimentar Georges e os iugoslavos.

Nós quatro, dos assentos dianteiros, formamos um pequeno mundo. Observo os outros três: cada um tem seu método.

A mulher trabalha a toda velocidade. Ela usa chinelos e parece incorporada ao seu cavalete, ao solo da oficina; não levanta os olhos do trabalho, não fala com ninguém. Tem a fisionomia tensa, os olhos vazios. Seu ritmo me espanta. Quase sempre, ao fim do dia, sua produção ultrapassa noventa assentos.

Há um jovem francês de cabelos compridos, traços macilentos. Fazemos amizade. É bretão, doentio (saberei mais tarde que é tuberculoso). Chama-se Christian. Trabalha com bastante rapidez.

Mas tem como ponto de honra não fazer nenhum assento a mais do que os setenta e cinco exigidos. Acaba sempre meia hora ou quarenta e cinco minutos antes do fim da jornada, mas passa esse tempo a perambular pela oficina, a conversar, recolhendo olhares desagradáveis dos chefes que encontra no seu caminho. Mas ele produziu a quantidade de assentos exigida, que podem reclamar? Fica louco de raiva contra nossa companheira, a quem chama de "louca": "Se a louca continua a trabalhar neste ritmo, eles vão aumentar o padrão de novo. É por causa dela que estamos em setenta e cinco. Antes, eram sessenta assentos por dia e éramos cinco para fazer o trabalho." (Há sempre um "antes" como para os recordes esportivos. Aqui foi suprimido um posto; lá, reduzido o tempo de uma operação; noutra parte, aumentadas dez peças; há sempre o que fazer, um segundo, um minuto, um movimento: não terminará nunca?) "Mas olhe como ela corre, essa louca! Então, eles nos passaram para setenta e cinco e agora somos nós quatro. Mas não há como convencê-la... E quanto você pensa que isso dará a mais pra ela, no fim da quinzena? Nem mesmo cinquenta francos" Sacode a cabeça, desolado.

Ela, a mulher, continua a trabalhar, inacessível, mergulhada na sua obsessão de fabricar assentos. Parece que está lá há anos. Anos a enfiar quatro mil ganchos por dia, anos a repetir freneticamente as pressões com o polegar. Ela acha que isso resolve? Ou tem medo dos chefes? Que desgraça familiar esconde-se atrás dessa luta vã para produzir alguns assentos a mais? Nada responde quando se tenta falar com ela. Nunca saberei.

O terceiro operário é um negro. Mantém-se numa posição intermediária: três ou quatro assentos a mais que os setenta e cinco requeridos, o suficiente para dar prova de boa vontade, mas procura não sair do normal. Não é fácil dar prova de independência quando se é imigrante. Quem toleraria que ele imitasse Christian, perambulando pela oficina depois de executada a tarefa? Seria apanhado pelo primeiro chefe de equipe que o cruzasse. Um jovem francês, ainda vai. Mas um negro! Chego a ouvir a frase, cem vezes repetida, áspera: "Se você não quer trabalhar, volte para sua terra. Não precisamos de preguiçosos, aqui." Para marcar sua solidariedade, o mais que pode fazer é limitar-se a ultrapassar de pouco a produtividade. Christian sabe disso e está de acordo com ele; acha



que assim está bem. Em todo caso, só nos comunicamos por sorrisos e gestos: ele não fala uma palavra de francês.

Quanto a mim, faço a custo meus setenta e cinco assentos. E às vezes, faltam dois ou três no fim do dia.

Passam-se semanas...

Os dias tornam-se mais curtos, a fábrica é envolvida pelo inverno, vasto navio reduzido a sua sala de máquinas. Quando saímos, no fim da jornada, já é noite. Quando recomeçamos, pela manhã, é noite. Vivemos exclusivamente com luz elétrica. Precisamos esperar o sábado para ver o dia.

Novembro. Daqui a pouco, três meses fabricando assentos. A Citroen diminuiu o dia de trabalho para nove horas e quinze minutos. Nos assentos, como em toda parte, aproveitaram para aumentar ainda mais um pouco o nosso ritmo: setenta assentos – apenas cinco a menos para um horário encurtado de quarenta e cinco minutos. Christian ficou furioso. Teve uma acalorada discussão com Dupré. Não há dúvida que é um alívio, sair do trabalho quarenta e cinco minutos mais cedo, mas é evidente que se acharam na obrigação de compensar esta vantagem com um pouco de exaustão suplementar...

Um dia cinzento e trio. Sinto-me cansado desde o amanhecer.

Uma pressão do polegar, uma borracha enganchada, uma pressão do polegar, uma borracha enganchada, polegar, borracha, polegar, borracha, um assento terminado. Coloco outra moldura vazia. Primeira pressão do polegar, borracha. Lanço uma olhada rápida na mulher “estacanovaista”: ela desembestou, começou seu quarto assento vinte minutos depois do início do trabalho. Observo o rápido vaivém de suas mãos. O gesto repetido dos polegares bandados sobre duas borrachas: *clac, clac, clac*. Chega a me dar vertigem. O estofamento gira, no ritmo dos dois polegares incansáveis. Ela não vê nada, seus olhos estão fixados na moldura. Minhas mãos estão pesadas, meus polegares doem. Como é que ela faz, essa mulher-máquina? Tento segui-la. Segundo assento acabado, nova moldura, borracha. Ela está no quinto assento! No quinto, ou no sexto?

O cheiro da borracha me enjoa. Como é que ela faz? E os outros todos, na grande linha de montagem? Soldagem. Batidas de verruma. Martelo. Motor ajustado. Outro carro. Outro carro. E o

maliano, mais adiante, que acaba de aparafusar seu sexagésimo pedaço de junção ao motor, será que sente os próprios braços? Polegar, borracha. As verrumas da linha de montagem verrumam na minha cabeça. Lembro-me ter lido algo sobre as moças de Hong-Kong, meio cegas aos quinze anos, por terem gasto os olhos montando transistores que são vendidos aqui por quase nada. Onde vão todos esses transistores? Onde vão todos esses carros 2CV? Carros, estofamento, coisas, úteis, inúteis... Tudo oscila. Todos esses objetos produzidos continuamente, que devoram Stepan, Pavel, Sadok, Mulud, Christian, a mulher dos assentos, as moças de Hong-Kong que não conheço...

“Ei, acorda, meu velho! Tem alguma coisa? Você está pálido.” Christian está junto de mim, sacode meus ombros. Seu rosto fino e longo, anguloso. “Ei!” Olhar inquieto. “Não fique assim. Você vai desmaiar. Precisa ir pra enfermaria. Espere...”

Dupré, informado, chega balançando o blusão azul – impecável – avalia-me atrás dos óculos. Essa limpeza engomada que zomba de nós... “O que é que há?” Christian: “Ele está doente. É preciso mandá-lo à enfermaria; ele quase desmaia ainda há pouco” Dupré resmunga. Hesita. Vê meu atraso no trabalho. Isso não lhe agrada. Ainda há tanta coisa na grande linha de montagem! É verdade que está diminuindo, mas se não se continua, vai haver problema. Dupré está apreensivo. Afinal de contas, se eu estiver doente mesmo, poderá substituir-me por alguém que tire o atraso; não haverá problema. Decide-se: “Está bem. Vou lhe dar uma autorização”

Munido do meu papel, desapareço. Um leve sorriso para Christian, que já voltou a seus assentos – pressão do polegar, borracha. Para mim, acabou. Acabou, por enquanto. Meus braços oscilantes estão eufóricos e o sangue desaparece dos meus polegares, que sinto desinchar. Deixo o cheiro da grande linha. O ruído diminui. Vertigem. Volúpia de não fazer nada. Os primeiros minutos são exaltantes.

A enfermaria. O médico: “O que é que ele tem, esse aí?”

Todo mundo odeia o médico do trabalho. Chamam-no de “veterinário” “Ele daria uma aspirina a um morto”, disse-me Sadok, num dia em que foi mandado de volta da enfermaria para a oficina de soldagem, depois de quinze minutos. Voltou pálido, esgotado,

queixava-se de dor no ventre e dizia, empunhando o maçarico: “Esse médico é um safado.” Gravier, que rondava, ouviu-o reclamar: “Não está satisfeito? A porta está aberta” – “Não chefe, não é nada, não disse nada...” Todos os operários sabem que os médicos da Citroën recebem gratificações tanto mais altas quanto menos licenças concedem. O rendimento, para eles, consiste na re-expedição sistemática dos doentes à linha de montagem.

A enfermaria, de um branco acinzentado, cheira a remédios, a doença e a carros. Mesmo aqui, o cheiro tenaz do ferro e da borracha parece me perseguir. Digo, resmungando, que me senti mal. Ele se volta para a enfermeira, esse elefante de blusão branco, vendido à empresa, e prescreve sua penacéia: “Vá, dê-lhe uma aspirina e mande-o de volta para a oficina” Mas devo estar num estado que inspira piedade: a enfermeira hesita. Enfim, arrisca: “Doutor, ele parece estar com febre, seria bom ver a temperatura.” O artista da profissão concorda com um encolher de ombros e volta sua atenção para um argelino que vai chegando, desajeitado, a mão sangrando: “Como foi que ele fez isso, este desastrado?” O operário começa a dar uma explicação confusa – exprime-se mal em francês – toma um ar contrito, como alguém que diz: “Sinto muito por esse incômodo”.

Entrego o termômetro: quarenta graus.

“Está bem”, concorda o doutor, “mande levá-lo em casa numa ambulância. Vou dar-lhe três dias de licença”.

Preparam-se os papéis. Sinto-me como se flutuasse. Enfermária mesquinha, cheiro de desinfetante, o camarada argelino que volta para a linha de montagem com seu curativo, o telefone – um caso de intoxicação por benzol na seção de pintura, negada pelo médico, que se irrita... contra quem? Uma reclamação sindical? – a medicina do trabalho comprada, nova vontade de vomitar, volta a lembrança do cheiro da borracha... Tudo continua girando. A ambulância. O motorista que fala através do nevoeiro: “Você agora vai descansar.” Umás ruas. Estou em casa, na cama. Penso intensamente em coisas suaves, seda, a pele de uma mulher perfumada, rejeitar tudo aquilo, a poeira, a borracha, o metal, o cinzento, o barulho, sonho com uma pele dourada, deixo-me invadir pela minha febre, lanço-me numa fantasmagoria de sol e de mar, de uma brecha acolhedora, ofegante de desejo de outra coisa entre os lençóis já banhados de suor.

Como passaram depressa os três dias! Curtindo minha gripe e meu cansaço, uma ou duas reuniões, longas noites agitadas, entrecortadas de náusea da borracha, invadidas de rostos e de carroçarias...

E eis-me de volta novamente, depois de passar pelo relógio de ponto e atravessar o frio cortante do pátio, envolto nas brumas matinais, roçar de casacos forrados, de paletós e sobretudos. "Ah! de volta, salve! – Salve!" Cinco para as sete: a oficina ainda silenciosa, antes da barulheira das linhas em funcionamento – mas esse silêncio é a neaçador: tudo está pronto, as carroçarias, as engrenagens, as máquinas retêm o fôlego para a explosão das sete horas. Cada um reconhece seu lugar, seu ferramental, o amontoado de porcas, parafusos, peças, borrachas, deixados na véspera, os cinqüenta centímetros quadrados de seu universo. Os lanches são postos num canto: em geral, embrulhados em papel de jornal, mas às vezes numa marmita cinzenta (os franceses mais velhos) que a mulher encheu de carne com cenoura. Sentados ou recostados, concentramos para saborear os dois ou três minutos de ócio que restam, que desaparecem, que se evaporam... Ah! esses interstícios de tempo em que nada se pode fazer, que se desejaria reter, dilatar, ao passo que já nos sentimos tragados pelo instante iminente da demarragem e da barulheira!

Dirijo-me para o meu posto. Não diga! Tem alguém lá! Meu substituto nesses três dias já lá está, prepara as borrachas. É um argelino. Já tem curativos nos polegares.

– "Bom dia, você está aí, nos assentos?"

– "Sim, eles me botaram aqui. Era você, antes?"

– "Era."

Ele me sorri encolhendo os ombros. Valemos tão pouco, nada sabemos fazer, tudo sabemos fazer. Um OE substitui outro num quarto de hora. Será que vai ficar aqui? Ou irá para outro lugar? Para um posto melhor? Pior? Veremos. Maktub. Enquanto espera, arruma suas borrachas. Sete horas. Barulho infernal. A linha de montagem começa a funcionar. Ele também.

Fico de lado. Espero. Não muito tempo: Dupré se aproxima com passos rápidos, cabeça baixa, fiel a sua imagem de chefe imerso em preocupação. Diz-me com brusquidez: "Siga-me!" Isto quer dizer que mudo de posto. Certamente, o argelino que me substitui faz

mais assentos do que eu e é bom para Dupré ter um avanço no esto-  
famento.

“Você vai descarregar os ganchos de suspensão”, Dupré me explica. As caixas pintadas dos 2CV chegam diretamente na grande linha, mas ainda estão desguarnecidas. Todas as peças sobressalen-  
tes (portas, capotas, pára-lamas, cofres) vêm da oficina de pintura à  
oficina da grande linha numa espécie de cabo aéreo, suspensas por  
dois ganchos especiais (os “ganchos de suspensão”). Meu posto fica  
no ponto final desse cabo aéreo: tenho de desenganchar cada peça  
que chega, verificar se tem defeito de pintura (arranhão, “lágrima”,  
escorrimento), e colocá-la num carrinho apropriado (um para os  
pára-lamas da direita, outro para os pára-lamas da esquerda, um ter-  
ceiro para as capotas, etc.) Tenho um giz para marcar as peças de-  
feituosas, que ponho de lado e que irão para a seção dos retoques.  
De vez em quando um trabalhador vem trazer-me um novo carrin-  
ho vazio e leva um cheio na direção do posto de montagem corres-  
pondente: as portas vão para o “carrossel”, as outras peças para di-  
versos pontos da grande linha de montagem.

“Está vendo, compreendeu?”

Digo que sim. Durante alguns instantes Dupré fica me olhan-  
do desenganchar os pedaços de ferro de todas as cores, certifica-se  
de que sou capaz de distinguir uma porta dianteira da esquerda de  
uma traseira da direita e de marcar com um círculo de giz um defei-  
to de pintura e depois parte para suas outras ocupações de chefe.

O trabalhador encarregado dos carrinhos chega logo depois,  
galopando atrás de seu veículo.

“Bom dia, agora é você?”

Surpresa: é um francês bastante idoso. Em geral, esses postos  
de trabalho são confiados a imigrantes. O homem tem uma fronte  
larga, descoberta, cabelos quase brancos: acho-o com cara de mes-  
tre-escola ou professor. Está vestido com um macacão azul, velho e  
usado. Rápido, passa com destreza de um carrinho a outro, lançan-  
do umas olhadinhas vivas em torno de si. Não há tempo para con-  
versa, ele já se foi com seu carregamento de capotas.

O posto dos ganchos de suspensão até que é bom: um pouco de  
manejador, um pouco controlador. Claro, é preciso levantar muitas  
vezes os braços mas as peças não são muito pesadas (as capotas são  
um pouco mais do que as outras, mas são sobretudo volumosas). E

como estão pintadas, o contato é menos desagradável do que o da ferragem bruta: não se corre o risco de cortar os dedos com um pedaço de aço (no setor de Gravier, na soldagem, certas peças de metal são verdadeiras guilhotinas ambulantes e os golpes sangrentos são sem conta). O inconveniente nesse posto é que o ritmo de meus movimentos depende estritamente do sistema mecânico de circulação dos ganchos de suspensão. No serviço por produtividade tinha arranjado uma pequena tática individual para enganar o tempo: acelerava, ia mais devagar, um esforço mais intenso pela manhã ao começar o trabalho, um ritmo mais tranqüilo antes da refeição e durante a digestão, aumentos de velocidade para quebrar a monotonia. Apesar da dureza do trabalho nos assentos, tinha-me habituado a essa relativa independência do operário sozinho diante de sua banca. “Bem, faço mais dois, depois vou fumar um cigarro e descansar um minuto” Aqui não é possível: a velocidade da linha comanda sem concessões. No começo, essa mutilação do que me restava de livre arbítrio acabrunhou-me. Depois, fiquei acostumado e achei que o cansar-me menos e o automatismo do desengatamento eram vantagens. O mecanismo do hábito produz uma pequena esfera de liberdade: olho em torno, observo a vida do meu pedaço de oficina, perco-me em pensamentos, deixando apenas um cantinho da cabeça de vigília para detectar os defeitos da pintura.

Desengate dos ganchos de suspensão. Nova rotina.

O posto dos ganchos de suspensão fica perto do carrossel das portas. Eis-me de novo a alguns metros dos três iugoslavos, bem perto do meu efêmero posto de guarnição de vidros. Esse vaivém alargou meu universo. Agora, cada setor da oficina me é familiar: do estofamento aos ganchos de suspensão, passando pelo ponto de partida da grande linha de montagem e pelo carrossel das portas.

Aquela confusão horrorosa que me havia atordoadado tanto, no primeiro dia, entrou em ordem progressivamente, através dos itinerários, dos encontros e dos postos conhecidos. Tudo continua lá – o amontoado de *containers* a correria das empilhadeiras, os ângulos retos e os recuos agudos ao longo dos escritórios envidraçados do contramestre e do responsável do setor, mas acostumei-me: as visitas do estofamento ao carrossel das portas para cumprimentar os iugoslavos; o terceiro degrau da escada que sobe para a oficina de pintura tornou-se o lugar habitual do lanche; Christian que vem ba-

ter um papo nas pausas ou no fim do dia. Algumas indicações, alguns rostos familiares, o bastante para delimitar um universo. Bastante para entorpecer-nos no escoar lento e sem surpresas das nove horas e quinze de trabalho diário. Bastante para que os dias fujam – lentamente, tão lentamente! – indistintos, permutáveis: foi terça ou quarta-feira que Dupré teve um ataque de raiva contra o maliano na montagem dos chassis? Foi há uma semana ou duas que Sadok veio ver-me na pausa das três horas?

É como uma anestesia progressiva: poderíamos contentar-nos, no torpor do nada e ver passar meses – talvez anos, por que não? Sempre as mesmas trocas de palavras, os gestos habituais, a espera do lanche da manhã, depois a espera da cantina, depois a espera do lanche da tarde, depois a espera das cinco horas da tarde. De expectativa em expectativa o dia acaba passando. O verdadeiro perigo começa quando se suporta o choque inicial. O entorpecimento. Esquecer até mesmo a razão da própria presença na fábrica. Satisfazer-se com o milagre de sobreviver. Habituar-se. Habitua-mo-nos a tudo, ao que parece. Deixar-se moldar na massa. Amortecer os choques. Evitar os choques, proteger-se contra tudo que incomoda. Negociar com o cansaço. Refugiar-se num simulacro de vida. A tentação...

Concentramo-nos em pequenas coisas. Um ínfimo detalhe ocupa uma manhã inteira. Será que tem peixe na cantina? Ou galinha com molho? Antes da fábrica eu nunca tinha percebido com tanta acuidade o sentido da palavra “economia” Economia de gestos. Economia de palavras. Economia de desejos. Esta medição da quantidade finita de energia que cada um traz em si e que a fábrica suga, que agora é preciso controlar se queremos economizar uma minúscula fração, se queremos evitar um esgotamento total. Por exemplo, na pausa de três horas, vou dar um jornal a Sadok e discutir o que se passa no setor de Gravier. Que nada! Hoje, não, estou muito cansado. Uma escada para descer, outra para subir, voltar às pressas. Fica para outro dia. Ou na saída. Hoje de tarde, não consigo usar os meus dez minutos de folga. Será que os outros, sentados em torno de mim, o olhar vazio, fazem o mesmo cálculo? Ir ao outro extremo da oficina falar com Fulano ou pedir-lhe um cigarro? Ir buscar um refresco no distribuidor automático do segundo andar? Faz-se um balanço. Economia. A Citroen mede quase em segundos

os gestos que ela nos extorque. O nosso cansaço se mede da mesma maneira

Como poderia ter imaginado que me pudessem roubar um minuto e que esse roubo me faria tanto mal quanto a mais sórdida das canalhices? Quando a linha recomeça, brutal, pérfida, depois de nove minutos de pausa, em vez de dez, os protestos brotam de todos os cantos da oficina: “Ei, não está na hora! Falta um minuto!... Safados!” Gritos, borraças que voam em todos os sentidos, conversações interrompidas, grupos que se dispersam às carreiras. Mas o minuto foi roubado, todo mundo recomeça, ninguém quer “se afundar”, atrasar-se, ficar preocupado durante uma meia hora para voltar ao seu lugar normal. No entanto, este minuto nos faz falta. Isso nos fere. Dói, a palavra interrompida. Dói, o sanduíche inacabado. Dói, a pergunta que ficou sem resposta. Um minuto. Roubaram-nos um minuto. É precisamente este que nos teria repousado e foi perdido para sempre. Mas de vez em quando essa traição não funciona: cançaso demais, humilhação demais. Não nos tomarão esse minuto, não deixaremos que o roubem: em lugar de diminuir, o barulho da cólera aumenta, a oficina inteira fervilha. Protestos cada vez mais fortes e três ou quatro mais audaciosos acabam correndo para o ponto de partida da linha, cortam a corrente, paralisam-na novamente. Os chefes acorrem, agitam-se, mostram os seus relógios. Com a discussão, o minuto contestado passou, devagarinho. Desta vez, levamos vantagem. A linha reparte sem contestação. Defendemos nosso período de descanso, sentimo-nos tão mais repousados! Pequena vitória. Vê-se até sorrisos na linha de montagem.

Estas escaramuças nos despertam, ficamos mais vigilantes. Em seguida, a letargia dos gestos repetidos nos invade de novo. Ah! Instalar-se na rotina, economizar suas forças, aceitar a anestesia, esquivar-se de tudo o que incomoda ou cansa um pouco mais... Um pára-lama azul da Prússia, uma capota branca, uma porta traseira da esquerda – arranhada, marco-a. Não se ocupar de nada. A pausa: saboreá-la. Um cigarro. Trocar duas ou três palavras insignificantes com o homem dos carrinhos. Não muitas. Não se cansar. Retomada. Daqui a pouco, a comida. Pensar no que se vai comer. Um pára-lama. Uma capota. Uma porta.

A paz do nada? Impossível. O posto dos ganchos de suspensão



não é uma ilha. Ai, o mundo se debate tempestuosamente.

O homem dos carrinhos despertou-me a curiosidade desde o primeiro dia. Por que um francês com essa idade continua como simples trabalhador braçal? Estranho, essa cabeça de professor que surge nesse macacão azul grande demais, gasto, parecido com uma roupa de prisioneiro. Sempre em movimento, bastante falador, um ar constantemente inquieto, falando de uma coisa e outra durante os poucos instantes em que os seus percursos através da oficina o traziam ao posto dos ganchos de suspensão para se reabastecer de peças sobressalentes. Havia se apresentado: Simon.

Uma manhã, Simon veio me ver na hora da pausa. Parecia transtornado. Durante a primeira hora e quarto de trabalho, contrariamente a seus hábitos, não abriu a boca, galopando mais rapidamente do que de costume atrás dos seus carrinhos. Então, durante a pausa, disse-me apressado, envergonhado: "Você pode me emprestar cem francos? Minha mulher está doente. Uma pleurisia. Não tenho um centavo. É para os remédios".

Tenho a quantia consigo; dou-lhe.

Sente-se aliviado. Começamos a conversar. Pergunto-lhe por que ele é trabalhador braçal, se não pode conseguir, na Citroen, um lugar melhor.

Hesita em responder. Depois, girando os olhos espantados: "Escute, eles já fecharam os olhos para me aceitar; não posso me queixar. Tenho que ter cuidado"

Nova hesitação. Não digo nada, intrigado. Ele, baixando a voz: "É que... sou fichado. Fichado na polícia"

Simon? Fichado na polícia? Esse velhinho tranqüilo? Ele me conta a história. Sua mulher constantemente doente (os pulmões), as despesas com médicos, com remédios. Não podia mais pagar seu aluguel. Oficial de justiça, apreensão e finalmente a expulsão. Achou-se na rua, com a mulher. Na precipitação, alguns objetos pessoais (sobretudo roupas) ficaram dentro da casa. Era inverno. Precisava recuperá-los com urgência. Quebrou os selos apostos sobre a porta do seu apartamento e recuperou suas coisas. Por esse crime (violação de domicílio), foi levado a um tribunal que o condenou a três anos de prisão com sursis. TRÊS ANOS!

E, desde então, carrega essa cruz. Vive num medo permanente, contenta-se com empregos dos mais malpagos e mostra-se submisso, feliz porque "fecharam os olhos".

Fizeram-lhe um favor, não é verdade? Pois, em princípio, a Citroen exige dos seus operários uma ficha policial imaculada: deve-se apresentá-la dentro dos primeiros quinze dias após a contratação, antes do fim do período de estágio experimental. Não há dúvida que para trabalhar na linha de montagem é indispensável apresentar sérias garantias de moralidade. Não se vai dar oitocentos francos mensais por dez horas de trabalho por dia a uma pessoa de mau caráter! Mas não pensem que, uma vez feita esta rigorosa seleção, a Citroen considere seus operários como gente honesta. Não. Para a Citroen todos os operários são ladrões potenciais, delinqüentes que ainda não foram pegos em flagrante. Somos submetidos a uma rigorosa vigilância da parte dos guardas, que nos revistam com frequência na saída da fábrica. "Ei, você aí!... Sim, você, abra sua pasta" "Deixe ver o seu sobretudo por dentro, ele parece bastante inchado." Revistas humilhantes, minuciosas, estúpidas. Sanduíches cuidadosamente desembulhados. Claro, isso só se aplica aos operários. Jamais revistariam os carros dos quadros que circulam livremente: todo mundo sabe muito bem que eles saem com caixas de mudanças inteiras e que utilizam, sem cerimônia, os acessórios. Para eles, a impunidade é assegurada. Mas o pobre coitado que for pego na saída com uma chave de fenda será imediatamente despedido.

A história de Simon me deu um calafrio. Seus três anos, sua ficha na polícia, tudo isso é difícil de acreditar. Ele parece aliviado por me ter revelado o seu segredo. Tornamo-nos cúmplices. Ele me conta sua vida, aos pedaços, põe-me a par da evolução da doença de sua mulher. E, entre dois carrinhos de portas e capotas, confia-me subitamente sua mágoa de não ter tido filhos e sua angústia da solidão, se acontecer alguma coisa com sua mulher.

E eu lhe falo um pouco de mim. Uma certa forma de confiança se estabelece entre nós. Suas confidências fazem com que ele me apareça sob um outro ângulo. Ele finge submeter-se mas sua revolta é permanente. Só faz escondê-la. Tem manhas de garoto. Confia-me sua participação secreta em tentativas de greve, em pequenas sabotagens, os panfletos passados de mão em mão. Exalta-se quando me conta os acontecimentos de maio de 1968 em Citroen-

Choisy, quando Junot, o odiado chefe de setor, foi impedido de entrar na fábrica e enforcaram a sua efígie no portão principal, quando a fábrica foi ocupada e protegida por barricadas. Ele lá ficou dia e noite, prestando pequenos serviços aos camaradas do piquete de greve, ajudando a fortificar a fábrica e a instalar armadilhas na previsão de um ataque dos CRS \*, tomando cuidado, entretanto, para não ser visto do exterior. Sempre de mansinho (“Compreende? Tenho que ter muito cuidado. ).

Entre seus carrinhos, sonha em voz alta com a revolução e seus olhos brilham enquanto me fala. Mas logo que um chefe aparece baixa a cabeça e retoma o aspecto de um bom trabalhador inquieto, apressando-se a puxar suas capotas e seus pára-laímas para o lado oposto da oficina.

Em torno da grande linha de montagem há uma densa vida social, exacerbada pela presença de numerosas mulheres no estofamento. Christian, bisbilhoteiro, tem sempre uma opinião sobre cada uma. Um dia de tarde, veio me ver durante a pausa. Estavam lá também os iugoslavos, Georges com seu eterno cigarro inglês na boca. Distante alguns metros, uma loura, muito pintada, rabo de cavalo, mantém uma animada conversa com Dupré, o chefe-de-equipe. É evidente que ele está dando-lhe uma cantada e a mulher, apoiada na mesa de trabalho, sorridente, não o desencoraja. Christian lançou-lhe um olhar raivoso e, cuspidando no chão, diz entre dentes! “Safada! Ela anda com os chefes.” Foi dito rápido, com toda a vivacidade do bretão. Georges, que parecia ausente e olhava para outro lugar, reagiu bruscamente e fixando Christian nos olhos: “Por que você diz isso? Ela não faz mal a ninguém. A vida é difícil para uma mulher sozinha, ela se defende como pode. Os safados são os chefes que se aproveitam. Ela, não.” Houve um silêncio. Cada um buscava um novo assunto, quando o fim da pausa nos separou.

Alguns dias mais tarde, por acaso, Christian e eu saímos juntos da fábrica e, na rua, cruzamos com a mesma mulher. Ela levava pela mão um menino, segurando-o com força. O menino estava contente, bem vestido. Ela andava com aprumo, devorando-o com o olhar, alheia ao barulho do tráfego, toda orgulhosa de ser mãe.

\* Policiais de choque.

Nada tinha a ver com a coquete da oficina 85, que tínhamos visto dando bola ao chefe. Bastava vê-la neste instante para compreender que tudo o que fazia era para o seu filho. Christian lançou-me um olhar envergonhado e não disse nada. Nunca mais o ouvi fazer comentários sobre o comportamento das mulheres da oficina.

Meu trabalho de controlador leva-me a meditar: verificar a perfeita exatidão dessas carroçarias lisas, que absurdo! Uma “lágrima” nesse pára-lama esquerdo: pôr de lado, retornar à pintura! Uma irregularidade no polimento: mandar de volta para o retoque! A pintura escorreu um pouco na beira desta capota branca: refazer! Controle. Novo controle. É preciso que brilhe, que a aparência seja perfeita, é preciso encher a vista do comprador. Porque depois de tudo isto, vem a venda. Através dessa ditadura do objeto (à menor imperfeição você pode ser chamado à atenção pela hierarquia), é a do setor comercial que se exerce sobre nós: vendedores, representantes, concessionários, o pessoal da publicidade, os figurões do *marketing*, eles próprios submetidos aos caprichos da moda, da aparência, do *standing*. Não é um carro que se vende mas um sonho esplendoroso. Não importa que se saiba muito bem que, ao fim de alguns dias de utilização, ele terá perdido sua perfeição de pequena maravilha: o que conta é fazê-lo encher a vista na vitrina de exposição. E nós estamos lá como imbecis a controlar, apalpar, retocar, alisar, vigiar. Vigiar? Mas somos nós os vigiados, vigiados por essas superfícies lisas, sempre idênticas e recomeçadas: azul celeste, azul escuro, vermelho, esmeralda. Um arranhão, uma mão de pintura insuficiente denuncia-nos e, se há defeitos demais, são os chefes em pé-de-guerra, os blusões brancos que acorrem e até mesmo os paletós aparecem. Nesse caso, a coisa torna-se grave: uma alta personalidade não se desloca por motivo insignificante. É preciso ver como essa gente dos “métodos” ou do “comercial” agita-se: auscultar o material, calcular as imperfeições do verniz ou do banho químico, perguntar-se se não está muito quente, muito frio, muito úmido – para o carro, naturalmente! Quanto a nós, podemos nos derreter de suor ou tremer de frio nas correntes de ar, pouco se incomodam. Nem nos vêem, afastam-nos com um gesto de impaciência se perturbamos os seus movimentos ou se desastrosamente tapamos a luz. Às vezes, o contramestre, que acorreu servilmente, explicita o gesto de impaciência do homem de paletó: “Vamos, afaste-se, meu

velho, você não vê que está incomodando o senhor Bineau!” enquanto o Bineau em questão contempla o pedaço de ferro pintado com gestos de amante das artes, afastando-se, aproximando-se, piscando os olhos, pondo-se na luz, e os outros que parem de respirar para não perturbar a perícia.

As carroçarias, os pára-lamas, as portas, as capotas, são lisas, brilhantes, multicolores. Nós, os operários, somos cinzentos, sujos, esfarrapados. O objeto sugou a cor, não ficou nada para nós. Ele resplandece com todo brilho, o carro que está sendo fabricado. Avança lentamente através das etapas do seu revestimento, enriquecendo-se de acessórios e de cromos, seu interior guarnecido de tecido macio; todas as atenções são para ele. Zomba de nós. Para ele, só para ele, as luzes da grande linha de montagem. Nós, os trabalhadores, estamos envolvidos numa noite invisível.

Como não ter desejo de saquear? Quem, dentre nós, não sonha às vezes em vingar-se desses carros insolentes, tão pacíficos, tão lisos – tão lisos!

De vez em quando alguém não resiste e entra em ação. Christian contou-me a história de um sujeito que fez isso aqui mesmo, na oficina 85, pouco antes de minha chegada. Todo mundo ainda se lembra.

Era um negro, muito forte, que falava francês com dificuldade, mas que conseguia exprimir-se de qualquer jeito. Seu trabalho consistia em aparafusar uma peça do painel de controle com uma chave de fenda. Cinco parafusos a colocar, em cada carro. Numa sexta-feira, à tarde, estava no quingentésimo parafuso do dia. De repente, começou a gritar e precipitou-se sobre os pára-lamas dos carros, brandindo sua chave de fenda como um punhal. Dilacerou cerca de uma dezena de carroçarias antes que um grupo de blusões brancos e azuis acorresse às pressas para dominá-lo e levá-lo, ofegante e gesticulando, até à enfermaria.

“Que é que aconteceu com ele?”

– Deram uma injeção nele e uma ambulância levou ele pra o asilo.

– Nunca mais voltou?

– Voltou. Ficou no asilo umas três semanas. Depois disso, mandaram ele de volta, dizendo que não era grave, só uma depressão nervosa. Então, a Citroen aceitou ele de novo.

- Na linha?

- Não, num trabalho por produtividade, bem perto de onde você trabalhava antes: Ó! O cara revestia cabos ali, ali onde está o português. Não sei o que fizeram com ele lá no asilo mas ficou estranho. Tava sempre com um ar perdido, nunca mais falou com ninguém. Ele revestia os cabos, o olhar vazio; sem dizer nada, quase sem mexer - duro como uma pedra, sabe? Disseram que ele tava curado. E depois, um belo dia, sumiu. Não sei o que é que aconteceu com ele."

## A COMISSÃO DE BASE

Dezembro no posto dos ganchos de suspensão...

Há momentos de exasperação. Que fiz eu em quatro meses, além dos 2CV? Não vim para a Citroen fabricar carros mas “para fazer o trabalho de organização da classe operária” Para dar uma contribuição à resistência, às lutas, à revolução. Em nossos debates de estudantes, sempre me opus a que se concebesse a integração na produção como uma experiência de reforma individual: para mim, o engajamento do intelectual só pode ter um sentido político. Mas aqui, no momento, é exatamente essa eficiência política que não se manifesta. Por onde começar? É grande, uma fábrica! Mesmo uma de mil e duzentas pessoas. Não se pode conhecer todo mundo. Há encontros por acaso, amizades que se estabelecem. O vizinho de posto. Um tipo simpático que começa uma discussão na cantina. O vestiário. Tudo isso ajuda a agüentar, a respirar. Mas é apenas o acaso, o que não o põe necessariamente em relação com os elementos mais “combativos” como se costuma dizer.

Vista de fora, a integração na produção é uma coisa que parece clara: arranja-se o emprego e começa-se a organizar. Mas aqui essa

integração na "classe operária" dissolve-se numa multidão de pequenas situações individuais, nas quais não consigo encontrar um terreno firme. Mesmo essas palavras "a classe operária" não têm mais, para mim, o mesmo sentido imediato que costumava ter. Não deixei de acreditar que elas abrigam uma realidade profunda, mas a variedade e a mobilidade dessa multidão de OE, em meio à qual fui lançado, abalaram-me, submergiram-me. Aqui na fábrica cada um é um caso. Cada um tem sua história. Cada um ruma sua tática e tateia, à sua maneira, em busca de uma saída. Como me orientar nessa espécie de universo semipenitenciário, indefinidamente provisório? Quem pode imaginar alguém fazer "carreira" como OE? Quem não percebe, no fundo, que a sua presença na fábrica e a ironia desses trabalhos feitos aos pedaços são uma espécie de degradação ou de acidente? Trocam-se macetes, sonha-se com a volta à terra e a possibilidade de abrir um pequeno negócio. Muitos obstinam-se a jogar na loteria esportiva, conseguindo apenas reduzir ainda mais suas magras quinzenas de quatrocentos francos. Outros fazem "bicos" por fora. Quais são estes "bicos"? Há os pequenos tráficos. E os biscates ilegais dos sábados e domingos. E isso depois de uma semana na linha de montagem – uma boa maneira de se matar um pouco mais depressa.

Mas então, como encontrar uma pista?

Faço o inventário de minhas amizades, dos operários que conheço, dos que poderia tentar reunir.

Christian, o bretão tuberculoso do posto de estofamento. Tem dezoito anos e aparenta dezesseis. Vivo, nervoso. Continua na seção dos assentos. Exasperado com o desenrolar estúpido dos dias: nove horas e quinze minutos de pressão do polegar – borracha – assento... Como se isso não bastasse, debate-se com mil problemas com sua namorada, os pais, etc. Pela manhã, já chega de cara cansada, os olhos vermelhos. Sua amiguinha está no colégio e a família dela não vê com bons olhos que saia com um operário. Além disso, Christian mora numa pensão da Citroen, onde reina uma disciplina de quartel, o que os deixa sem lugar onde possam se encontrar. Certa noite, convidei-os à minha casa e dei-lhes um quarto. Casal curioso. Ela é doce e sorridente, muito mais alta do que ele. Ele fala excitado, faz projetos e ela ouve encantada. Pouco tempo depois, alugaram um quartinho e Christian descreve-me seus fins de semana: como não têm dinheiro, ficam na cama o dia inteiro, fazendo



tricô, um ao lado do outro. Imagino a cena. Apenas o tricô fora dos cobertores. Christian, o olhar penetrante como na oficina, contando suas malhas. E os projetos, sempre os projetos... É duro o reencontro com o estofamento na segunda-feira de manhã e a sarabanda pressão de polegar – borracha. Sem dúvida alguma, se a ocasião apresentar-se, Christian fará alguma coisa. Mas que tenho a propor-lhe? Falei-lhe da China, do Vietnam. Dei-lhe jornais. “Até que seu livro é bom” e entrou noutrô assunto.

Sadok, o argelino de traços asiáticos, que observei “se afundando”, no primeiro dia, no setor de Gravier, convida-me sempre ao La Choppe, o café que fica junto da fábrica. Às cinco horas, depois do vestiário, ele me espera e diz, com uma voz hesitante, como se se tratasse de um pedido: “Você toma uma cerveja?” Quase sempre, fica silencioso diante de sua cerveja. Ri vagamente. Parece contente de ter um pouco de companhia. De tardinha, parece hesitar em deixar a fábrica ou suas imediações. Vai ficando. Seu medo da solidão beira o extremo, aproxima-se do pânico. Através de pedaços de informações que ele me dá, concluo que não tem raízes, nem mesmo na Argélia. A guerra acabou com tudo. Ninguém lhe escreve, não tem ninguém a quem escrever. Se lhe ocorresse um acidente, ninguém se incomodaria. Pode desaparecer da superfície da terra sem deixar traço.

Certo dia, veio me ver muito aborrecido. Seu hospedeiro – um comerciante de dormitórios: três camas superpostas num minúsculo quarto – o tinha posto na rua. Não tinha mais dinheiro. Não tinha idéia de onde poderia ir dormir. Estava com medo de ser apanhado pela polícia se fosse encontrado dormindo no chão, num lugar público. Hospedei-o várias noites, enquanto procurava um lugar para morar. Depois disto, não se passa um só dia sem que venha me ver durante uma pausa ou sem que me convide para ir ao café. Dá-me informações sobre o setor de soldagem, de Mulud, o cabila. “Como você sabe, nada muda. Soldar cada vez mais depressa. Sempre mais carros”

Também a ele passei jornais. Mas sinto que tem um medo terrível de Gravier. Está meio perdido.

E todos os outros? Simon, os iuguslavos, os vizinhos na linha de montagem, os que habitualmente se sentam na mesma mesa na cantina, o velho Jojô da seção de pintura, que tem seu armário junto do meu, no vestiário? Discussões, rápidas trocas de idéias – e o

tempo que foge, contatos breves no vestiário, o atropelo do *self-service* ao meio-dia, o descanso interrompido. "Oi, tudo bem? Tchau!"

As vezes consigo descrever uma greve com ocupação e seqüestro, na Bretanha; ou a contar como os operários, numa usina siderúrgica de Xangai, abriram grandes brechas nas paredes para que houvesse comunicação com o exterior e para tirar à fábrica seu aspecto de prisão; ou a falar do ensino na França e dos seus métodos sutis de eliminar os filhos de operários e de camponeses. E depois?

Tateios, nada mais!

Propaganda em migalhas.

Recenseamento de possíveis ativistas.

Tudo isto me deixa insatisfeito. Não compensa os cento e quarenta e cinco 2CV que, diariamente, saem imperturbáveis da fábrica. Sonhei ser um agitador ardoroso, eis-me operário passivo. Prisioneiro do meu posto.

Tento às vezes analisar de que é feita essa armadilha onde me sinto prisioneiro.

Primeiro, há o trabalho. Abateu-se sobre mim. Desde há muito, esmaga uns e outros. Dez horas ou nove horas e quinze minutos de gestos tensos, entrecortados de intervalos nos quais, antes de tudo, cada um tenta retomar fôlego. Todo o resto da vida encontra-se brutalmente comprimido, mirrado, espedaçado. Para conversar, é preciso aproveitar alguns minutos durante a pausa ou a rápida refeição da cantina. Você começa uma discussão, pela manhã, com seu vizinho de vestiário, a respeito de uma máquina perigosa e sobre a grande quantidade de acidentes de trabalho na Citroen. Você cita números, diz como são as coisas em Javel. Isso interessa-o bastante e ele começa a explicar suas idéias sobre o que seria preciso fazer. Decorreram alguns minutos, já o começo do trabalho corta a conversa, cada um deve correr para seu setor, com a promessa de continuar de tarde. Quando você volta ao vestiário, mais de dez horas se foram, todo mundo está cansado, você esqueceu em que pé estava a conversa e o outro também. Apesar de tudo, você tenta recomeçar a discussão mas ele está apressado, murmura: "Tenho que ir, doutra vez a gente se fala, tá?" e já desapareceu.

O tempo tornou-se produto raro.

Fazer uma reunião fora, não é difícil. Mas aqui, na fábrica, tenho de repente o sentimento de que seria indecente pedir a alguns

camaradas de trabalho duas ou três horas do seu tempo, sem razão grave, só para ver o que se poderia fazer. Entretanto, no mais das vezes, o fim de semana só lhes traz chateação e a melancólica contagem das horas que faltam para recomeçar na segunda-feira. Alguns jovens divertem-se, saem em grupos, vão dançar, vão ao cinema. Ou simplesmente se embebedam. Mas a maior parte dos operários, sobretudo os imigrantes, entra numa espécie de letargia: andar lento, conversa arrastada, longas esperas no café. Os músculos e os nervos procuram se reconstituir durante esse abatimento provisório. Há muito tempo que, nos domingos de tarde, cruzo nos bares do 13º distrito com imigrantes imóveis e pensativos diante de uma cerveja que mal começaram a beber. Antigamente, não lhes dava atenção alguma. Agora, a coisa mudou. Reconheço, no olhar deles, a angústia do tempo que se escoia e durante o qual nada podem fazer, a sensação dolorosa de cada minuto perdido que os aproxima da barulheira da linha de montagem e de uma outra semana de esgotamento.

Digo a mim mesmo, então, que é preciso respeitar o ritmo de vida das pessoas e que não se pode romper de repente esse equilíbrio, tão difícil de se reconstituir cada noite, ao fim de cada semana...

Além disso, há o medo.

Difícil de definir. No começo eu o percebia individualmente, uns e noutros. O medo de Sadok. O medo de Simon. O medo da mulher das borrachas. Para cada caso, podia ser encontrada uma explicação. Mas com o tempo, sinto que existe algo de mais vasto. O medo faz parte da fábrica, dela constituindo uma engrenagem vital.

Para começar, ele assume o aspecto de todo esse aparelho autoritário de vigilância e de repressão que nos cerca: guardas, chefes de equipe, contramestres, chefes de setor. O chefe de setor, principalmente. É uma especialidade da Citroën: um chefe de pessoal local que cobre apenas algumas oficinas. "Tira", oficial, ele controla os guardas, mantém em dia sanções e suspensões, preside aos despedimentos. De calça e paletó, nada tem a ver, nem de perto nem de longe, com a produção: exerce uma função meramente repressiva. O nosso chefe, Junot, como acontece freqüentemente, é um antigo militar colonial reformado que entrou para a Citroën. Alcoólatra, avermelhado, trata os imigrantes como deve ter tratado as popula-

ções colonizadas nos "velhos e bons tempos": com desprezo e rai-va. Ainda por cima, imagino, com uma idéia de vingança: fazê-los pagar a perda do Império. Quando faz um giro na oficina, cada um retifica mais ou menos a postura e dá a aparência de completa concentração no seu rosto; as conversas interrompem-se bruscamente, os homens silenciam e só se escuta a gritaria das máquinas. E se você é chamado ao escritório, ou se um contramestre faz um sinal que deseja lhe falar, ou mesmo se um guarda de quepe lhe interpela de surpresa no pátio, você sente um pequeno aperto no coração. Bem, tudo isso é conhecido: dentro da fábrica, você está numa sociedade declaradamente policial, à beira da ilegalidade se você é encontrado a alguns metros do seu posto ou no corredor sem que tenha um papel devidamente assinado por um superior, em falta por um defeito de produção, demissível imediatamente por um empurrão, sujeito a punição por um atraso de alguns instantes ou por uma palavra de impaciência a um chefe de equipe, e mil outras coisas que estão planando sobre sua cabeça e às quais você nem sonha, mas que não são esquecidas pelos guardas, contramestres, chefes de setor e *tutti quanti*.

Entretanto, o medo é ainda mais do que isso: pode acontecer que você passe um dia inteiro sem divisar qualquer chefe (porque estão trancados nos seus escritórios, cochilando sobre os papéis, ou porque uma reunião imprevista livrou-o milagrosamente deles por algumas horas), e, apesar de tudo, você sente que a angústia está sempre no ar, na maneira de ser dos que lhe cercam, em você mesmo. Isto vem, sem dúvida, do fato de que o controle oficial da Citroen não é constituído apenas pela fração visível do sistema de policiamento da fábrica. Temos entre nós informantes de todas as nacionalidades e, sobretudo, o sindicato doméstico, o CFT, um bando de furadores de greve e de falsificadores de eleições. Esse sindicato amarelo é a menina dos olhos da diretoria: aderir a ele facilita a promoção dos quadros e, com freqüência, o chefe de setor obriga os imigrantes a tirarem a carteira, ameaçando despedi-los ou expulsá-los dos alojamentos da Citroen.

Mas isso tudo não basta para definir completamente nosso medo. Ele é feito de algo mais sutil e mais profundo. Está intimamente ligado ao próprio trabalho.

A linha de montagem, o desfile dos 2CV, a cronometragem dos gestos, todo esse mundo de máquinas no qual nos sentimos amea-

çados de não poder tomar pé, a cada instante, de "se afundar", de "falhar", de ser ultrapassado, de ser rejeitado. Ou ferido. Ou morto. O medo supura da fábrica porque ela, ao nível mais elementar, no nível mais perceptível, ameaça permanentemente os homens que ela utiliza. Quando não há chefes à vista, e que esquecemos os pelegos, são as próprias ferramentas que nos ameaçam à mínima falta de atenção, são as engrenagens da linha de montagem que nos chamam à ordem brutalmente. A ditadura dos possuidores exerce-se aqui, em primeiro lugar, através de objetos todo-poderosos.

E quando a fábrica rosna, e as empilhadeiras se lançam nas galerias, e os guindastes largam ruidosamente suas carroçarias, e o ferramental urra em cadência, e, a intervalos de alguns minutos, as linhas de montagem despejam um novo carro que é tragado pelo corredor rolante - quando tudo isso funciona sozinho e que a barulheira acumulada de mil operações repetidas sem interrupção repercute permanentemente em nossas cabeças, lembramo-nos de que somos homens e quanto somos mais frágeis do que as máquinas.

Medo de um grão de areia.

Inscrevi-me na CGT \* Mas deste lado tudo anda muito calmo. A seção sindical dirige a comissão da fábrica (cantina, colônia de férias, obras sociais) e nisso emprega a maior parte de suas forças, ainda mais porque a direção da Citroen trava com ela uma guerra de usura. Batalha de números, de déficits e de subvenções recusadas. De vez em quando, um panfleto denuncia a sabotagem feita à Comissão da fábrica, pelo patronato, ou apela para um dia de solidariedade da intersindical da metalurgia. Em tais dias, alguns operários chegam ao vestiário uma hora antes dos demais. São logo substituídos e a produção continua como se nada houvesse acontecido. A CGT está implantada sobretudo entre os profissionais, os operários franceses qualificados que têm tarefas de manutenção. Foi o velho Jojô, meu vizinho de vestiário, que me vendeu a carteira sindical: acompanha de muito perto as atividades do sindicato, tanto mais quanto ele próprio está engajado na dura reivindicação que visa ao conhecimento de distúrbios pulmonares como moléstia profissional (trabalha há muitos anos no setor de pintura). Mas, os

\* Condição Geral do Trabalho.

olhos da maior parte dos operários, o sindicato faz parte das instituições da fábrica. Eles falam nisso como de um recurso eventual. "Um dia desses vou ver o delegado para tratar dessa questão de gratificação..." No começo do mês de janeiro, fui à reunião anual para a renovação das carteiras. Havia quinze pessoas em torno de um aperitivo.

A resistência. Advinho-a, contida nas coletividades nacionais imigradas. Advinho-a murmurada em cabile, em árabe, em servo-croata, em português. Dissimulada numa resignação fingida. Mas brota, vivaz e imprevista, no clamor que o roubo de um minuto de descanso provoca. Transborda, na excitação das sextas-feiras, quando os homens da linha de montagem estão com os nervos à flor da pele, através de borrachas e porcas que voam em todos os sentidos e de misteriosos incidentes que imobilizam freqüentemente as engrenagens. Ou, mais modesta, encarna-se na simplicidade de um gesto de colaboração: o vizinho que se impede de "se afundar", fazendo-se uma parte do seu trabalho antes que seja submerso: Georges, o iugoslavo, vindo socorrer-me nos vidros quando ainda não sabia nada de mim a não ser minha evidente confusão. Em certas atitudes, também. Manter uma boa postura. Cuidar o mais possível da aparência.

Neste sentido, o vestiário fascina-me: Funciona como uma espécie de peneira. Todos os dias, no fim da tarde, uma metamorfose espetacular ali se produz. Durante um quarto de hora, numa agitação febril, cada um trata de fazer desaparecer do seu corpo e de sua atitude as marcas do dia de trabalho. Ritual de limpeza e de arrumação. Cada qual quer sair limpo. Mais do que isso, elegante.

A água de algumas pias jorra em todas as direções. Tirar a sujeira grossa, sabão, pós, esfregamentos enérgicos, cosméticos. Estranha alquimia em que se incorporam ainda cheios de suor, odores de óleo e de ferragem. Progressivamente, o cheiro das oficinas e do cansaço atenua-se, dando lugar ao cheiro de limpeza. Enfim, com cuidado, desdobra-se e veste-se o traje civil: camisa imaculada, não raro uma gravata. É verdade, entre a atmosfera estagnada do despotismo da fábrica e o ar teoricamente livre da sociedade civil, existe uma espécie de peneira. De um lado, a fábrica: sujeira, roupas usadas, macacões enormes, uniformes azuis de trabalho, mancha-

dos, passo arrastado, humilhação de ordens sem réplica (“Ei, você!”). Do outro, a cidade: calça e paletó, sapatos engraxados, porte erecto e a esperança de ser tratado de “senhor”

De todos os imigrantes, os negros são os mais apurados. O varredor insignificante, flutuando numa roupa cinzenta e informe, que eu vi, dez minutos atrás, empurrar um monte de poeira de degrau em degrau, sai agora da fábrica: terno de listras finas, camisa impecavelmente branca, gravata, sapatos fiscantes, pasta. Muitos operários chegam e saem da fábrica com uma pasta na mão, contendo em geral o sanduíche da pausa, às vezes um jornal sobre corridas de cavalos, a fim de poder preparar a aposta. Passam, na rua, no metrô, por um empregado de escritório, por um funcionário ou por um responsável africano em missão... Em outras circunstâncias eu acharia ridículos tais detalhes. Aqui, parece-me uma parte natural da resistência dos OÉ. Aproveitar toda a oportunidade para mostrar que ninguém vai se deixar afundar. Uma maneira como outra qualquer de afirmar o respeito de si próprio.

Mais ainda que na análise política, é aí, nestas ínfimas manifestações de resistência percebidas cotidianamente, que encontro os verdadeiros motivos de esperança. Nos piores momentos de exasperação, subsiste uma certeza difusa, quase inconsciente, de uma força subterrânea bem próxima que, um dia, explodirá.

Basta esperar, então. Digo a mim mesmo que alguma coisa acabará acontecendo.

E essa “alguma coisa” aconteceu, finalmente. No mês de janeiro.

Em duas vezes. Primeiro, o encontro com Primo. Depois, uma provocação da Citroen, sob a forma de uma ordem de serviço.

Conheci Primo durante uma distribuição de panfletos. Na manhã em questão, Yves, o camarada secundarista que fazia, em ligação comigo, o trabalho exterior na Citroen-Choisy, estava distribuindo um panfleto que tínhamos mimeografado na véspera. Era uma violenta denúncia da CFT, o sindicato amarelo, cujas campanhas tinham ajuntado aos seus feitos o espancamento de militantes, na porta de Javel.

Ainda está escuro e a distribuição é feita em silêncio. Em geral, os operários que vão chegando tomam o panfleto que lhes dá Yves,

dobram-no cuidadosamente e o metem no bolso, deixando para lê-lo (ou pedir a alguém para lê-lo) num momento calmo do dia. Alguns começam a olhá-lo enquanto andam. Quase ninguém pára. O frio intenso, a apreensão de começar um novo dia de trabalho, todo mundo está tenso. Só um operário baixinho, muito espigado no seu sobretudo, deteve-se e ficou imóvel perto de Yves, mergulhado no panfleto. Terminada a leitura, disse, com uma voz forte que ressoa estranhamente no ar gelado:

“Tá, é verdade o que eles dizem aí! A gente não vai se deixar enrolar por esses safados sem nunca fazer nada.”

Voltando-se para Yves, acrescentou: “Tá legal, camarada. Você tem razão e não tem medo, muito bem. Continue assim!”

E apertou a mão do secundarista, o braço quase esticado, numa atitude rígida e cerimoniosa, como se se tratasse da assinatura de um tratado. Yves, vermelho de emoção, balançou energicamente essa mão inesperada. Não é um gesto leviano. Já há algum tempo, os homens da CFT provocam, sistematicamente, distúrbios quando são distribuídos panfletos “esquerdistas” e tentam aterrorizar os operários que aceitam os panfletos. Em Javel, alguns já foram gravemente feridos: um homem com o olho vazado, outros abandonados sangrando na calçada. O rumor espalhou-se rapidamente entre nós, em Choisy e o clima tornou-se pesado. Manifestar sua solidariedade, como acaba de fazer o sujeito baixinho de sobretudo, é um ato de coragem. Yves agradece-lhe em frases entrecortadas. Em seguida, começa a contar-lhe detalhadamente os incidentes de Javel, as provocações da CFT e como pensamos nos vingar, junto com os operários. O outro escuta atentamente. Aprova com a cabeça. Pede esclarecimentos. Reage vivamente quando Yves cita um nome conhecido (Ah!, mas eu conheço Tabussi, é um crápula que também anda por aqui, sempre metido com Junot!”)

Três ou quatro operários pararam e formaram um círculo para escutar. Estava a alguns passos, como de hábito, durante a distribuição de panfletos. Chego para perto do grupo e entro na discussão. As manobras da CFT na Citroen-Choisy, os imigrantes que o chefe do setor obriga a mostrarem a carteira do sindicato amarelo, a espionagem na fábrica e nos alojamentos... O homem aprova, dá exemplos que eu não conhecia. Depois, vendo a hora: “Bem, preciso ir, vai fechar. Salve! camaradas, agüentem firme!”



Ele entra na fábrica, apresentando, como de costume, sua carteira ao guarda. Sigo-o. "Você também trabalha na fábrica? Em que setor? Então, vamos nos ver de novo." Marcamos um encontro na cantina, no mesmo dia, para discutir:

Agora vejo Primo freqüentemente. Trabalha na oficina de pintura, em cima da nossa. A oficina 84. Lugar de vapores nocivos, de pulmões atacados, de intoxicações por benzol, de doenças do sangue. Mas, também, a oficina mais combativa, obsecada pela idéia de ver suas doenças profissionais reconhecidas e obter da Citroen a modernização dos locais insalubres, mal ventilados, sempre ameaçados de incêndio.

Primo é siciliano. Fala muito bem francês mas com um forte sotaque. As responsabilidades pesaram-lhe muito cedo e foi obrigado a vir para cá. É o mais velho de uma família camponesa numero-

As más colheitas e o desemprego no Sul da Itália levaram-no a imigrar. Manda regularmente ajudas para a *famiglia*, dá sua opinião, por carta, sobre os acontecimentos de seu vilarejo e trata de acompanhar os estudos dos irmãos mais moços aos quais envia, com o maior desvelo, seus conselhos ou suas instruções.

Ainda não tem trinta anos mas parece mais velho, com fortes entradas, quase calvo, cara queimada de camponês do extremo sul (um crânio mais pálido no lugar do chapéu, contrastando curiosamente com o rosto cor de tijolo). Só seu sorriso, que tem algo de infantil desmente o amadurecimento prematuro dos seus traços. Anda muito espigado, sempre vestido de escuro, sem requintes mas sem desmazelo e imagino que, na rua, as pessoas hesitam em classificá-lo: alguém que se situaria entre um agricultor endomingado e um tabelião do interior.

As roupas cinzentas ou pretas que ele usa fora da fábrica parecem a tal ponto fazerem parte de sua pessoa que sempre tenho um movimento de surpresa quando o vejo chegar na confusão da cantina, envergando seu uniforme de pintor. Uniforme espetacular, não há dúvida: um macacão bufante, botas de borracha, manchas coloridas por toda parte, até no rosto. Os camaradas da oficina de pintura parecem escafandristas com o ar de emergirem de um banho pútrido qualquer, ainda completamente impregnados de odores químicos que nos atacam a garganta.

Essas conversações na cantina, com Primo, tornam-se regulares. Exato e conciso, ele utiliza sempre esses vinte minutos da melhor forma possível. Tudo lhe interessa. Passo-lhe jornais, livros, comunico-lhe o que consigo saber sobre a Citroen, sobre outras fábricas, sobre a situação na França. Atualmente correm rumores de uma possível fusão Citroen-Fiat. Como será que isto se fará? Agnelli reorganizará a Citroen de acordo com os métodos italianos? Será que poderemos ligar nossas lutas às de Turim, tão intensas no momento? Os sindicatos. As transferências. A segurança. O próprio Primo tem um conhecimento bem preciso do sistema de exploração da empresa, de seus pontos fracos e do estado de espírito dos operários. Ele nunca diz “nós os metalúrgicos”, porque fala sem ênfase mas alguma coisa na sua maneira de ser exprime-o em permanência. Embora nunca tenha sido operário na Itália, continua ligado aos seus camaradas da indústria automobilística italiana, originários quase sempre, como ele, do Sul. As greves de guerrilha do Piemonte – cadências interrompidas e um começo de controle da produção pelos operários – tudo isso o apaixona. Quando ele explica, quando questiona, tenho uma nítida impressão da realidade desse proletariado internacional ao qual Primo jamais esquece que pertence. Metalúrgicos da Citroen, da Fiat, da Berliet, da Peugeot, da Chrysler, da Renault, da Ford: os milhões de homens da linha de produção de automóveis, atrelados a engrenagens semelhantes, unidos além das fronteiras na repetição de gestos idênticos e numa resistência que se reveste de múltiplas formas.

Mas Primo não entrava em abstrações. A sorte fez dele um operário da Citroen e é aqui que as coisas acontecem. Nenhum detalhe da opressão cotidiana o deixa indiferente. Sindicalizado de base, ele só tem por responsabilidade sua idéia da dignidade do operário. Isto basta para deixá-lo permanentemente em alerta. Está sempre disposto a “ir ver o delegado”, para alertá-lo sobre o caso de um camarada em dificuldade. E, com extrema regularidade, fornece-me informações precisas sobre sua oficina, para completar nossos panfletos: “Na pintura, a ventilação continua sem funcionar. Ainda ontem, um operário foi vítima de um mal-estar. Precisamos exigir da direção as medidas elementares de higiene” Assinado: “Os camaradas da 84”

Pelos meados de janeiro, uma breve nota de serviço da direção, pregada em todas as oficinas, informa-nos que em meados de fevereiro "a recuperação" vai recomeçar.

"Recuperação". Palavra amarga, vinda como uma cacetada na reentrada de 1968. Durante as greves de maio-junho, os operários tinham obtido alguns módicos adiantamentos de dinheiro da direção apavorada. Todo mundo havia pensado que isso correspondia ao pagamento dos dias de greve, imposto ao patronato numa correlação de forças. Mas a Citroen não via as coisas assim. Uma vez restabelecida a ordem, a direção anuncia que deseja ser reembolsada por meio de trabalho suplementar não pago: o horário é prolongado de quarenta e cinco minutos, uma metade dos quais é paga de acordo com a tarifa normal e a outra metade é pura e simplesmente gratuita. Esse regime tinha sido imposto do começo de setembro a meados de novembro, mas depois foi suspenso pela direção (menos encomendas?). O horário diário voltou a ser de nove horas e quinze. Podia pensar-se que a pretensa dívida de maio de 1968 (como se os operários pudessem ter "dívidas" *vis-a-vis* do patronato!) tinha sido liquidada.

Pura ilusão!

Diante do pequeno texto impresso da nota, um tumultuoso agrupamento se forma, durante a pausa. Murmúrios. Alguns pedem que o texto seja traduzido. Espanto, confusão. "Ainda!", dizem as expressões e os gestos.

"A partir de segunda-feira, 17 de fevereiro de 1969, o horário de trabalho será aumentado para dez horas, fixando-se o fim da jornada às 17h45m. A entrada continuará a ser feita às 7 horas e a duração da refeição do meio-dia em 45 minutos. A metade dos 45 minutos de trabalho suplementar, por dia, será retida a título de reembolso dos adiantamentos concedidos ao pessoal nos meses de maio e junho de 1968."

Lê-se e torna-se a ler, como se existisse uma cláusula secreta. No entanto, não é difícil compreender. Decidiram que trabalharemos novamente dez horas por dia, porque isso lhes convém e porque, além do mais, forneceremos vinte minutos de trabalho oficialmente gratuitos: mais uma exploração além do resto.

E se isso não lhe agrada, rua!

Primo, consternado, foi logo ver Klatzman, o delegado sindi-

cal em quem tinha mais confiança, para perguntar-lhe como a CGT tinha intenção de reagir. Klatzman é um padre operário, discreto e dedicado, mas muito sobrecarregado de trabalho. Concebe sua missão mais como uma série de intervenções, caso por caso, a fim de tentar solucionar os mais escandalosos, do que como um trabalho de agitação. Seu modo de falar, hesitando na escolha das palavras, dá-lhe um ar de pessoa tímida, o que ele não é. Na confrontação com a direção da fábrica, mostra-se sempre firme. Klatzman é honesto – não tenho dúvida – mas acho-o excessivamente respeitoso da hierarquia sindical para atrever-se a tomar iniciativas vigorosas. Prefiro outros padres operários do 13º distrito, militantes de base nas suas fábricas, ardentes admiradores de *Che Guevara*, sedentos de justiça e de ação, junto aos quais vou por vezes retomar coragem e pedir conselhos.

Klatzman prometeu a Primo que discutiria o problema da recuperação na próxima reunião do organismo da CGT. Passados dois dias trouxe a resposta. Klatzman, muito confuso, explicou a Primo que tinha consultado os organismos da CGT das outras fábricas Citroen (a “recuperação” devia atingi-las também, a partir de 17 de fevereiro) e havia constatado que a correlação de forças não permitia o desenvolvimento de uma ação. Já uma vez, no outono de 1968, os sindicatos tinham convocado uma greve para contestar a recuperação e tal iniciativa tinha sido um fracasso: apenas alguns militantes tinham parado o trabalho, sem que os outros os seguissem. Não era possível dar-se ao luxo de reeditar tais operações, que desencorajavam os sindicalistas de base. Ainda por cima, a situação do organismo da CGT, na fábrica, era difícil: a CGT, apoiada por chantagens e pressões da direção, tornava-se cada vez mais ameaçadora e a mínima falsa manobra da CGT poderia prejudicar as futuras eleições para o CE (Comissão de Empresa). Em suma, o sindicato não podia fazer nada. Primo replicou que a convocação do outono de 1968 não tinha sido convincente, que em cada “dia nacional de ação da metalurgia” o sindicato não deixava de convocar os operários a uma suspensão do trabalho, sabendo muito bem que só umas trinta pessoas responderiam ao apelo. Que dessa vez a questão era muito mais séria. Que era deixando a direção agir sem qualquer reação que se encorajava a CFT, etc. Klatzman deu-lhe a entender, com um gesto de impotência que não

era ele quem tomara a decisão e que nada podia fazer para modificá-la.

A cantina. Primo relatou-me essa conversa. Geralmente, ele não perde o sangue frio, mas desta vez seus gestos exaltados fazem tremer a mesa. "Não é possível. A gente não pode se deixar enrolar!" É verdade, não há dúvida que se precisa fazer alguma coisa. O tempo urge. Operários, com bandejas nas mãos esperam em pé. Cedemos nossos lugares. Nos veremos mais tarde, na saída.

Durante toda a tarde, rumino planos, sem prestar atenção a meus gestos maquinais. "Que é que há?", pergunta-me Simon entre duas viagens, surpreso de me ver tão preocupado. Digo-lhe que estou furioso por ter de trabalhar de novo, dentro em breve, dez horas por dia. Ele me diz que ele também, e acrescenta que todo mundo está descontente. Já escutou várias conversas nesse sentido.

Encontro Primo no bar. Encolhemo-nos num canto para falar tranquilamente.

Dessa discussão nasce o projeto de nos organizarmos independentemente do sindicato e de reunir todos os que se opõem à "recuperação" a fim de fazer greve quando o dia chegar. Fico encarregado, com a ajuda de camaradas do exterior, entre os quais Yves, que Primo já conhece, de mimeografar e distribuir panfletos que redigiremos em comum.

Explico a Primo minha situação pessoal, o fato de que me "integrei na produção" a fim de contribuir para a luta dos operários dentro da fábrica. Ele não se surpreende. Já ouviu falar da "integração na produção" e acha que é uma boa coisa. Pode ajudar a alargar os horizontes dos operários e a levar os intelectuais dos grupos revolucionários, demasiadamente inclinados à abstração, a porem os pés na terra. Todo mundo sairá ganhando. E o *elan* da juventude com respeito à classe operária não o deixa indiferente: os estudantes mudaram, atualmente existem herdeiros da burguesia que rejeitam seus privilégios e escolhem o campo oposto. Primo vê esses novos acontecimentos com esperança. Mas o que conta, claro, é o que se pode fazer concretamente.

Fazemos um rápido balanço de todas as pessoas que podemos contatar. Primo pensa poder contar com cinco ou seis camaradas da oficina de pintura e com alguns outros espalhados pela fábrica. Do meu lado, falarei com Christian, com Simon, com os iugoslavos

e com os camaradas do setor de Gravier. Falta fixar uma data para a reunião. Escolhemos a sexta-feira porque, nesse dia, o trabalho termina mais cedo e porque, no desafogo do fim de semana, será mais fácil obter de cada um o tempo necessário. Reunir-nos-emos no Café dos Esportes, um grande café moderno que faz cintilar seus neons do outro lado dos bulevares exteriores e cujo dono empresta de boa vontade, o subsolo a grupos, desde que se consuma.

Preparar a reunião. Começo imediatamente, aproveitando as pausas, a cantina, os vestiários, marcando encontro em duas palavras, na confusão do fluxo de entradas e saídas em torno dos relógios de ponto. E, freqüentemente, no café.

Ao mesmo tempo, ponho-me a explicar minha "integração na produção" a todos aqueles que julgo conhecer suficientemente. Se devemos agir em comum, dissimulá-lo seria desonesto.

Já tinha falado a Sadok sobre isto, quase por acaso, porque o assunto veio à baila numa conversa, na fábrica. Disse-lhe que não era realmente um operário, tendo acabado meus estudos para tornar-me professor. Ele escutou-me com um ceticismo indulgente, era evidente que não acreditava que se pudesse escolher semelhante vida sem ser a isso obrigado. Um pouco como a reação do preso a quem o novo, acabando de chegar na cela, proclama: "Sou um caso à parte, sou inocente!" Pode falar, meu velho, pensa o antigo, o papo é conhecido. Depois, quando veio morar comigo alguns dias, por ter sido posto na rua pelo seu hospedeiro, as pilhas de livros e de papéis o convenceram.

"Então, você podia mesmo ser professor ou trabalhar num escritório?"

- Podia."

Ele nada respondeu mas seus olhos diziam: "Você é doido!"

Essa reação extrema de Sadok foi um caso isolado. A maior parte dos outros não se chocou com o fato. Os iugoslavos registraram-no sem fazer o menor comentário. Simon disse: "Vocês são muitos nesta situação?" Seu rosto expressivo mostra que está encantado, como quem vai ouvir maravilhas. Mas, mal lhe tinha respondido e já ele falava de outra coisa. Quanto a Christian, fez-me perguntas sobre a situação nas faculdades e sobre as relações entre os grupos revolucionários. E em seguida, rapidamente, tudo isso

passou a integrar o quadro geral das características individuais, às quais, por hábito, não se dá mais atenção. Ninguém me falou mais no assunto.

No exterior, a "integração na produção" parece uma coisa espetacular, os jornais fabricam um mito. Visto da fábrica, não é finalmente grande coisa. Cada um dos que aqui trabalham tem uma história individual complexa, muitas vezes mais apaixonante e mais atormentada do que a do estudante transformado provisoriamente em operário. Os burgueses imaginam deter sempre o monopólio dos itinerários individuais. Que farsa! Eles têm o monopólio de falar em público e nada mais. Eles se exibem. Os outros vivem sua história com intensidade, mas em silêncio. As pessoas não nascem OE eles se tornam OE. Aliás, aqui na fábrica, é raríssimo que alguém se refira a outro como "o operário que...." Não. Diz-se: "A pessoa que trabalha na soldagem", "A pessoa que trabalha nos pára-choques". A pessoa. Não sou nem "o operário", nem "o integrado" Sou a pessoa que trabalha no posto dos ganchos de suspensão. E a minha característica de "integrado" ocupa seu lugar anódino no turbilhão dos destinos e dos casos particulares.

A única diferença real com relação aos meus camaradas de fábrica - entre os quais se encontram vários operários improvisados, vindos do campo ou de outros países - é a seguinte: poderei, quando quiser, retomar minha condição de intelectual. Cumpro minha pena como eles mas continuo livre para fixar a sua duração. Sinto fortemente essa diferença como uma responsabilidade pessoal. Não posso apagá-la. Seja qual for a repressão, ela nunca me atingirá tão duramente quanto a eles.

Prometo a mim mesmo permanecer na fábrica enquanto não me puserem para fora, seja qual for o resultado de nossa luta, seja qual for a repressão. Não pedirei minhas contas em nenhuma hipótese.

Sexta-feira, quatro e meia. Somos cerca de vinte reunidos no subsolo do Café dos Esportes.

Como previsto, Primo trouxe alguns camaradas da seção de pintura. Em seguida, verei com frequência um deles: Mohamed. Pastor na Cabília, é apaixonado por poesia e pôs-se a estudar como autodidata. Veio para a França na esperança de fazer estudos literários. Sem família, sem bolsa, sem apoios, não tinha qualquer pos-

sibilidade. Acabou como OS em Citroen. Conserva, no seu modo de falar doce e estranhamente rebuscado, a lembrança de seus projetos literários. É muito jovem e tem um ar tímido. Primo o apresentou como um dos mais ativos da oficina de pintura.

Georges e mais cinco iugoslavos estão presentes. Simon também.

Sadok chegou atrasado. Penso que desejava ter certeza de que haveria muita gente na reunião, antes de se decidir a participar. Lá de cima, lançou um olhar furtivo, dirigiu-me um sorriso à guisa de saudação e de desculpas, desceu e sentou-se meio afastado.

Mulud não veio. Quando fui avisá-lo, disse-me que não viria mas que estava de acordo conosco e que se houvesse uma greve contra a “recuperação”, participaria.

Não conheço vários dos operários presentes: espanhóis, negros – do Mali e do Senegal.

Christian chegou com um camarada francês, Jean Louis, um jovem do Sul, louro e de barbicha. São muito amigos e muito diferentes. Enquanto Christian, um feixe de nervos, está constantemente à beira da confrontação violenta com o sistema Citroen, Jean Louis leva seu barco com cuidado. Um pé no sindicato da CGT, que espera apresentá-lo às eleições para delegados do pessoal; outro pé na fila de promoção interna da Citroen, onde segue um curso noturno na esperança de se tornar profissional. Mora num alojamento da Citroen, cujo diretor é um antigo militar de carreira e onde a disciplina é rigorosa. Tenta navegar entre todas essas armadilhas e evita avançar demais. Veio mais por amizade a Christian e por curiosidade do que para se opor à “recuperação” Quase não abriu a boca durante nossa reunião, senão para dizer que seria bom avisar a CGT a respeito de nossa ação. Todo mundo concordou.

A reunião é rápida.

Primo e eu apresentamos o objetivo: organizar a recusa da “recuperação” através de uma greve, preparar-se para parar o trabalho todos os dias às cinco da tarde, a partir do dia 17 de fevereiro.

A primeira coisa a fazer é contatar o maior número de pessoas possível. É preciso, portanto, redigir um panfleto. Que pensam disso os camaradas?

Georges é o primeiro a falar. Declara-se de acordo, mas cético quanto ao resultado. Sem perder tempo em considerações gerais,



põe-se a descrever a situação tal como podemos razoavelmente prever. Ele próprio pensa poder agrupar uma quantidade importante de iugoslavos. De qualquer forma, Stepan, Pavel e ele pararão às cinco horas no dia 17 de fevereiro, e estão certos de arrastar com eles dois portugueses do "carrossel": paralisarão, portanto, a produção de portas. Bom. Mas há um estoque de reserva para bem mais de três quartos de hora. Logo, isso não bastará para bloquear a oficina 85. Simon e eu paralisaremos o posto dos ganchos de suspensão. Mas qualquer chefe ou ajustador nos substituirá imediatamente, restabelecendo prontamente a distribuição de peças na grande linha de manutenção. O estofamento também não é um posto decisivo. Christian deixará, sem dúvida, de fazer assentos, mas isso não terá efeito imediato, tendo em vista o estoque de reserva, mesmo que o argelino e o negro, seus vizinhos, parem também (é pouco provável que a mulher o faça). Conclusão: tudo isso é insuficiente. O essencial, na oficina 85, é a grande linha de montagem. Se ela parar, ganharemos. Caso contrário, todas as demais paralisações não bloquearão a produção. Ora, nessa reunião, quem trabalha na grande linha? Ninguém. Daqui até a próxima reunião temos de contatar o pessoal da grande linha de montagem, sem o que nossa meta não será atingida. Enquanto isso, Georges quer saber com quais pessoas se pode contar exatamente, nas outras oficinas. Não apenas em números globais, mas do ponto de vista da capacidade de bloquear a produção. Porque, se em toda parte for como na 85...

É depois desse comentário, esmaga sua ponta de cigarro e cala-se.

Silêncio.

Seu pequeno discurso fez o efeito de uma ducha fria.

Não há dúvida que uma vintena de pessoas, entre mil e duzentas, é muito pouco. E mesmo quarenta, se incluirmos aqueles com os quais sabemos poder contar ao certo. Sabíamos disto vagamente. Georges acaba de nos obrigar a tomar consciência concretamente. A fábrica é um monstro a paralisar. E se ela continuar tranqüilamente seu caminho, indiferente à nossa agitação? Georges tem razão. Uma verdadeira greve consiste em bloquear a produção, fazê-los perder os 2CV. Se isso for conseguido, atingiremos realmente a diretoria, a ação terá um sentido aos olhos de todos. Se não, sere-

mos esmagados, virá o desencorajamento, o sistema Citroen sairá reforçado.

A avaliação das oficinas é rapidamente feita. Na pintura, Primo pensa que é possível parar completamente, desde que haja um acordo com alguns profissionais militantes da CGT. Na oficina de soldagem de Gravier? Sadok faz um gesto de descrença. Um tunisiano de cara bexigosa, soldador na oficina 86, também parece ter as suas dúvidas. Gravier é temido; a oficina é pequena e constantemente vigiada. Os empilhadores? Ninguém. Os guindasteiros? Ninguém. Os "motoristas", que retiram e estacionam os carros prontos? Ninguém. Esses são postos chaves, através dos quais podemos esperar poder bloquear as atividades internas. Não temos qualquer influência sobre eles, por enquanto.

Em suma, tudo está por fazer.

Esta greve tem que ser construída. Pacientemente. Posto por posto. Homem por homem. Oficina por oficina. É a primeira vez que vejo a questão sob esse ângulo. A guerra de classes ao nível da trincheira. O nível mais baixo.

Christian intervém então: E se um grupo decidido for cortar a corrente no ponto de partida da grande linha, exatamente às cinco horas, pronto a defender-se contra os chefes que tentarão restabelecê-la?

Georges afasta a proposição com um gesto. E então? Serão seis ou sete pessoas despedidas imediatamente, por desordem dentro da fábrica, sem que se tenha sequer a certeza de paralisar a produção por mais de cinco minutos. De qualquer forma, se as pessoas querem recuperar, você não pode impedi-las. O problema é delas. Não, é preciso chegar a um acordo com um número suficiente de pessoas a fim de bloquear a fábrica, ponto final!

Não houve réplica. É o que se deve fazer.

Primo: "Bom, falta um mês. Na grande linha de montagem da oficina 85, tem argelinos, marroquinos, tunisianos, iugoslavos, espanhóis, portugueses, malianos, camaradas de outros países ainda. A gente deve fazer um bom panfleto pra explicar pra eles o que queremos fazer. O panfleto deve ser traduzido em todas as linguas do pessoal trabalhando na linha pra que todos os que sabem ler compreendam e possam dizer pros outros o conteúdo do panfleto. Depois, vamos ver um por um pra discutir"

Essa idéia do panfleto em várias línguas agrada a todo mundo. Não tem somente uma função utilitária. É um sinal de respeito a cada uma das culturas representadas na fábrica. É uma maneira de pedir às diferentes comunidades de imigrantes que assumam suas responsabilidades na ação.

Agora, redigir o texto. O por que recusamos a "recuperação"  
As explicações jorram. Pode falar-se do cansaço de um dia de trabalho de dez horas. Os que têm uma hora de transporte para ir e vir não terão mais nenhuma vida fora da fábrica. A fadiga multiplica os acidentes. Cada mudança de horário é uma ocasião para intensificar as cadências. Por que não aproveitar para lembrar certas reivindicações particulares? A qualificação dos pintores, dos soldados. Falar também dos locais insalubres. E o racismo dos chefes? E a remuneração das horas suplementares? Puxa! Já não é um panfleto que se vai redigir, mas um verdadeiro romance...

Primo outra vez: "Mas não vale a pena contar todas essas histórias. Se o patrão quer fazer a gente trabalhar dez horas novamente, com vinte minutos gratuitos, é pra nos humilhar. Querem mostrar que as grandes greves se acabaram e que a Citroen faz o que ela quer. É um ataque contra nossa dignidade. Que é que a gente é? Cachorros? 'Faça assim, faça assado e cale a boca!' Não dá. Vamos mostrar que eles não podem tratar a gente desse jeito. É uma questão de honra. Isso todo mundo compreende, né? Basta dizer isso e acabou-se."

O conteúdo do panfleto foi achado. Redijo rapidamente, num canto da mesa, o que Primo acaba de dizer duma tirada. Leitura. Trocam-se duas ou três palavras, versão final: todo mundo aprova. O panfleto será traduzido em árabe, espanhol, português, iugoslavo. Acho que essas palavras ressoam fortemente em todas as línguas: "insulto", "dignidade", "honra"

Reproduziremos a versão francesa em mil exemplares, para distribuí-los no portão. Reproduziremos as traduções numa centena de exemplares em cada língua: colaremos os panfletos em todas as partes da fábrica, nos vestiários e nas oficinas, fazendo-os circular de mão em mão.

É preciso ter uma assinatura. Decidimos botar:  
"Comissão de base de Citroen-Choisy"

Faremos nova reunião na próxima sexta-feira, com uma maior presença, se possível, para dar um balanço.

Terminado. Subimos. O Café dos Esportes está fervilhando na excitação das sexta-feiras à noite. Fumaça. Estilhaços de vozes, gritos e risos. Grupos que tratam de preparar apostas na loteria esportiva. Trocas de saudações.

A rua. Faz muito frio. A neve cai molhando a calçada escorregadia. A noite já cobriu os bulevares, onde desfilam os carros, na debandada habitual dos fins de semana. Do outro lado, a fábrica é apenas uma massa sombria. Inerte até segunda-feira. Os camaradas apressam-se para tomar o metrô, a gola do sobretudo ou do paletó levantada.

Fico imóvel um instante. Vazio, de repente. Por causa da semana, por causa da reunião. Penso: Chegou a hora! Será que vai dar certo? Uma palpitação nascente, um estremecimento. A luta que começa aqui, agora. Essa coletividade que se forma. Tantas esperanças...

Isto embriaga.

“Então, vamos preparar o espaguete?” Primo me puxa pelo cotovelo, sorridente. É mesmo, tínhamos resolvido ir jantar juntos em casa, esta noite.

Vamos.

Construímos nossa grave.

Descubro que o posto dos ganchos de suspensão é um ponto estratégico. É de lá que partem os elementos da carroçaria que Simon distribuirá ao longo da grande linha de montagem. De agora em diante, os panfletos seguirão o mesmo caminho. Simon, contente, esconde-os debaixo da roupa com gestos de conspirador. Essa tarefa subterrânea vai-lhe muito bem. Levou as capotas, traz de volta o carrinho vazio: os espanhóis têm os seus panfletos. Uma viagem ao setor das portas: os panfletos em árabe estão entregues ao marroquino dos faróis dianteiros. Cochicha-me detalhes, descreve sumariamente as reações. Durante o lanche, ficamos de lado para dar um balanço.

Os panfletos causaram forte impressão. É nossa dignidade que se quer atingir com esse trabalho suplementar gratuito, repetem to-

dos os dias em todas as línguas; é mais importante do que o cansaço, o salário e tudo o mais; não tem preço.

O negro dos assentos leu-o em árabe, lentamente, e depois veio apertar minha mão. Prometeu parar às cinco horas.

Pregamos panfletos por toda parte. Os mictórios são ótimos para isso: pode ler-se tranquilamente ao abrigo dos olhares indiscretos.

A coisa começa a pegar um pouco na grande linha de montagem. Aqui e lá, uma promessa de parar às cinco horas. Será o bastante?

Na segunda reunião da comissão de base, somos cerca de trinta. Notamos as presenças, contamos, confrontamos reações, fazemos a análise das razões apresentadas pelos hesitantes, preparamos as respostas. Compomos uma lista dos postos difíceis e importantes para a produção. Os postos que a Citroen terá dificuldade em fazer funcionar em dois minutos, em caso de paralisação.

Guardo desse período a lembrança de um funcionamento normal, quase pacífico. E creio que aconteceu o mesmo com a maior parte dos camaradas. As ocupações rotineiras da luta nos libertavam em parte da angústia e da amargura. Tudo passava a ter sentido. Agora, as feridas e as humilhações da vida cotidiana não se perdiam mais no poço sem fundo de nossa raiva impotente. Os chefes podiam insultar, explorar, roubar, mentir. Nós lhes havíamos aberto uma conta secreta e, cada vez que nela depositavam uma nova injustiça, nós pensávamos: esperemos o 17 de fevereiro.

Tínhamos, enfim, um horizonte comum, tomamos o hábito de alargá-lo. Pela manhã, na pausa de oito horas e quinze, instalávamo-nos no terceiro degrau da escada de ferro que sobe da nossa oficina para a oficina de pintura. Lá, no meio de manchas de graxa e dos sanduíches desembrulhados, fazíamos pequenos comícios políticos, a seis ou sete. Lembro-me com exatidão de uma dessas conversas e de uma réplica de Georges. Simon estava se exaltando ao evocar a futura revolução: “É preciso atacar imediatamente os quartéis, para conseguir armas...” Georges o interrompeu, com uma ponta de ironia: “Em casos como esse, não são as armas que faltam mas a coragem de usá-las. Armas sempre se arranjam...” Simon fez uma expressão engraçada de menino de escola apanhado em flagrante e calou-se.

Entre a difusão dos panfletos, nossos pequenos comícios de oficina, as reuniões da comissão de base, a verificação febril de nosso avanço – este mês de propaganda, feitas as contas, foi um mês de felicidade.

## A GREVE

Segunda-feira, 17 de fevereiro, quatro e cinqüenta e cinco.

Será que vai dar certo? Estou suando e não é de cansaço do trabalho. Respiração difícil, palpitações surdas no peito: a angústia.

Nesse momento exato, a idéia de uma derrota é-me insuportável. As razões turbilhonam em minha cabeça. Os meio-surdos das prensas, os asfixiados pelos gases da pintura, os pelegos da CFT, as revistas dos guardas, as chantagens de Junot, os minutos de descanso roubados, o médico do trabalho corrompido... Atingi-los na sua segurança e na sua insolência de bem nutridos. Os Gravier, os Junot, os Dupré, os Huguet e outros Bineau, todos os de cima que nem sequer chegamos a ver.

Dois minutos para as cinco.

Pela honra, dissera Primo. Pela dignidade, tínhamos colocado nos panfletos. No fundo, todas as greves se reduzem a isto! Mostrar que não conseguiram nos vergar. Que continuaremos homens livres.

Tem de dar certo, é absolutamente necessário que a fábrica pare. Examino os rostos. Como saber? Teríamos explicado suficiente-

mente a jogada? Talvez tivesse sido bom distribuir panfletos na porta dos alojamentos? Ou talvez fazer uma reunião especial dos empilhadores? Sim, mas através de que contactá-los? Marcel, o gordo? Fala pouco. Será que os malianos vão parar como, ao que parece, disseram?

Contanto que os chefes não passem imediatamente à intimidação! Olho em torno de mim. Nenhum blusão azul à vista. Nenhum blusão branco, tão pouco. Eles assumem uma atitude de desprezo: "não damos a mínima aos seus panfletos; a fábrica não será paralisada pois a temos bem controlada; os vinte ou trinta que suspenderem o trabalho serão substituídos e os 2 CV sairão normalmente". É isso, nos tratam com desprezo. Mas estou certo de que estão vigilantes nas suas gaiolas de vidro, prontos a acorrer se as coisas se deteriorarem.

Georges faz-me um sinal. Só faltam trinta segundos. A barulheira da oficina está ao máximo. Estridências, barulho de sirenas, sons de verrumas, parafusos, vilabrequins, martelos, polidoras, perfuradoras, empilhadeiras...

Apenas mais alguns instantes.

Pronto! São cinco horas!

Paro os ganchos de suspensão e tiro minhas luvas. Lentamente, ostensivamente, para fazer ver em torno de mim que suspendo o trabalho. Simon imobilizou-se também. A barulheira? Parece-me que está diminuindo. Uma olhadela ao carrossel das portas: está parado. Georges larga seus instrumentos. Stepan e Pavel fazem o mesmo. Escuto, com todas as minhas forças, a grande linha de montagem! Sim, ela faz cada vez menos barulho. De posto em posto, vejo os homens que a deixam.

Ainda algumas pancadas isoladas de verrumas, de martelos. E depois, o silêncio.

Ah! Esse silêncio, como ressoa nas nossas cabeças!

Cinco horas e um minuto. A oficina da grande linha está parada.

Mas nem tudo está feito. É necessário agir rapidamente. Algumas dezenas de operários deixaram seus postos. As ausências paralisaram a esteira. Mas muitos outros continuam nos seus lugares, hesitantes. Não trabalham mais, estão esperando para ver o que vai acontecer. Já chefes, ajustadores, contramestres surgem de toda



parte, intervindo. Ajustadores e chefes de equipe vão substituir os que se ausentaram e tentar repor em funcionamento as máquinas. É agora que precisamos estender ao máximo a suspensão do trabalho, antes que eles consigam fazer funcionar as máquinas de novo. Georges e os iugoslavos compreenderam-no. Christian também, que reage rapidamente. E eis-nos formando um pequeno cortejo de uns cinqüenta operários, avançando para a grande linha de montagem, de posto em posto, para convencer os camaradas a suspenderem o trabalho de verdade, a seguirem para os vestiários

“Ei, pare, venha conosco. Você está vendo que tudo está bloqueado. Além disso, a partir de agora, você está trabalhando de graça pro patrão. Não abandone os camaradas que pararam.”

As linhas de montagem começam realmente a se esvaziar. Alguns seguem para os vestiários, outros vêm aumentar nosso cortejo. Faz-se um enorme zunzum. Já fazem bem uns três minutos que tudo parou e eles ainda não conseguiram fazer recomeçar.

“Temos de ir à máquina de transferência, tentar fazer parar Théodoros”, diz Georges.

É um posto chave, difícil: a fixação do motor no chassi. O operário que o ocupa, Théodoros, é iugoslavo. Se ele parar, os dois componentes da grande linha ficarão bloqueados. Corremos para lá. Eis-nos em torno dele. Todo mundo fala ao mesmo tempo. Georges fala em iugoslavo, calmamente, esforçando-se para convencê-lo. Ele está com medo. É o que nos responde e o que se vê. Ainda está com as ferramentas na mão, o longo cabo com o interruptor que comanda a máquina de transferência, as chaves para a fixação. Parece petrificado, falando com dificuldade. Seus olhos correm de um ponto a outro da oficina. Fazem apenas alguns instantes que lá estamos, quando surgem os chefes. Correram atrás de nós para tentar desfazer o efeito da manifestação e liquidar a paralisação. Procuram abrir caminho na direção de Théodoros. Há Huguet, que franze a testa e espicha-se o mais que pode; Duprié, que resmungua qual juer coisa de inaudível em que se distinguem apenas “esse circo”; e sobretudo Junot, o chefe de setor, vermelho, inchado de cólera, quase apoplético, que rosna: “Deixem as pessoas trabalhar! É um entrave à liberdade de trabalho! Estou anotando os nomes! Estou anotando os nomes! Vocês não têm o direito!” Agora está bem perto de Théodoros. Tenta nos empurrar, afastar

Georges. Estamos decididos a não brigar. Sabemos muito bem que é isso o que ele quer: um golpe, uma discussão violenta e será a demissão imediata. Mas ficamos ali, aglomerados, enquanto ele esbraveja e lança perdigotos, com sua "liberdade de trabalho" na boca.

No instante em que escrevo, conservo dentro de mim, essa imagem: um porco engravatado, vindo de sua poltrona berrar o direito à "liberdade de trabalho" a um operário cansado e angustiado, que a Citroen decidiu fixar à linha de montagem por mais três quartos de hora.

O operário hesita, observa o chefe de setor, olha para nós. Parece ultrapassado pelos acontecimentos. Algo semelhante ao desespero aparece um instante nos seus olhos. Em seguida, repentinamente, Théodoros larga suas ferramentas e põe-se a gritar: "Me deixem! Me deixem!" Uma espécie de crise de nervos. Ele é muito grande e está agitado por tremores. Junot, espantado, recua. Um pequeno empurrão, para ter um motivo de suspensão, seria bom, mas Junot não está disposto a levar uma verdadeira surra!

O grito selvagem de Théodoros acabou de desorganizar a linha. Os operários acorrem de todos os lados. Nossa pequena tropa cresceu de repente. A oficina parou de vez. Uns trinta camaradas da oficina de pintura vêm descendo a escada: É uma verdadeira manifestação de uns duzentos operários que percorre a fábrica imobilizada. As máquinas emudeceram. agora só se escutam os nossos gritos.

Saída tumultuosa. Yves e os camaradas do exterior nos esperam com impaciência. Efusões. Funcionou! A fábrica inteira está parada. Até mais tarde, para os panfletos.

Reunião agitada no Café dos Esportes. Fazemos e refazemos os cálculos no zunzum do sobre-solo. A 84. A 85. A 86. Todas as oficinas pararam. Há mais de quatrocentos grevistas. Nenhum carro saiu depois das cinco horas. Agora, é preciso agüentar. Redigimos um panfleto: o número dos grevistas, um apelo. De novo as traduções. O mimeógrafo. Tudo está pronto de noite, já tarde.

Não consigo dormir.

Rápidos cochilos entrecortados de visões.

As favelas alastram-se até Neuilly.

Uma grande festa de proletários nos Campos Elísios.

Nosso mundo enterrado jorra e se derrama sobre o outro. Como um Continente perdido, bruscamente revelado, e o movimento tumultuoso e massivo das águas que provoca sua emersão. A velha sociedade, atacada de tétano, vê incrédula espalhar-se uma alegria inédita, incompreensível.

Quebraremos os muros da fábrica para que ali penetrem a luz e o mundo.

Organizaremos nosso trabalho, produziremos outros objetos, seremos todos sábios e soldados, escritores e lavradores. Inventaremos novas línguas. Dissiparemos o embrutecimento e a rotina. Sadok e Simon não terão mais medo. Uma aurora jamais vista.

Pálida e fria, a aurora de fevereiro, a verdadeira, corta o sonho. É preciso voltar para a fábrica. Um único pensamento, nos meus pesados movimentos: essa tarde, às cinco horas.

Terça-feira, 18 de fevereiro.

A fábrica é concebida para produzir objetos e esmagar homens. Nessa terça-feira de manhã, desde as primeiras horas, a máquina antigreve da Citroen começou a funcionar. Ontem, os chefes trataram-nos com desprezo. Hoje, mudaram de tática: estão presentes. E que presença! A fábrica inteira ressoa com seus gritos, seus vaivens e suas interenções minuciosas. Surgem de todos os lados. Então, havia tantos assim, enterrados nas suas tocas de vidro! Blusões azuis, blusões brancos, blusões cinzentos, até mesmo os de paletó acorrem sob diversos pretextos. Tudo constitui motivo para importunarem os operários: esta solda, não presta! Esta pintura, não presta! Esta junção, malfeita!

Nada presta!

O que não presta, sabemos nós: é a greve de ontem. Mas, por enquanto, dela não falam. Transtornam nosso trabalho e lá se plantam para nos intimidar. Vigiam-nos sem disfarce. Vamos ver se às cinco horas a massa dos operários ousará suspender o trabalho novamente, no nariz' deles, a dois passos!

Junot passeia em todos os sentidos e sem motivo, com sua cabeça congestionada de ajudante etílico. Vai falar com os guardas, vem consultar os papéis com o contramestre, dirige-se ao relógio de ponto, volta com um monte de fichas individuais de ponto e os que o vêem passar, assim mergulhado na lista dos nossos nomes, não

podem deixar de pensar: o que é que ele está tramando? Será minha ficha, meu nome, que ele está olhando neste instante?

Nada disso, ele está apenas fazendo o seu trabalho. Não é ele, Junot, o chefe oficial da repressão na fábrica? Liquidar a greve é sua missão; trata de executá-la. Está sempre ativo, à frente de suas tropas. Alerta, contramestres e chefes de equipe! Alerta, serviço de guarda! Alerta, CFT, o sindicato amarelo! A Citroen mobiliza.

Meio-dia. Na cantina, trocamos notícias rapidamente. Por toda a parte, todo mundo em pé de guerra. Primo pensa que os pintores agüentarão firme. Os camaradas da 86 são menos otimistas. Gravier, o contramestre, e Antoine, o chefe de equipe, estão enfurecidos. Têm reações de reizinhos. Surpreendidos e irritados com a paralisação de ontem, estão decididos a impedir que isso aconteça novamente esta tarde. Aumentam ao máximo a cadência, inventam a todo instante soldas malfeitas que eles obrigam os operários a refazer. Chegaram mesmo a ameaçar de demissão um tunisiano, por considerarem seu rendimento insuficiente. Detalhes semelhantes afluem das outras oficinas. Fazem tudo para nos envenenar a existência. Os empilhadores pararam ontem? Muito bem, eles vão ver. Descubrem sem cessar peças que devem ser removidas, *containers* que precisam ser mudados de lugar, peças a entregar. Transportes esquecidos há quinze dias tornam-se urgentes. Têm de ser feitos na hora seguinte. O carrossel das empilhadeiras foi infernal durante toda a manhã. Esse tráfego desenfreado exaspera os condutores e ameaça-nos a cada deslocamento: não se pode andar vinte metros dentro da oficina sem beirar um acidente. E de tarde a coisa promete ser pior, tantas são as ordens acumuladas que submergem os empilhadores. Todos os trabalhadores tiveram o seu quinhão. Mesmo os varredores são postos em situação difícil: os contramestres combinaram uma reclamação em coro contra uma sujeira que fingem descobrir.

Esmigalhado, despedaçado em gestos insignificantes, repetidos indefinidamente, nosso trabalho pode ser um suplício. Esquecemos, às vezes, quando o relativo torpor e a regularidade da oficina oferecem-nos o frágil refúgio do hábito. Mas eles, os chefes, não o esquecem. Sabem que o mínimo aumento de pressão, a mínima aceleração da cadência do trabalho, a mínima provocação da parte deles, fazem voar em pedaços esse fino invólucro onde às vezes

achamos refúgio. Não temos mais nenhuma proteção. E eis-nos de novo feridos a vivo, o cansaço multiplicado pela exasperação, enfrentando em cheio este trabalho de OE como ele é: insuportável!

Há uma chantagem implícita em toda essa agitação dos chefes. Ah! vocês se recusam a trabalhar quarenta e cinco minutos a mais? Muito bem. Vamos mostrar a vocês o que podemos fazer durante as nove horas e quinze em que estão sob nossa autoridade: elas representarão o dobro, esgotarão vocês muito mais do que as dez horas "normais" que lhes desejamos impor! Vamos ver quem se cansará primeiro. (Alguns meses mais tarde, o contramestre Gravier dir-me-á abertamente o seguinte: "Vocês são pacientes mas nós somos ainda mais pacientes; veremos quem se cansará primeiro" Subentendido: temos mil maneiras de tornar a vida de vocês insuportável e de obrigá-los a partir.)

O sistema funciona segundo uma lógica rigorosa: o trabalho é esgotante mas a greve o é ainda mais. A fadiga física das dez horas? Talvez. Mas sem problemas. Deve-se abrir o caminho da submissão como sendo o do repouso. Onde vão eles buscar, com tanta precisão, essas técnicas de poder?

Passamos a manhã tentando conter essa compreensão. Difundir panfletos, discutir. Aproveitar as pausas. Tentar reavivar a alegria de ontem à tarde: "Passamos eles pra trás, hein? Você viu as caras deles? E hoje de tarde vai sair a mesma coisa!"

De duas em duas horas os pintores têm dez minutos de descanso, numa pretensa sala de repouso (algumas cadeiras de ferro num recanto sujo, um pouco distante dos vapores químicos): com um copo de leite por dia, para fingir que impedem a degradação fisiológica que cada um sabe inelutável. Primo aproveitou essas pausas para correr de um ponto a outro da fábrica, em todos os lugares onde tinha gente conhecida.

Mas é preciso ter cuidado. A vigilância é grande.

Georges aproveitou a hora do lanche para ir ao setor de Gravier, falar a dois soldados espanhóis. Mal fazia um minuto que ele lá estava e já Gravier tinha saído de seu escritório como o diabo de uma caixa, intimando-o a retirar-se ("Que bordel é esse? Aqui não é a casa da sogra, não quero ninguém estranho à oficina!") Foi embora negligentemente, com um sorriso irônico nos lábios, mas sem sa-

ber o que farão os dois espanhóis esta tarde. Ficou impressionado com a atmosfera carregada que reinava na 86. Ninguém dizia nada. Reinava um pesado silêncio.

Felizmente, Simon manteve contato com a grande linha de montagem através do vaivém de seu carrinho de peças. Fizemos a recontagem: há defecções mas, no conjunto, parece que funcionará. Alguns não grevistas de ontem chegaram mesmo a dizer que estariam conosco esta tarde.

Terça-feira à tarde. Logo que o trabalho recomeçou, houve uma nova entrada em cena: os intérpretes.

Ah! Como se pode engordar gente explorando os operários da linha de montagem!

Os intérpretes da Citroen... Elegantes, descontraídos, bem-falantes, esses burgueses marroquinos, iugoslavos, espanhóis, são os instrumentos de um temível controle. Carteira de estrangeiro, carteira de trabalho, contratos, previdência social, tudo passa por eles. Para os imigrados que não falam ou que falam mal o francês, os intérpretes da empresa constituem um elo indispensável entre eles e as instituições oficiais, tão complicadas, tão desconcertantes, com seus formulários, seus escritórios, suas regras misteriosas. O Senhor intérprete vai resolver isso. O Senhor intérprete é seu amigo, portavoz, na sua língua, da boa vontade do patrão.

Hoje, mostram o que a "ajuda" deles é, na realidade.

Espalharam-se por todas as oficinas. De posto em posto, empenham-se em conversar com os grevistas. Em todas as línguas, o mesmo discursinho: "Escuta, Mohamed (ou Miklos, ou M'Ba, ou Gonçalves, ou Manuel), ontem, você fez uma besteira: você sabe muito bem que atualmente o trabalho termina às cinco e quarenta e cinco e que você não tem o direito de sair às cinco horas. Bem, por essa vez, não se fará nada. Mas, se você recomeça, vai ter grandes aborrecimentos. Para começar, não venha mais me ver quando precisar de arranjar um papel ou outra coisa qualquer. Se você larga hoje às cinco horas, não conheço mais você. Pense bem!"

Terrível ameaça. Quem pode ficar indiferente?

Ficar sem intérprete é encontrar-se bruscamente no escuro, surdo-mudo, incapaz de menor iniciativa, rejeitado pela administração, pela sociedade inteira. Como escapar, de agora em diante,

às mil e uma armadilhas da burocracia francesa, à esmagadora inércia de um mundo hostil?

“Se você larga hoje às cinco horas, não conheço mais você.”

Eles têm uma lista. Controlam metodicamente grevista por grevista. Estão descansados e dispostos, à vontade. Falam várias línguas, fazem certamente estudos de direito, ou estão no fim dos estudos universitários. Preparam-se para ser funcionários ou policiais nos seus países, quando já não o são. Esses burgueses vêm para cá sabotar as greves dos proletários de seus países. Ao vê-los agir melosos e insinuantes, sinto uma espécie de náusea.

Um deles está a vinte metros de mim, bem perto do posto dos grampos de suspensão. Está “trabalhando” o pessoal do carrossel das portas. Bronzeado, cabelos pretos, já meio gordo, tem um jeito de ator de segunda categoria – sorriso estereotipado, mostrando os dentes brancos. Seu terno marrom deixa entrever um colete; livra a sua lábia com gestos de corretor de seguros e, para terminar, dá um tapinha paternal no ombro do operário que trabalha sem nada dizer.

Abjeto!

É assim que a máquina antigreve funciona. Ela se pôs a andar sem peripécias, como se tivesse sido posta em marcha automaticamente pelo alerta de segunda-feira à tarde. Estava lá, lubrificada, inteiramente pronta para entrar em função, encoberta pela barulheira das outras, suas homólogas de ferro e ferro fundido. Não! Ainda não está funcionando a todo vapor! Possui vários recursos, vários outros mecanismos que o sistema de transmissão não pôs ainda em movimento: os espancamentos, as demissões, a entrada da polícia, a expulsão dos “instigadores” imigrantes para seus países de origem (e o coitado que os inspetores vierem buscar no escritório do chefe de setor encontrar-se-á vinte e quatro horas mais tarde, nas prisões de Franco ou de Hassan II), a caça aos “feiticeiros” nos alojamentos... Todo mundo sabe que tudo isso existe, que já aconteceu e pode ocorrer novamente. Está simplesmente na reserva. Por enquanto, a máquina antigreve ronrona brandamente. Perseguição no trabalho, mobilização da chefia, chantagem dos intérpretes, ameaças. A rotina.

É assim que os automóveis são fabricados. Há máquinas que moldam a chapa, outras que amassam a matéria humana. A fábrica

é um todo. Os homens e as mulheres da oficina trabalham em silêncio, seus rostos nada dizem. É sobre eles que agora pesa a engrenagem. Como avaliar essa resistência? Às cinco horas em ponto, saberemos.

A tensão aumenta à medida que o momento se aproxima. Trocam-se interrogações mudas. Que fará o vizinho? Que farei eu? Tomar sua coragem em mãos, tomar sua decisão. Observa-se o chefe de equipe, o contramestre, bem à vista, a alguns metros, tão pertinho...

É depois tudo se passa rapidamente. Cinco horas: de toda parte operários dirigem-se na direção dos vestiários: imobilização de um terço dos seus efetivos. Os outros não podem fazê-la funcionar de novo. Há vagas demais a preencher. Barulho de vozes. O contramestre Huguet postou-se na saída e lança um apelo a um grupo de negros que vão embora: "Escuta aqui, não está na hora! Vocês vão ver!" De seu lado, Dupré agita-se no estofamento. Mas já é tarde demais. A onda de grevistas escoá-se em silêncio.

Sinto no peito um súbito *elan* de admiração

Novamente o Café dos Esportes e seu subsolo enfumaçado. Logo após ganhamos nossa toca e ali nos amontoamos. Precisamos dar um balanço. Todos nós sentimos a diferença dessa paralisação silenciosa. Ontem, foi uma explosão de alegria, uma grande confusão, uma surpresa por sermos tão numerosos. Hoje, cada grevista deixou seu posto sem uma palavra, sem um gesto. Os rostos estavam sérios. Durante todo o dia sentimo-nos vigiados. As discussões refugiaram-se nos mictórios, nos cantos dos corredores. A fábrica encolheu-se: cochichos do nosso lado e a voz dos chefes, que não parou de troar, de ocupar o terreno. É como um garrote colocado pela manhã: hoje, terça-feira, primeiro aperto. O que será o segundo?

Oficina por oficina, fazemos a conta dos grevistas. Quase trezentos. Cem a menos do que ontem é, afinal de contas, pouco, quando se toma em consideração a mobilização feita pela diretoria. De qualquer forma, é um freio. O movimento não se desenvolve. Sonhávamos com uma avalanche, porém somos obrigados a constatar que fizemos o máximo no primeiro dia: agora, é a erosão que começa. Outro golpe duro: afora Choisy, nada ocorreu nas fábricas



de Citroen na região parisiense. A "recuperação" começou a funcionar em toda parte, sem incidentes. Estamos isolados.

Como ganhar novamente o terreno perdido? Os camaradas opinam, um por um. Primo, o siciliano, Georges, o iugoslavo, Sadok, o argelino, Christian, o bretão, Boubakar, o maliano... É Mohamed, o pastor cabila da oficina de pintura, quem fala mais longamente, com sua voz monótona e sua estranha maneira de escolher palavras literárias. Amanhã de manhã, falaremos aos grevistas de segunda-feira que não suspenderam o trabalho hoje; talvez se possa recuperar os trânsfugas, contrabalançar em parte o efeito das ameaças dos chefes. Mas isto somente não basta. É preciso tentar alargar a base do movimento, procurar todos os apoios possíveis. A seção da CGT distribuiu, na semana passada, um panfleto contra a "recuperação" Mas na segunda e na terça-feiras ela não se manifestou de modo algum. Ele, Mohamed está pronto a ir vê-los, em nome da comissão de base, e a pedir-lhes para tomar a palavra na cantina, ao meio-dia. Os delegados do pessoal podem representar uma proteção legal, uma instância de recurso.

Concordamos que devemos pedir aos delegados da CGT para intervir.

Outra coisa. Tentaremos discutir com os ajustadores e determinados chefes de equipe. Os iugoslavos sugerem que se faça um panfleto destinado especialmente aos agentes de controle. Apelar-se-á para eles, no sentido de não agirem como furadores de greve. Discussão animada. Alguns pensam que esta ação será inútil. Christian diz que a maioria dos chefes pertence à CGT: são furadores de greve oficiais. É verdade, talvez, mas não todos. É importante mostrar que sabemos fazer a diferença e reconhecer os chefes que permanecem relativamente neutros. Finalmente, a idéia do panfleto é aprovada com uma condição que Primo propõe: deve-se denunciar nominalmente os chefes que fizeram intimidações abertas e dirigiram ameaças aos operários que suspenderam o trabalho às cinco horas. Mas, ao mesmo tempo, dirigir-nos-emos a todos os quadros, agentes de controle, chefes de equipe, ajustadores, dizendo-lhes: o trabalho de vocês não devia ser um trabalho de intimidação; para vocês também, é uma questão de dignidade. O direito de greve existe. Entrar em greve é uma questão de consciência, é um direito individual. Respeitem os operários que suspendem o trabalho às cinco horas.

Redação trabalhosa.

A reunião foi longa, com muitos detalhes e muitas repetições. É o cansaço que começa a minar, prolongando demais as intervenções. Não se escuta bem, as pessoas se irritam, fala-se alto... Bem. Enfim, pronto! Só falta agir. Mohamed e Simon saem para procurar Klatzman no meio da noite (ele mora num HLM \* em Yvry). Primo, Christian e eu vamos mimeografar os panfletos com Yves.

Estênceis. Erros de datilografia. É necessário rebater.

O mimeógrafo. Seu rônronar cadenciado. Parece-me escutar um trem que se vai dentro da noite, pacificamente. Imagens de outros lugares.

A noite decorre entre cheiro de tinta e atrito das resmas de papel.

E já a manhã se precipita!

Diante da fábrica, quinze para as sete. A excitação palpitante que sucede às noites em claro. Percepção aguçada, inquieta, dos sons, dos rostos, das luzes da noite que se acaba. O metal do portão, a aresta escorregadia da calçada, a massa simétrica dos edifícios da fábrica, o desfile silencioso dos candidatos a um emprego, a fina nuvem das respirações e dos cigarros no ar gelado.

Distribuimos nossos panfletos.

A coisa acontece rapidamente. Como um soco na barriga.

Quatro sujeitos avançam. Brutalidade. Panfletos que voam pelo ar. Uma queda na calçada. Pancadas. Vislumbres de casacões na noite. Gritos. Eles berram: "Caíam fora! os operários querem trabalhar!" Reconheci um rosto, um ajustador da oficina de forjatura estampada. Precipitamo-nos. Entrevejo Christian atracado com um tipo, Yves com um outro. Agarro um forro de casaco, aparece uma cara grossa, deformada pela raiva, depois desaparece rapidamente na confusão. Movimentos. Alguns operários nos apoiam. Ouço: "São chefes, são os tipos da CFT!" E também: "Há um ferido!" Um dos distribuidores de panfletos sangra. Outro, saindo da confusão, protege seu pacote de panfletos. Alguém grita aos sujeitos: "Vocês não são operários, são policiais do patrão!" Rechaçados, entram na fábrica, ameaçando: "Voltaremos com mais gente e vocês serão liquidados!"

\*HLM são conjuntos residenciais do tipo "BNH."

Respiração ofegante de fim de briga.  
As vestes desfeitas são ajeitadas.  
O rapaz que sangra botou um lenço na testa.

A distribuição recomeça.  
As respirações acalmam-se progressivamente.  
Este foi o segundo aperto – o dia será duro.

Junot volta ao ataque às sete e meia.

O lugar onde descarrego os ganchos de suspensão está situado na entrada da oficina, bem em frente ao escritório do chefe de setor. Vejo, de meu lugar, a alguns metros de distância, a gaiola metálica verde oliva, guarnecida de vidros opacos, que se destaca do muro da oficina, como uma saliência.

Lá pelas sete e meia, começa uma manobra que excita a minha curiosidade. Um ajustador substitui o maliano dos chassis, na grande linha de montagem e manda-o para o escritório. O maliano passa lentamente diante de mim e entra, hesitante, na gaiola de vidro. Dois ou três minutos depois, vejo-o sair, como se tivesse sido massacrado, e retomar seu lugar. Em seguida, o ajustador substitui um português do posto do carrossel das portas. O escritório. Quando sai de lá, tem um ar acabrunhado. Depois, é a vez de Stepan, o iugoslavo das fechaduras, que vejo voltar com os dentes trincados, respirando rápido, com raiva. Um outro. Um outro ainda.

Na pausa de oito e quinze, corro para saber as notícias. É a convocação individual dos grevistas. A todos o chefe de setor fez o mesmo discurso: deixar o posto às cinco da tarde é ilegal, é uma violação do contrato de trabalho. “Você sabe, pelo menos, o que quer dizer “contrato de trabalho”, em francês? Você deve se informar. Não estamos num país de selvagens, aqui existem leis” Conclusão: em tais casos, a direção tem o direito de demitir sem aviso prévio. E aos que moram em alojamentos da Citroen lembra que se trata de uma concessão da direção, que ela pode anular esse privilégio a qualquer momento. “Tenha cuidado, a França acolheu você mas você tem que respeitar suas leis. Pode ir”

Só os imigrantes são chamados. De qualquer forma, é a maioria esmagadora.

Durante toda a manhã, vejo-os sucederem-se um a um no escritório de Junot. De cada vez, imagino a cena que se está desenro-

lando atrás do vidro opaco. O chefe de setor sentado, bem acomodado na sua poltrona, atrás da papelada. O paletó de *tweed* aberto. Em frente, o sujeito, em pé, constrangido dentro de sua roupa suja, ainda todo impregnado das marcas da linha de montagem que acabou de largar, sentindo-se encurralado num *tête-à-tête* desigual. Que atitude tomar? Fixar a vista nos olhos do chefe de setor? Ele julgará que é uma provocação: Baixar a cabeça, olhar para o chão? Como aceitar essa humilhação suplementar? Deixar errar o olhar à esquerda, à direita, ao longe? Sintomático, não é mesmo, esses imigrantes que têm o olhar fugidio: pode-se lá confiar nessa gente... Na boca do chefe de setor, até o tratamento de "senhor" carrega uma ameaça implícita. Ao contrário dos outros chefes e dos contramestres, que nos falam diretamente e sem rodeios, Junot chama-nos pelo nome de família e tem o cuidado de dizer "senhor" "Tenha cuidado, senhor Benhamud..." Não se iluda. Não há nisso qualquer traço de respeito. De resto, tudo mais na sua atitude e na sua linguagem, indica permanentemente que você é um "cabra safado" Não, se ele assume esses modos excepcionalmente cerimoniais, é para que se veja na sua admoestação e linguagem oficial das cartas registradas, com aviso de recepção. Advertências, suspensões, demissão.

Na saída, tento adivinhar o resultado em cada rosto. Será que agüentará? Ou não? Aquele ali parece acabado. Nos traços daquele outro parece-me que a colera predomina. Eis um que sai encolhendo os ombros, fatalista. Georges afasta-se com escárnio e ainda por cima detém-se para acender um cigarro. Um argelino sai de tal forma chocado que parece não saber mais o caminho a seguir: para voltar a seu posto e erra alguns instantes, ao acaso, na oficina.

Ao meio-dia, cerca de trinta operários já foram chamados. Os outros esperam sua vez. Ansiedade difusa.

Cantina. A missão a cargo de Mohamed e de Simon, junto à seção da CGT, foi bem-sucedida. Um delegado vai falar. Já vem abrindo caminho, com seus ombros largos, paletó de couro. É Bol-do, um profissional francês, bem-falante e antigo na empresa. Algumas palavras gritadas, para que todo mundo escute. Denuncia as manobras de intimidação, lembra que a greve é legal, pede aos operários que mantenham os delegados a par das violações do direito

de greve nas diferentes oficinas. É ouvido num silêncio quebrado apenas pelo barulho das bandejas e das cadeiras dos que vão chegando. Terminada a fala, o zunzum recomeça e, em cada mesa, tradutores improvisados explicam o que ele disse. A cada meia hora refaz a mesma intervenção, a fim de atingir todos os operários das diversas oficinas que vêm ao *self-service*.

Enfim! A CGT comprometeu-se pela primeira vez desde o começo da greve. Sabemos que houve uma acalorada discussão no escritório da seção. Alguns participantes não queriam ouvir falar nessa ação, lançada pelos "esquerdistas" Galice, um dos dirigentes da seção, o mais virulento contra nós, atacou "esses estudantes que vêm dar lições à classe operária" (é contramestre responsável da cronometragem no setor dos métodos). Mas acabou se formando uma maioria para apoiar a greve. O pessoal da pintura e Klatzman ganharam a parada. O velho Jojó, meu vizinho de vestiário, chegou a me dizer que nos apoiava e que insistira para que o sindicato se manifestasse.

Essa intervenção da CGT dará, sem dúvida, uma espécie de cobertura legal à nossa greve, aos olhos de um certo número de operários. Isso é muito importante. Mas será que bastará para anular as ameaças cada vez mais precisas que a direção está fazendo a cada grevista? É duvidoso.

Depois do almoço. Junot continua. Convocação. Advertência "Pode ir"

Seu método é simples e eficaz. Cada grevista deve sentir-se pessoalmente marcado, visado. É necessário arrancá-lo da relativa proteção da ação coletiva, durante a qual pode se considerar fundido na massa, quase anônimo. É preciso que ouça seu nome ser pronunciado, que o veja com um círculo vermelho em volta, na lista de Junot, que sinta, mesmo se apenas por alguns instantes, toda a máquina da Citroen pesar unicamente sobre ele, entre as quatro paredes desse escritório nu, metálico, onde ressoa o barulho das linhas que lhe são vizinhas.

Trezentos recalcitrantes é ainda muito. Um quarto da fábrica: mais até, contando-se apenas os operários. Por isso, ataca-se o conjunto, ponto por ponto, para dele destacar primeiro alguns elementos. É preciso reduzir essa massa. Em dois ou três minutos, cada um

dos que desfilam no escritório de Junot sente a passagem da "plaina" Há tantas palavras, na linguagem da produção, para designar essa operação de nivelamento: aplainar, esquadrar, aparar, polir, limar, laminar... Pranchas de madeira, blocos de pedra, lingotes de aço, chapas de ferro. E em relação ao homem, essa matéria especial, a qual Junot trabalha, como se diz?

Outro setor: os chefes. Será que nosso panfleto surtiu algum efeito desse lado? Nos intervalos do trabalho, tentamos calcular o impacto. Segundo Simon, alguns chefes acalmaram-se. Os contra-mestres não, é claro. Nesse nível, supremo na hierarquia da oficina, só existem os incondicionais do sistema Citroen. Huguet na oficina 85, Gravier na 86, seus homólogos da pintura e da forjadura estampada, sem fraquejar, sua política de perturbação: presença, reprimendas, multiplicação das peças recusadas e dos trabalhos suplementares. Mas abaixo, no entanto, ao nível dos chefes de equipe e dos ajustadores, parece haver uma certa hesitação. Dupré mostrou-se um pouco mais discreto do que ontem. E o ajustador ruivo com ar de irlandês, da 85 (o que me havia iniciado, sem sucesso, no revestimento de vidros) chegou mesmo a deixar escapar para Simon, como quem mastiga um cachimbo imaginário, engolindo metade das palavras: Não quero saber de nada... cinco horas, quinze pras seis... não é comigo... estou aqui pra trabalhar... não pra questão de horários..." Simon, triunfante, deu-nos a notícia durante a pausa de três e quinze. Georges assinalou que esse ajustador sempre foi um caso especial. Não se deve ter muitas ilusões. Vamos ver o que farão os chefes às cinco horas. Em todo o caso, há uma vaga esperança que serão menos ameaçadores do que ontem na hora da suspensão do trabalho. Tanto mais que souberam logo da intervenção do sindicato, na cantina, contra os atos de intimidação da chefia.

Perto das cinco horas, quando começam os últimos minutos de intensa espera, é impossível prever o que ocorrerá. Será que conseguiremos ganhar terreno? Ou, ao contrário, Junot e seus homens conseguiram intimidar um número suficiente de operários para que a greve se desfaça? E se acontecesse uma reviravolta geral, com mais grevistas do que no primeiro dia? De vez em quando, livro-me ao sonho dessa avalanche que faria ceder a Citroen, obrigando-a a renunciar à "recuperação" Não! É necessário raciocinar. Avaliar.

Mas nesta quarta-feira, centro de gravidade da semana, nossa greve tornou-se tão mais complicada com tantas intervenções e acontecimentos! A agressão da CFT contra a distribuição de panfletos pela manhã, a operação "plaina" do chefe de setor, a ameaça de expulsão dos alojamentos e de demissão, o pronunciamento da CGT na cantina, as oposições no interior da seção sindical, os ruídos contraditórios sobre o estado de espírito dos chefes. E a irritação dessas paradas repetidas, o esforço de vontade a ser renovado cada tarde, o cansaço que se acumula com o decorrer da semana. Viro e reviro na minha cabeça os elementos do dispositivo utilizado. Qual será a consequência? Ela está em cada uma dessas cabeças absortas no trabalho da linha de montagem, marcadas pela fadiga do fim do dia e pela inquietação da decisão a tomar.

Cinco horas.

Os contramestres novamente postados perto das portas, ameaçadores, reforçados por alguns chefes de equipe, interpelam os que partem.

A suspensão do trabalho. Rápida, nítida, silenciosa. A oficina fica em parte vazia. O bastante para parar as linhas. Parece-me que o movimento é menos maciço do que ontem

Café dos Esportes, o balanço. Duzentos e cinquenta grevistas, aproximadamente. Eles nos arrancaram cinquenta camaradas dessa vez!

Mais panfletos. A semana está quase no fim, agüentem firme, balanço oficina por oficina; insistimos sobre a ilegalidade das ameaças de Junot, denunciemos sua lábia sobre o "rompimento do contrato de trabalho" Não cederemos.

O interminável rosar do mimeógrafo.

Deslizamos como sonâmbulos para o amanhecer da quinta-feira. O rosto escavado, os olhos febris de Christian me assustam. "Vá descansar, faremos os panfletos e a distribuição." Ele não quer. Mas, quando fala, sufoca-se nos acessos de tosse. Na quinta de manhã cedo, Georges chega sem ter feito a barba, com o rosto coberto por um começo de barba negra e tenho a impressão que o sobretudo de Primo está amarrotado... Impensável! Essa semana que dura há tanto tempo, quando acabará?

A quinta-feira passa numa névoa de fadiga, de nervos gastos, de repetições maquinais. Agüentar algumas horas mais. É o último dia de confrontação da semana. A sexta-feira será neutra: saída às 16 e quinze para todo mundo. A direção não exige a "recuperação"

Durante o dia todo, Junot continua "aplainando"

Nossos panfletos continuam a circular.

Quinta-feira às cinco horas: um pouco mais de duzentos grevistas.

Nossa greve resistiu a semana inteira...

Essa sexta-feira é um 21 de fevereiro. Todo ano comemoramos um dia internacional de solidariedade antiimperialista, por ocasião do aniversário da execução pelos nazistas do grupo Manouchiaan, que era formado de operários imigrantes, da resistência, vindos da Armênia, da Hungria, da Polônia, Aqueles do cartaz vermelho, rostos febris e escavados, estranhos e estrangeiros, perseguidos e indomáveis. Figuras de ontem e de hoje, de um mesmo proletariado imigrado, retesado na resistência ao esmagamento. Fico satisfeito que esse 21 de fevereiro não nos encontre derrotados.

Junot põe suas ameaças em execução: vinte camaradas grevistas foram expulsos de seus alojamentos Citroen. Sem formalidade: à tarde, voltando da fábrica, encontraram suas malas em frente à porta. "Você tem cinco minutos pra cair fora", disse o gerente.

Arranjamo-nos como pudemos para realojá-los. Hospedagens improvisadas.

Sábado. Dormir

Reunimo-nos novamente no domingo, a fim de preparar a segunda semana de greve. A opinião geral era de que seria impossível bloquear a produção por mais uma semana. Mas a maioria do pessoal da comissão de base não tinha a mínima intenção de dobrar-se, em hipótese alguma, à humilhação dos três quartos de hora suplementares e, sobretudo, ao trabalho gratuito. Os que a compunham tinham feito disso uma questão pessoal: nada os faria mudar de opinião. Continuaremos, então. Mesmo que a erosão do número de grevistas se acentue. Mesmo que Junot ponha em execução suas ameaças. Mesmo que a CFT ataque com toda sua força. Continuaremos por uma questão de princípio. Continuaremos porque



frata-se realmente de uma questão de honra e não somente de uma palavra que soa bem nos panfletos. Uma greve, mesmo minoritária, não pode limitar-se a uma simples abstenção do trabalho. Ela envolve, inevitavelmente, uma resistência, um aumento de atividade em relação ao trabalho (é como sustentar um bloco de granito: se deixamos de mantê-lo, somos por ele esmagados). Assim é que nos reforçamos, na expectativa da segunda-feira: novos panfletos, nova campanha de explicação. Devemos entrar em ação imediatamente: hoje de noite mesmo iremos à casa dos grevistas conhecidos e faremos, em grupos de dois, uma ronda nos alojamentos, caso o acesso nos seja permitido.

Na segunda-feira de tarde, apesar de nossos esforços de propaganda da véspera, apesar dos panfletos da manhã, apesar das discussões no vestiário e durante as pausas, o número de grevistas diminuiu bruscamente de metade. Apenas uma centena de operários suspendeu o trabalho às cinco horas. E, pela primeira vez desde o início da greve, a direção conseguiu tapar os buracos nas linhas de montagem e assegurar a produção até quinze para as seis, termo oficial da jornada, graças à substituição dos ausentes pelos ajustadores, a chefia e alguns profissionais.

Terça-feira, 25 de fevereiro. Cinco para as sete. A expectativa da manhã. Dirijo-me com passos rápidos para o posto dos ganchos de suspensão. Pátio, grandes portas, corredores, escadas de ferro, ângulos retos, galerias. Itinerário de rotina, que percorro sem ver, a cabeça longe. Penetrar na fábrica é penetrar na greve. Debaixo do paletó, o pacote de panfletos que darei a Simon daqui a pouco, para que faça a distribuição na grande linha de montagem. Um dia cheio se prepara. Na pausa de oito e quinze, irei à oficina 86 falar com Mulud, se Gravier não estiver visível. Ao meio-dia e meia, encontro na cantina com Mohamed e Primo: dar o balanço da oficina de pintura. Ah! sim, o maliano de ontem à noite cochichou-me às pressas que alguns camaradas do setor das prensas queriam discutir o assunto. Não posso esquecer de passar por lá.

Ao aproximar-me do meu posto, vejo que Dupré está lá me esperando. Seu ar é zombateiro, percebo. Andando de cabeça baixa, quase esbarrei com ele. O que é que ele está fazendo ao lado dos ganchos de suspensão?

“Você está transferido para o anexo da Rua National. Aqui está sua autorização de saída. Você tem de estar lá às sete e meia.”

Que diabo é isso, o anexo da Rua National? Nunca ouvi falar.

“Mas...”

“Não há mas: você tem apenas o tempo de ir para lá. É preciso apanhar sua roupa no vestiário pois não vai voltar mais aqui”

E os panfletos, os encontros, o maliano das prensas e...

“Então, você está surdo? Não sabe aonde é a saída?”

O chefe de equipe impacienta-se. Começo a me afastar, hesitante. Lanço um olhar impotente a Simon, que acompanhou de longe a cena. Impossível entregar os panfletos; Dupré não tira os olhos de mim. Desespero-me por tê-los comigo, debaixo do paletó, monte de papel agora inútil. Deixo a oficina. O vestiário vazio; mudo a roupa vigiado pelo guarda. A porta da fábrica. Um outro guarda: mostro meu papel, ele aprova com a cabeça e faz-me sinal de cair fora com um gesto mole.

A rua. O trajeto é curto. Eis a rua National. Procuo o endereço indicado.

O depósito de peças sobressalentes Panhard, administrativa-mente ligado à fábrica Citroen da Porte de Choisy, estagna num velho armazém espremido numa reentrância entre prédios de moradia. Beco sem saída, completamente isolado, a cinco minutos de marcha da fábrica. Trabalham aqui onze pessoas, inclusive um chefe de equipe e um velho guarda meio surdo.

A formiga que trabalha no formigueiro ignora que, dentro de alguns instantes, uma mão de gigante virá destacá-la com um gesto preciso da massa de suas companheiras para colocá-la longe de tudo, dentro de um bocal. Agora só lhe resta dar voltas em torno das paredes geladas, atônita com a surpresa dessa solidão.

Hoje de manhã, enquanto me apressava na direção do posto dos ganchos de suspensão, o pacote de panfletos apertado contra o corpo, a cabeça cheia das coisas da greve, pronto para enfrentar a jornada como se deve estar pronto num dia de batalha, já meu caso tinha sido resolvido lá em cima, nos escritórios, e eu de nada sabia.

Agora, são sete e meia da manhã e estou no armazém, meu novo lugar de trabalho. Repito a mim mesmo, estarecido pela rapidez dessa mudança: a fábrica, a oficina 85, a grande linha de

montagem, os 2 CV, a greve, tudo acabou para mim. Agora só poderei acompanhar os acontecimentos de longe. Mas não consigo imaginá-lo.

Estou no bocal.



## A ORDEM CITROEN

O depósito Panhard, meu lugar de exílio, fica a cerca de um quilômetro da fábrica, escondido nas ruelas do 13º Distrito, fora das vias mais espaçosas onde se erguem os prédios principais: avenida de Choisy e os grandes bulevares. Esse anexo perdido tem sua origem nas camadas sucessivas da concentração capitalista.

As fábricas da Porte de Choisy pertenceram, anteriormente, à empresa Panhard. Aí eram fabricados automóveis e também afamados veículos blindados; o Panhard, pequeno tanque leve de patrulha antiguerrilha, fez maravilhas durante anos nos duvidosos combates do mundo inteiro: quantas expedições punitivas, aldeias incendiadas, vilarejos destruídos, multidões civis metralhadas? Hoje em dia os blindados não são mais construídos aqui. A firma Panhard desapareceu e, nas linhas de montagem da Porte de Choisy, os 2 CV substituíram os tanques. Mas, ao comprar a Panhard e suas instalações, a Citroen assumiu por um certo período o serviço de peças sobressalentes da empresa. Foi assim que se estocou, no pequeno entreposto da rua National, um bricabraque de peças de automóveis Panhard. Nós administramos esse legado.

Administrativamente, estamos subordinados à Citroen-Choisy. Marcamos o ponto como os outros, estamos sujeitos aos mesmos horários e sob a direção do mesmo chefe de setor. Mas não produzimos nada. Vivemos no meio de centenas de prateleiras distribuídas ao longo de estreitas galerias, onde as peças estão arrumadas segundo um complicado sistema de numeração – um pouco como as espetaculares salas de arquivos ou de fichas que se vê por vezes no cinema, nas histórias de espionagem ou em filmes policiais. Nosso trabalho é de uma assustadora simplicidade. Pegar uma ordem de encomenda na mão do chefe de equipe (ele sempre tem um pequeno maço que distribui entre nós) e providenciar o pedido. Para tanto, utilizamos um carrinho e partimos para nos aprovisionar através das galerias, como se fizéssemos compras num grande supermercado. Quando os diferentes objetos encomendados estão reunidos, leva-se tudo ao chefe de equipe que confere e manda-os para a embalagem; pega-se outra ordem de encomenda e outro carrinho vazio, recomeçando-se. Trajetos iguais, indistintos, ao longo de galerias semelhantes, percorrendo dezenas de quilômetros, quando a superfície do entreposto é, na verdade, irrisória. Tudo isso numa espécie de semi-obscuridade, pois apenas algumas fracas lâmpadas iluminam o depósito.

Há também o silêncio, de má qualidade, com rangidos de carrinhos e o arrastar de pés: todo mundo se arrasta. E um forte e rançoso cheiro de graxa que, no começo aperta a garganta, acabando depois por drogar – todas as peças estão protegidas de ferrugem por uma espessa camada de substância castanha, gordurosa, à base de óleo; sinto um prazer extraordinário em limpá-las com uma lâmina afiada, quando ninguém está me olhando. A única quebra de rotina provém do exotismo de certas encomendas: um pinhão para Conakri, uma caixa de marcha para Abdjan, um eixo para São Paulo; faz sonhar!

Cada um providencia sua encomenda o mais lentamente possível e, lá pelo meio-dia, o espetáculo dessas sombras vagando silenciosamente ao longo das prateleiras mal iluminadas, que parecem entregues a uma letargia incurável, tem algo de irreal.

Adquiri o hábito de ir cochilar alguns minutos, entre duas encomendas, numa das grandes prateleiras do fundo do depósito. Por vezes, agachado entre dois blocos de motores, chegava até a ler uma

ou duas páginas de um livro, com uma lâmpada de bolso, esquecendo a Citroen, a Panhard e o resto do universo. Às vezes, chegava a dormir realmente e só acordava quando o chefe, inquieto com meu desaparecimento, percorria as galerias escuras, gritando o meu nome. O cheiro de graxa assaltava-me de repente e eu recomeçava a fazer minhas “compras”

Afora eu, no armazém só havia velhos que a Citroen metia lá para esperar a aposentadoria. Não tínhamos qualquer terreno de discussão comum e, de qualquer maneira, a atmosfera glacial desse vasto depósito não favorecia à comunicação. No fim de uma semana, eu conhecia de cor as onze fisionomias e sabia que com elas nada podia fazer.

Só um velho operário falava-me de vez em quando. Seu rosto cortado de rugas parecia convergir para uma boca caída, amarga, que de vez em quando sorria num vago rictus. Um corpo magro, flutuando num macacão de tecido cinzento apertado na cintura por um cinto retorcido. A única ocupação realmente importante para Albert era contar os dias que o separavam da aposentadoria. E, é claro, quase só falava disso, sonhando em voz alta com um futuro idílico numa casinha de subúrbio, com gerânios, com pequenos jardins simétricos e manhãs silenciosas. Levava o tempo a me demonstrar, à força de cálculos, a engenhosa operação de acumulação de férias pagas e de gratificações excepcionais que lhe permitiriam aposentar-se com sessenta e quatro anos e seis meses apenas. “É justo”, acrescentava ele como a se desculpar desse privilégio, “em trinta e três anos de Citroen nunca tive um dia de licença. Não, não, nunca estive doente!” Só mais dois meses: ele divisava o fim.

Seu outro motivo de entusiasmo era o sucesso social de seu filho, que conseguiu ser guarda de trânsito: “Você compreende, ele não tem de pegar nada com as mãos. Trabalha de luvas brancas. De noite, quando vai pra mesa, nem precisa lavar as mãos.”

Tudo me separava de Albert e, no entanto, tinha a impressão de compreendê-lo. O minúsculo sopro de uma vida nesses dias sem história do depósito Panhard.

Alguns meses mais tarde. Fazia tempo que eu tinha deixado o depósito. Encontro, por acaso, alguém que lá trabalhava:

“Então, como vão as coisas, na rua National?  
– Sempre o mesmo.

- E o velho Albert? Aposentou-se?

- Ah! você não sabe? Aposentou-se. Um mês depois, exatamente, morreu. Parece que foi uma crise cardíaca..."

Imagem fugidia: um velho pássaro que sempre viveu na gaiola. Um dia, acaba sendo libertado. Acredita lançar-se impetuosamente para a liberdade. Mas não sabe mais o que fazer. Tudo é tão novo, tão diferente! Suas asas atrofiadas não sabem mais voar. Ele cai como uma massa e morre em silêncio, bem em frente à porta da gaiola finalmente aberta.

O corpo de Albert tinha sido programado para sessenta e cinco anos de vida, por todos aqueles que o tinham utilizado. Trinta e três anos na engrenagem Citroen: o mesmo acordar à mesma hora toda manhã, salvo nas épocas – sempre as mesmas – de férias. Nunca doente, nunca "de licença", dizia ele. Mas um pouco mais usado cada dia. É o espanto de chegar ao fim da corrida: o silêncio do despertador que não tocará nunca mais, a vertigem dessa eterna ociosidade... era demais!

Esse depósito de peças foi para mim um lugar de contenção. Ai passei mais de um mês. Jurando que em hipótese alguma pediria minhas contas. Tinha-me constituído prisioneiro da Citroen. Os primeiros dias no depósito da rua National: o absurdo do meu isolamento, enquanto sabia a batalha que se estava travando em Choisy, fazia crescer em mim uma raiva impotente. Que tinha eu a ver com tudo isso, indo buscar às apalpadelas, numa prateleira empoeirada, uma embreagem a ser expedida para o Cafundó do Judas, enquanto uma vez mais, na 85, na pintura, no setor de Gravier, frente a Junot e a seu bando, Primo, Georges, Christian e todos os camaradas da comissão de base preparavam-se para a confrontação das cinco horas da tarde? Mas vá explicar tudo isso a um velho guarda meio surdo, a um chefe de equipe decrépito que não vê uma linha de montagem há dez anos, ou a um velho operário obsecado pela idéia da proximidade de sua aposentadoria!

É uma medida habitual, nas empresas, deportar os provocadores, os agitados ou os militantes sindicais que perturbam o serviço, para lugares isolados, anexos perdidos, armazens, pátios, depósitos. Uma demissão talvez pudesse provocar um conflito, mobilizar pessoas em torno da vítima. Por que correr esse risco, se o mesmo resultado pode ser obtido sem apelação possível? Não é o patronato



o único senhor da organização do trabalho? Se a direção decide que você é indispensável na vigilância de um entreposto a mais de um quilômetro da oficina onde você está afetado, você se submete ou pede as contas.

Eu sabia disso. Mas não imaginava o choque brutal que representa. Você sente-se arrancado, como um membro vivo, cortado do organismo ainda palpitante. Nos primeiros dias, o universo familiar da grande linha de montagem e de suas dependências fazia-me uma falta física. Tudo me faltava. As agitadas idas e vindas de Simon empurrando os carrinhos e distribuindo os panfletos. Os pequenos gestos de amizade dos iugoslavos do carrossel. As mulheres do estofamento. O andar lento e altivo dos malianos. Os arrebatamentos de Christian, as visitas furtivas de Sadok, as pequenas reuniões no terceiro degrau... Tudo!

Passava dez horas por dia, trancado num beco sem saída, reduzido a contar as horas e a calcular ansiosamente a situação da nossa greve. Às cinco da tarde, um segundo após ter marcado o ponto, partia correndo para ir saber as notícias da fábrica, esse mundo de repente tão longínquo, cujo acesso me era proibido. Nem mesmo passava pelo vestiário, ia correndo, e em poucos minutos chegava na saída de Choisy, sem fôlego.

As notícias não eram boas.

Para começar, o desgaste da greve continuava. Em seguida, após uma breve aparência de tregua, o desmantelamento da comissão de base.

No fim da segunda semana de greve a situação tinha-se estabilizado. Uns cinquenta operários da fábrica de Choisy continuavam a recusar a "recuperação" e suspendiam o trabalho todos os dias às cinco horas. Espalhados através das oficinas, nas linhas, em trabalhos por produtividade ou em serviços braçais, partiam individualmente sem ter mais esperança de bloquear a produção. Esta obstinação, concentrada em um gesto tornado simbólico, manifestava diariamente a existência de um último reduto de resistência à humilhação dos três quartos de hora suplementares.

Nesse último reduto havia operários que não conhecíamos, que nunca tinham vindo às reuniões da comissão, a quem nem mesmo tínhamos tido a oportunidade de falar, na fábrica.

Inversamente, certos membros da comissão acabaram renunciando à suspensão quotidiana do trabalho.

A maioria dos membros da comissão continuava a recusar a "recuperação" Saíam às cinco horas. Mas um consenso implícito foi estabelecido, o qual deixava a cada um a escolha desse procedimento. No fim da segunda semana Simon, Sadok e uma parte dos malianos decidiram abandonar a suspensão do trabalho. Conformaram-se com os horários da direção. Ninguém lhes pediu explicações, mas todos deram suas razões, ligadas a dificuldades pessoais ou a meios de pressão especiais que a direção da Citroen tinha sobre eles. Sentia-se o desespero deles e a que ponto essa desistência lhes era dolorosa. Ninguém os desprezou por isso. Todos nós sabíamos que a greve propriamente dita, considerada como uma ação coletiva, estava de fato terminada, progressivamente contida, aplainada, reduzida pela direção. Não nos era possível fazê-la recomeçar. Os que persistiam nada mais faziam do que manter um compromisso consigo mesmos. Primo havia jurado não se dobrar: nenhuma manobra táctica o faria mudar de opinião. O mesmo acontecia com Georges, Stepan, Pavel, Christian e alguns outros.

Durante alguns dias, parecia que esse *status quo* seria mantido.

Às cinco horas, os cinqüenta recalcitrantes dirigiam-se aos vestiários sem incidente. Como conheciam os seus postos há muito tempo, os ajustadores faziam imediatamente a substituição nas linhas. Quanto aos postos anexos, por produtividade, e uma parte dos trabalhos manuais, três quartos de hora de ausência não acarretavam qualquer consequência imediata sobre a produção.

A ordem parecia ter sido restabelecida, a produção estava assegurada normalmente durante as dez horas de trabalho diário: cheguei a pensar que o sistema da Citroen tinha-se desinteressado da manifestação simbólica que representava a saída de cinqüenta pessoas às cinco horas. Era conhecê-lo mal. Os operários são apegados aos símbolos? Os patrões também. Fazer produzir não basta. É preciso fazer vergar. Em palavras mais exatas, para a direção, assegurar a produção é vergar os que produzem: a menor tentativa de levantar a cabeça é uma ameaça intolerável, mesmo que não tenha consequências materiais imediatas. O sistema não se descuida de nada.

De repente, no começo do mês de março, quando nada anunciava a tempestade, a direção desencadeou uma perseguição sistemática que atingiu os operários mais ativos da comissão de base. Essa repressão seletiva visou com tal precisão aos elementos duros do nosso grupo que cheguei a me perguntar de que maneira o policiamento da Citroen tinha permitido à empresa conhecer nosso funcionamento interno.

Caíram sucessivamente: Christian, Georges, Stepan, Pavel, Primo.

O método de ataque foi o mesmo para cada caso. Nada de licenciamento, mas um desgaste intensivo: tornar a vida impossível àquele que era visado. Toda a máquina de vigilância, de perseguição e de chantagem que, desde o 18 de fevereiro, tinha atingido o conjunto dos operários grevistas da fábrica, concentrou-se agora, metodicamente, sobre aqueles identificados como "cabeças duras". A direção escolheu umas dez pessoas para eliminar. Saberá obrigá-las a "pedir as contas" - desaparecer.

Christian.

Dupré passou uma semana atormentando-o. Proibiu-o de deslocar-se dentro da oficina. O bretão, um indivíduo muito nervoso, tinha uma necessidade vital de movimentar-se, de sair do lugar e só encontrava um certo equilíbrio deixando o seu cavalete a cada duas ou três horas, para dar uma volta na oficina. Essa imobilização foi um choque sério. Christian trincou os dentes e agüentou dois ou três dias. Mas tornou-se mais irritável, perdendo o controle por um detalhe, falando com rudeza aos seus vizinhos.

Depois Dupré começou a aporrinhá-lo sobre a maneira de dispor as borrachas. Obrigou-o a fazer um assento supostamente irregular. Depois, outro. Enfim, anunciou triunfalmente, numa quinta-feira às cinco horas, que a produtividade diária tinha sido aumentada de cinco assentos e que se ele não ficasse para fazê-los, uma certa quantia seria deduzida do seu salário. Louco de raiva, Christian lançou uma borracha na direção de Dupré - sem atingi-lo e berrou que se demitia. Era isso justamente o que o outro queria. Acompanhou-o, sem comentários, ao escritório, nem sequer falou do gesto de violência e entregou-o ao chefe de setor que o fez assinar os papéis de sua demissão. Menos de um quarto de hora mais tarde,

Christian estava diante da porta, aturdido com o seu próprio estouro e com essa súbita partida. Acabara-se para ele, a Citroen!

Chegando da rua National, encontrei-o lá, tremendo de indignação, revoltado por se ter deixado enrolar.

“Fiz uma burrice. Os nervos não agüentaram...”

Georges, Stepan, Pavel.

Os três iugoslavos do carrossel das portas tinham organizado o trabalho deles há muito tempo, independentemente da disposição oficial. Designados para a montagem das fechaduras, tinham transformado e reagrupado as operações de maneira a poderem se liberar, através de um rodízio, da servidão da linha de montagem. A habilidade manual e a rapidez desses trabalhadores tinha-lhes assim permitido conquistar uma zona autônoma de funcionamento, onde só as decisões da seção de métodos deviam prevalecer como lei. A chefia, só tendo encontrado vantagens nesse arranjo – nunca havia atraso, nem peças defeituosas – fechava os olhos.

Quando tomaram a decisão de atacar, o contramestre Huguet não teve dificuldade em encontrar o método mais eficaz de represália contra os três homens: separou-os. Essa pequena parcela da Iugoslávia instalada nos dez metros dos três postos do carrossel um belo dia voou em pedaços. Três transferências. Pavel foi mandado para a oficina de forjatura estampada, Stepan transferido para a oficina de pintura e Georges para o polimento (posto detestado pois que obriga o trabalhador a ficar dez horas por dia no meio da poeira de ferro e de um turbilhão de minúsculos estilhaços de metal).

Dispersados, privados brutalmente de um ritmo de vida no trabalho que eles tinham construído pacientemente durante anos, designados para postos particularmente duros, os três iugoslavos decidiram de comum acordo que bastava.

Na mesma manhã, todos três pediram suas contas.

Deixaram seus postos sem um olhar para os chefes que por lá andavam, anunciaram sua decisão ao escritório e esperaram em silêncio que os papéis fossem preenchidos. Mas antes de dirigirem-se para a porta, fizeram a volta completa das diferentes oficinas para cumprimentar, pela última vez, todos os operários que conheciam e todos os que haviam participado da suspensão do trabalho, assim como todos os membros da comissão de base. Deram a mão a cada

um. Já estavam vestidos para sair e apertaram demoradamente as mãos cheias de gordura, de graxa, de poeira de ferro, de pintura, com palavras de despedida e de encorajamento. E os outros pararam de trabalhar alguns instantes, largaram suas ferramentas, agradecendo-lhes por tudo o que haviam feito e desejando-lhes boa sorte para o futuro. Isso levou muito tempo mas nenhum chefe de equipe, nenhum contramestre, nenhum guarda ousou fazer o menor comentário ou tentar apressar a despedida. Só depois de terem assim visitado toda a fábrica, até nos cantos mais afastados, é que eles saíram pelo portão, esbarrando no guarda sem prestar-lhe atenção, como se se tratasse de um utensílio ali esquecido por acaso.

Chegou enfim a vez de Primo.

Foi um caso mais difícil, porque o siciliano estava firmemente decidido a não pedir suas contas.

Começaram pelo método habitual de repressão no trabalho: refazer a pintura, essa camada muito espessa, essa camada muito fina, etc. Sem resultado: Primo obedecia impassível.

Em seguida, foram as transferências: jogaram-no na oficina de forjadura estampada, no polimento... Em quinze dias estive em cinco ou seis postos diferentes, utilizado como tapa-buraco, retirado do seu trabalho logo que começava a se habituar. Sempre sem resultado.

Finalmente, a direção decidiu usar métodos drásticos. Um provocador da CFT veio insultá-lo enquanto ele trabalhava, dizendo-lhe que os tipos da comissão de base não passavam de preguiçosos, que se recusavam a trabalhar até quinze para as seis era só por preguiça, que aliás os imigrantes não valiam nada e, que ele, "italiano sujo" O soco de Primo abriu-lhe um rombo bem preciso na bochecha. Suturado com dois pontos.

E, para Primo, demissão imediata.

Citroen promoveu, além disso, medidas judiciais contra o siciliano: "agressão e ferimento"

Decapitada, a comissão de base entrou em hibernação.

Continuou-se a dizer "os da comissão", para designar um ou outro dentre nós (e nós próprios empregávamos ainda essa expres-

são) mas as reuniões das sextas-feiras pararam, bem como as distribuições de panfletos.

Jogado pela ressaca na minha pequena poça da rua National, continuei a amontoar indolentemente minhas peças Panhard e, assim que se esqueciam de mim alguns instantes, eu cochilava no fundo do armazém. A direção lá me deixou de molho, esperando que me demitisse. Mas, como eu tinha decidido não sair voluntariamente em hipótese alguma, instalei-me na espera, melancólico e como que congelado.

Os primeiros dias da primavera de 69 foram realmente frios. Encolhia-me todo, contando os últimos dias desse mês de março que se tinha tornado insípido, esforçando-me para ler romances na obscuridade das prateleiras gigantes, usando uma lâmina de barbear para retirar a graxa espessa e rígida que recobria os pinhões ou os blocos de motor, prestando vagamente atenção aos sonhos senis de Albert.

O isolamento, a ausência de um objeto preciso sobre o qual concentrar minha cólera (não tinha qualquer razão para odiar o carcomido chefe de equipe do entreposto ou para agredir o guarda surdo que cochilava perto do relógio de ponto), a repetição constante – mas que aqui se tornava abstrata – da repressão em Choisy, acabaram por esgotar minha raiva do começo. Caí numa fria indiferença.

Fui adotando, aos poucos, o andar arrastado dos meus colegas e parecia-me sentir, às vezes, invisíveis chinelos nos pés, quando deslizava, no silêncio do depósito, em busca de uma alavanca qualquer ou de um pára-brisa.

Chegavam-me notícias ao acaso dos encontros e dos episódicos vaivens entre o depósito da rua National e a avenida de Choisy.

Pavel tinha encontrado trabalho numa gráfica, pouco depois.

Georges conseguiu ser contratado pela Renault, em Billancourt. Visitava-me, de vez em quando, sempre desenvolto, rindo do meu exílio e de minha tristeza, incitando-me a pedir as contas: “Deixa pra lá. Nas próximas férias você vem comigo à Iugoslávia. Apresentarei você a todo mundo da minha aldeia. Vamos nos divertir. Por lá, tem muitas moças bonitas” E começava, sem qualquer transição, a contar suas aventuras amorosas.

Stepan ficou muito tempo desempregado e acabou indo para a Alemanha Ocidental.

Estava preocupado com Christian. Diziam que estava desesperado e, sem maior reflexão, tinha voltado para a Bretanha, embora soubesse que lá não encontraria trabalho, nem poderia contar com ninguém. Sua família era muito pobre e não poderia sustentá-lo por muito tempo. Sua namoradina procurava-o por toda a parte, em vão.

Os que tinham escapado à perseguição dos chefes e conservavam seus postos em Choisy – Simon, Sadok, Mohamed da pintura e alguns outros – curvavam-se, esperando dias melhores. O próximo fechamento da fábrica de Choisy, anunciado para o ano seguinte, aumentava a incerteza de cada um sobre sua própria sorte. Quem seria transferido para Javel? Para Levallois? Para Clichy? Para o interior? Não haviam proposto a uns jovens franceses, trabalhadores em chapeamento, irem para... Bruxelas! E se uma parte do pessoal ficasse sem nada? O restabelecimento da ordem jogava cada um na sua solidão. Quando eu cruzava com Sadok à noite e com ele trocava algumas palavras, achava sua fala pastosa e seu hálito com um forte cheiro de álcool.

Só com Primo continuei a manter um contato regular. Ele tinha encontrado trabalho numa empresa de instrumentos de precisão, perto da Praça da Itália. Uma empresa muito pequena, em que não trabalhavam mais do que uns vinte operários.

Adquirimos o hábito de nos encontrar todas as sextas-feiras. Primo acabava mais tarde do que eu. Assim, eu ia andando a pé para esperá-lo na saída da empresa. Ele aparecia pontual, rígido, no seu sobretudo preto. Tomávamos um café numa cervejaria da Praça da Itália. Algumas vezes, depois disso, levava-o para jantar na minha casa. Esses encontros desenrolavam-se segundo um ritual quase sempre idêntico. Primeiro, passava-lhe jornais e brochuras, respondia às suas perguntas sobre a situação em nosso setor (como estava a greve dos carregadores nos PTT \* em Austerlitz? E as empregadas domésticas, empregadas por uma firma subempreiteira da SNCF \*, que, quase sem material, extenuavam-se limpando

\* Correios, Telégrafos e Telefones.

\* Companhia Nacional das Estradas de Ferro.

os vagões gelados do depósito de Massena, iriam começar logo a ação prevista? E os lixeiros de Ivry? E as construções da Praça da Itália? E os despejados, vítimas da especulação imobiliária? Depois,

ralávamos das outras fábricas Citroen, da França, do mundo. Em seguida, batíamos papo sobre outros assuntos sem importância. Quanto a mim, depois do esforço para explicar a situação política e após ter obtido a opinião de Primo e dele ter recebido algumas informações, ficava quase em silêncio, recaindo rapidamente na minha letargia. Primo, percebendo-me ausente, tentava levantar-me o moral. Escutava-o vagamente, como através de um nevoeiro.

Inverno interminável.

Uma tarde.

Saí mais abatido do que de costume da minha absurda semana no armazém da rua National. Nada havia acontecido desde segunda-feira. Nada. Não troquei nem mesmo três frases com Albert. Não consegui ler nem mesmo duas páginas de romance. Amontoava minhas peças Panhard, comia, dormia. Não tive nenhuma notícia de Choisy, nem de ninguém. Não sabia mais o que estava fazendo ali, nem o que esperava. Era sexta-feira: maquinalmente, dirijo-me para a empresa de Primo, embora tenha até esquecido de levar os jornais que lhe devia entregar.

A cervejaria. Cintilante, barulhenta. Superfícies lisas, reflexos, fumaça de cigarros, *flipper*, *juke-box*. Primo me falava. Escuto-o um pouco e escuto também a canção que vem do *juke-box* (acho a voz da cantora bonita e sensual, sentindo de repente invadir-me uma inexplicável nostalgia). Metemo-nos num canto, eu numa cadeira e Primo na extremidade de um banco forrado com couro de imitação. De repente, vejo-me no imenso espelho que está na minha frente, atrás de Primo. Tenho um aspecto tão arrasado – a cabeça enterrada no meu sobretudo disforme, um chapéu de couro enfiado até os olhos – que esboço um sorriso de mofa.

Primo pára de falar.

Sacode-me pelo cotovelo.

Depois me diz, com uma voz doce, de súbito diferente (e, logo, pondo-me a escutá-lo, a ele, esquecendo a canção do *juke-box* e os ruídos da cervejaria):

“Você sabe, nossa greve não foi um fracasso. Não foi um fracasso porque...”



Aí, ele pára, busca palavras.

“ porque nós todos estamos satisfeitos de haver participado nela. Todos! Sim, até aqueles que foram forçados a ir embora ou que foram transferidos tão satisfeitos de tê feito esta greve. Os operários de Choisy que eu encontro, dizem que agora os chefes tomam mais cuidado. Há menos broncas. As cadências não foram mais modificadas, desde a greve. A direção levou a sério, como uma advertência. Acho que vai ser lembrada durante muito tempo. Até nas outras fábricas da Citroen falam dela. Os de Choisy dizem agora: ‘Nós, em Choisy, mostramos que não nos deixamos esmagar’ Essa greve prova que é possível lutar nas empresas mais reacionárias. Vai ter mais, você vai ver...”

Ele diz: “...nas empresas mais *reatzionarrias* – você vai vê...”

Penso, ao escutá-lo, que gosto do seu sotaque e dessa força que o mantém rígido, invencível. Penso na Sicília e nos proletários vindos das terras queimadas do sul até aqui. Sinto menos o frio, mas continuo cético.

No entanto, ele tem razão.

Meses mais tarde, anos mais tarde, encontrei por acaso operários de Choisy. Todos falaram-me da greve e da comissão de base e disseram-me quanto a sua lembrança continuava viva, em Javel, em Levallois, em Clichy, nas imensas linhas de montagem das DS, no insuportável calor das fundições, nos vapores nauseabundos das oficinas de pintura, no crepitar faiscante das oficinas de soldagem, em todos os lugares para onde foram transferidos os operários, quando foi fechada nossa fábrica. Nada se perde, nada desaparece da memória indefinidamente trabalhada da classe operária. Outras greves, outras comissões, outras ações se inspirarão nas greves passadas – e nessa nossa, cujo rastro descobrirei mais tarde, misturado a tantos outros...

Primo tem razão. Mas no momento em que me fala ainda não o sei, tão ocupado estou a ruminar a impotência do meu exílio e o estabelecimento esmagador da ordem Citroen.



## O SENTIMENTO DO MUNDO

Uma manhã, tão inesperadamente como quando havia recebido minha ordem de exílio, fui avisado que ia voltar para Choisy. “Você tem uma meia hora para estar na fábrica. Tome o papel...”

Vestiário. Ruas. A avenida de Choisy, sob uma chuva fina, deserta a essa hora matinal. O grande portão da fábrica. Pronto! vou reencontrar a multidão familiar das oficinas. O guarda passou morosamente um rabo de olho na minha autorização, deixando-me entrar. Penso que, nalguns instantes, estarei entre os camaradas.

De forma alguma!

O chefe de setor Junot põe-me à disposição do contramestre Gravier, que me põe à disposição do ajustador Danglois. Sempre a cascata hierárquica, os “Siga-me!”, os “Espere aí!”, os “Ponha ele ali” Quando se põe um operário no seu lugar, não se deve perder a oportunidade de colocá-lo no seu lugar. É um costume que se aplica a todo o mundo, que faz parte do modo de funcionamento normal da empresa. No meu caso, entretanto, parece-me que estão sendo especialmente desagradáveis: as ordens dadas são verdadei-

ros rugidos. Esse tratamento reforçado deve ser causado pela greve (mais tarde saberei que eles já estão a par do fato que sou um "integrado na produção").

O ajustador Danglis, de quem dependo de agora em diante, é um homem gordo com traços inchados e moles. Está ridiculamente vestido com um blusão cinzento, que usa para "parecer chefe". Mas seu verdadeiro *status* na empresa vem de outra coisa: ele é membro da comissão da CFT. Esse posto de dirigente do sindicato amarelo assegura-lhe um evidente complemento de poder: os chefes de equipe e os contramestres falam com ele de igual para igual. A chefia reserva-lhe uma familiaridade e considerações que não dispensa a um ajustador qualquer. Disso ele aproveita ao máximo, sempre ávido de mostrar-se estreitamente ligado aos mais poderosos do que ele. Em suma, é um homem dissimulado, preguiçoso e covarde, ineficaz no seu trabalho (na verdade, ele passa o dia a se arrastar de um lugar para outro), pronto a ameaçar os operários, sempre obsequioso logo que aparece uma alta personagem da hierarquia Citroen. Creio que, atrás das atenções que lhe dão, mesmo os contramestres o desprezam. Mas têm medo dele: a hierarquia CFT reforça a hierarquia Citroen, completando-a com seu circuito autônomo de delação e de chantagem. Um homem como Danglois pode ser perigoso mesmo para os administradores.

Meu novo posto. Danglois me explica rapidamente, com a condescendência irônica que pode provocar uma tarefa tão subalterna.

Sou designado para o transporte de "caixas" no pátio da fábrica.

Trabalho estranho cuja existência é devida apenas ao arcaísmo das instalações. Eis a razão: a disposição dos prédios, separados por um pátio, provoca uma descontinuidade no processo de montagem dos 2 CV: minha função é a de promover a junção, de assegurar a continuidade da montagem. Na verdade, substituo sozinho um pedaço da linha!

As coisas se apresentam da seguinte forma:

Quando se olha a fábrica, a partir do pátio, vê-se dois blocos de construção compacta, um à esquerda, o outro à direita, ligados pelo primeiro e pelo segundo andares, mas divididos no térreo por uma saliência do pátio e das zonas de estocagem.

O bloco da esquerda compreende: no térreo, a oficina de forjadura estampada; no primeiro andar, a oficina da grande linha de montagem, a 85; no segundo andar, uma parte da oficina de pintura, que se estende até o segundo andar do bloco da direita.

O bloco da direita compreende: no térreo, uma área de estocagem; na sobreloja, um pouco abaixo do nível do primeiro andar, a oficina de soldagem, a 86; no segundo andar, a oficina de pintura.

Passemos ao processo de montagem.

Caminhões de entrega, vindos de outras fábricas às vezes distantes, depositam no pátio e nas diversas áreas de estocagem, *containers*, blocos de motores e peças de chapa moldadas ou em placas finas. Os principais componentes do esqueleto da carroçaria chegam em peças já moldadas; as portas, os pára-lamas, etc.

Na oficina de forjadura estampada, preparam-se algumas peças suplementares, procedendo-se a uma primeira rebitagem do conjunto. De lá sai uma espécie de carcaça de chapa, desconjuntada e como se estivesse remendada de todos os lados, mas na qual já se reconhece o aspecto do 2CV. É a “caixa”

Essa “caixa”, acompanhada das portas e dos pára-lamas (que continuam separados e assim ficarão até a montagem na grande linha da oficina 85), parte para a oficina de soldagem, a oficina de Gravier, onde se fará desaparecer fendas e rebitagens aparentes, a fim de dar um aspecto de unidade ao conjunto da carroçaria. Já descrevi esse semicírculo de uns trinta postos que se acha na sobreloja, seu cinzento e sua poeira de ferro, seu cheiro de queimado e os feixes de faíscas pálidas – meu primeiro posto de trabalho na Citroën.

Depois da oficina de soldagem, a caixa, tragada por um túnel rolante, parte para a oficina de pintura (banhos químicos, revezamento dos pintores a pistola nas nuvens de vapor, ácidos corrosivos, vernizes...), depois desce novamente por um elevador de carga para a oficina da grande linha de montagem, onde se fixa o motor sobre o chassi e onde se põem as guarnições (estofamento, vidros, revestimentos, rodas, painel de controle, etc.).

Em seguida, vem o acabamento, as últimas verificações, o ensaio, e o carro é levado por um “condutor” que se põe no volante e

vai estacioná-lo provisoriamente, à espera de ser posto num reboque de caminhão que o levará para seu destino de mercadoria: a venda.

A fábrica vomita um carro acabado de quatro em quatro minutos.

Todas as transferências de uma oficina para a outra são feitas por meio de máquinas (pontes aéreas, túneis rolantes, linhas de montagem ou cabos aéreos, elevadores de carga), com excessão da passagem das "caixas" da oficina de forjadura estampada para a oficina de soldagem. É aí que intervenho: meu novo posto está intercalado entre as duas primeiras etapas da montagem. Nenhuma ligação material existe entre a oficina de forjadura estampada e a de soldagem – as duas oficinas ficam uma no bloco esquerdo, a outra no bloco direito, sendo separadas pela saliência do pátio – é preciso ir buscar a "caixa" rebitada e transportá-la a uma distância de cinquenta metros através do pátio até os pés da oficina de soldagem, de onde o guindasteiro a levanta para a sobreloja.

Esse transporte das "caixas" é feito em cima de carrinhos de ferro baixos, pesados, montados sobre pequenas rodas, que aderem pesadamente ao asfalto do pátio e quando são deslocados rosnam e gemem.

Terei então cerca de cento e cinquenta "caixas" a transportar diariamente nesses carrinhos. Devo empilhar os carrinhos descarregados, no ponto de chegada; levá-los de volta a seu ponto de partida, na saída da oficina de forjadura estampada, em lotes de cinco. Cento e cinquenta "caixas" na ida, trinta vezes cinco carrinhos de ferro na volta. É o mais duro: devem pesar mais de cem quilos em cada viagem; mais tarde, uma vez sozinho, tentei dividir a volta: mas concluí rapidamente que era uma má idéia: os carrinhos são tão baixos que, se empurrados vazios ou apenas dois um sobre o outro, tem-se que andar curvado, quase que de quatro pés; com a continuação, a posição torna-se insuportável; é melhor empilhar os cinco e ter onde pegar a um metro do chão – arrasta-se os cento e tantos quilos de ferro mas, pelo menos, pode-se ficar quase em pé.

Tudo isso num pátio aberto a todos os ventos, a todas as chuvas, muitas vezes escorregadio, cheio de caminhões, de reboques, de *containers*. E, como única companhia permanente (ou quase), o ajustador Danglois, pressionando-me para andar mais depressa.

Não, nada de misturar-me novamente aos camaradas das oficinas.

Depois da contenção, os trabalhos forçados.

Danglois terminou suas explicações. Para me fazer começar, colocou-se a alguns metros do meu ponto de partida, perto da porta corredia da oficina de forjadura estampada, de onde provém distintamente o estrondo repetido das prensas. Instintivamente, o ajustador adotou a posição tradicional de guarda de forçados, pernas abertas, mãos nos quadris. O cinto do seu blusão cinzento amarrado frouxamente abaixo do ventre, acentua sua obesidade caricatural, quase obscena.

Pego um carrinho de um vermelho sujo – tilintar de ferragem – o ferro gelado queima-me as mãos. Coloco a “caixa” em cima do carrinho, meio desajeitado, procurando a melhor maneira de pegar essa bizarra montagem de pedaços de chapa, toda remendada. E parto, curvado sobre o meu carregamento. Contato frio da chapa crua, tomo cuidado para não me cortar, as bordas são afiadas e ameaçadoras... Paro e volto para pedir luvas.

Danglois: “Não tem, vire-se”

Depois, escarnekedor: “De qualquer maneira, você está nisso para dar duro”.

Nada a responder. O súbito acesso de raiva que provoca o arbitrário, a imbecilidade arrogante, segura de si mesma. Estava um pouco esquecido disto. Fazem bem, de certo modo, essas pequenas injustiças inesperadas que desabam de forma absurda, inesperadamente. A combatividade acorda. Trinca-se os dentes, espera-se a desforra.

Lanço um olhar de ódio a Danglois e volto a empurrar meu carrinho.

Um vento gelado. A chuva, em rajadas, atravessa o tecido fino do meu macacão azul de trabalho. Ainda estou vestido como nos meus vaivens sonolentos no entreposto da rua National. Nesse pátio, sinto-me como se estivesse nu, traspassado, completamente molhado: a chuva primeiro, e em seguida, no fim de uma meia hora, o suor. Preciso providenciar um blusão, equipar-me. Luvas, também. Amanhã. Hoje: calos d’água e rachaduras.

Esse serviço de trabalhador braçal, esgotante e exposto às intempéries, é um dos postos mais desagradáveis da fábrica. Além

disso, Danglois e, de vez em quando, Gravier, vêm me aporrinhar e me provocar. (“Então, só quatro caixas” de vantagem? Não dá. Mais depressa”). Quanto ao contramestre Gravier, diverte-se vindo cronometrar o meu trabalho ocasionalmente, dizendo-me com uma voz sibilante: “Os senhores são pacientes, nós somos mais pacientes do que os senhores” (Passou a me chamar de senhor desde que soube que sou “universitário” e não operário).

A Citroen está fazendo tudo para me obrigar a pedir as contas. Mas o resultado é inverso. No fim de três semanas desse regime, eu tinha perdido quase dez quilos mas recobrou uma boa parte do meu moral. Jurei não sair, resta-me apenas manter a decisão. Trato Danglois com ironia. Gravier com o silêncio. Nas pausas, reencontro Sadok e Mulud, alguns camaradas da oficina de soldagem que havia perdido de vista. Os empilhadores, de passagem, vêm discutir. Na cantina, retomo contato com os membros da comissão, com meus camaradas da oficina da grande linha, com Mohamed, o cabila, e com o pessoal da oficina de pintura. Mesmo Jojô, o velho cegetista, meu antigo vizinho de vestiário, está sempre lá, contente de me rever. A impressão de cataclisma que eu tinha ressentido no momento em que, de uma só vez, nossa greve foi esmagada, fui exilado na rua National, e a comissão de base perdeu seus elementos mais ativos, compelidos a pedir suas contas, essa impressão desapareceu como um ferimento que cicatriza. Tudo continua como era antes. Eles e nós. Eles, sempre tão facilmente inspiradores de ódio (reencontrei-os agora, estou alerta, agüento firme, banhado em suor, os rins doloridos, as mãos amortecidas, trincando os dentes quando eles troçam). Nós, indefinidamente renovados mas inventando constantemente a resistência – as vagas de mau humor, os gritos de raiva contra o minuto roubado no lanche, as inexplicáveis reduções de velocidade da linha e os acidentes da sexta-feira, quando, de repente, um grampo se torce e bloqueia a engrenagem no meio do estourar de risos e das borrachas que voam em todos os sentidos; nós, os projetos na cantina, os jornais e os panfletos que circulam e as notícias que trocamos; nós, o sanduíche que dividimos, o cigarro oferecido, o gesto de ajuda e reconforto quando estamos perto de “afundar”; nós, falando todas as línguas e vindo de todos os países, misturados, espalhados, separados, reencontrados, sempre outros e sempre próximos. Não voltei para as oficinas mas



sinto-os bem perto de mim e as notícias me chegam, e minhas raivas misturam-se às dos outros. E meu próprio ódio contra Danglois, Gravier e os que lhes dão ordens, vivo-o como um sentimento de participação. Um sentimento de classe.

Ora, tente esquecer a luta de classes quando você é operário de fábrica: o patrão, ele, não o esquece e você pode contar com ele para lembrar-lhe que ela existe!

Depois de ter transportado meus cento e cinqüenta 2CV e ter completado minha jornada de homem-linha, entrava em casa e me deixava cair como um massa. Já não tinha forças para pensar em muita coisa mas, pelo menos, dava um conteúdo preciso ao conceito de mais-valia.

O encontro com Ali teve um papel decisivo na transformação do meu estado de espírito. Um choque de tal modo complexo que mesmo hoje não posso defini-lo com exatidão, embora já quase dez anos se tenham transcorrido. Um bafo de ar vindo do alto mar, a súbita visão de massas tão mais longínquas e mais obscuras, também a descoberta de algo de fraternal e de trágico, ao mesmo tempo. Mas as palavras, subitamente, parecem-me fracas e inexatas.

Só conheci Ali durante um dia.

Um dia completo de trabalho, das sete horas da manhã às cinco da tarde.

E, embora nunca mais o tenha visto, penso nele com freqüência.

Naquela manhã, meu trabalho de homem-linha tornou-se agradável devido a uma variante.

Houve um incidente na oficina de forjadura estampada. Várias prensas estavam funcionando com irregularidade, o pessoal das ferramentas e os eletricitas estavam a postos, toda uma confusão por enquanto ineficaz: as "caixas" só saíam intermitentemente. A regularidade das minhas idas e vindas, bem como o abastecimento contínuo da oficina de soldagem estavam assim prejudicados. Mas esse tipo de interrupção era previsto e um dispositivo complementar foi posto em ação.

Assim que cheguei, às sete horas, Danglois levou-me a um vasto edifício, isolado na extremidade do pátio, onde estão empilhadas em várias fileiras centenas de "caixas" de 2 CV. É uma reserva. Lá

está um homem, em pé, no meio de uma fila. Danglois indica-o a mim com um gesto negligente do polegar: "Ele passará as "caixas" a você toda vez que acontecer uma falha na saída da oficina de forjadura estampada; basta você passar por aqui para encher a falha. Tá?" Respondo vagamente com a cabeça. Quanto ao homem, ele não se mexeu. Parece até que não entendeu. Danglois apressa-se para começar meu circuito. Saímos juntos. Dirijo-me rapidamente para a oficina de forjadura estampada.

Começo. "Caixas" Pilhas de carrinhos. "Caixas" O trajeto, que agora conheço de cor, até o mínimo defeito do asfalto, as figuras imaginárias e as letras mal formadas que penso ler nas irregularidades do solo, as obstruções habituais do pátio, o rangido das rodas, essas rotinas que penetram no crânio e nos músculos até se tornarem insensivelmente uma parte de seu ser. Depois é necessário um certo tempo para afastar esses hábitos absurdos. "Caixas" Carrinhos. Uma falha. A oficina de forjadura estampada parou de abastecer. Passo ao prédio de estocagem. O homem dá-me uma "caixa", prepara uma segunda. Rápido, dirijo-me à oficina de soldagem. O guindasteiro impacienta-se: grita-me para que me apresse. Vejo, lá em cima, o chefe de equipe ao lado dele, apressando-o para que vá mais rápido. Rápido, voltar ao prédio de estocagem. Levar a "caixa" (o homem prepara uma terceira). O guindasteiro. Volta à oficina de forjadura estampada. Ainda não há "caixas" O prédio de estocagem. Uma "caixa" Não há mais carrinhos de ferro. Recuperá-los junto à oficina de soldagem, fazendo uma pilha de cinco. Levar tudo para a estocagem. Apanhar uma "caixa" Mais depressa, grita o guindasteiro, apertado pelo chefe de equipe da oficina de soldagem. Outra. Outra. Ir ver na oficina de forjadura estampada. Está funcionando novamente. As "caixas" começam a se amontoar em desordem diante da porta da oficina e a obstruir a passagem. Uma empilhadeira bloqueada: o empilhador grita para que eu me afaste. Desloco duas ou três "caixas" e recomeço a me abastecer aqui. "Caixas" Retorno dos carrinhos. O circuito ritual, correndo, pois estou atrasado. Nova parada da oficina de forjadura estampada. Correr ao prédio de estocagem. O homem passa-me uma caixa...

Cada vez que torno a passar pelo entreposto lanço-lhe um rápido olhar, às vezes um sorriso, mas sem ter tempo de parar, nem de lhe falar. Por sua vez, ele não diz uma só palavra.

É grande, muito magro, de pele morena. Tenho a impressão de que o conheço de vista por ter notado, cruzando-o nas oficinas ou nos vestiários, a tatuagem azul, em forma de ponto, que tem na testa, entre as sobrancelhas, e que acentua seu aspecto inacessível. Logo que entro no prédio, ele me entrega uma caixa que carrega com seus braços bem abertos, num movimento regular e preciso, sempre idêntico. Depois, retoma rapidamente sua postura: imóvel, ereto no meio do entreposto, braços cruzados, o olhar distante, como se fosse a sentinela avançada de um acampamento do deserto.

Por várias vezes, fiz menção de lhe falar mas estou muito ocupado, correndo pelos três cantos do pátio com minhas carroçarias desconjuntadas e meus carrinhos de ferro. E, como ele parece ausente, a manobra repete-se em silêncio.

Oito horas e quinze: pausa de dez minutos para o lanche. Vou me abrigar no depósito de estocagem, frio mas protegido da chuva fina que continua a bater no pátio em pequenas bátegas. Encosto-me numa carroçaria e tiro meu sanduíche. O homem da tatuagem não se move. Sempre em pé, indiferente à pausa: parece que não lhe interessa. Aproximo-me e proponho dividir o meu sanduíche pois ele parece nada ter trazido para comer. Lança um olhar ao pão de onde sai um pedaço de presunto e balança a cabeça em sinal de recusa:

“Eu não como porco.”

Em seguida, com uma voz grave, como se não se dirigisse a mim diretamente mas prosseguisse no seu sonho:

“Eu sou filho de marabu.

Meu pai é um marabu muito importante, um grande religioso. Estudei muito.

Estudei muito o árabe.

A gramática árabe.

É muito importante”

Um silêncio. Em seguida, repentinamente, fixa-me com o olhar (a surpresa desses dois olhos brilhantes, de um negro profundo!) e emprende um longo discurso do qual tenho dificuldade em compreender completamente o sentido. Seu francês é entrecortado, com um sotaque enrolado, parecendo-me que emprega com frequência uma palavra por outra e, às vezes, até palavras desconhecidas. Ape-

sar de tudo, compreendo que se chama Ali, que é marroquino, de uma família muito religiosa, que fez seus estudos corânicos, que seu pai morreu, que os seus parentes vivem na miséria há muito tempo. Segue-se a descrição de um embrulhado episódio pessoal, em que aparece repetidamente uma faca e cujo sentido geral me escapa. Parece-me que ele entremeia sua descrição com citações do Alcorão, a significação das quais percebo ainda menos. Depois, sem transição, pronuncia distintamente – como se soletrasse para que eu entendesse bem – algumas frases curtas. Então, compreendo de novo e o que ele me diz impressiona-me profundamente:

“A língua árabe é uma grande língua.

Foram os árabes que inventaram a gramática.

Eles inventaram também a matemática e os números para o mundo inteiro.

Eles inventaram muitas coisas”

Elêvou a voz e sua altivez ressoava estranhamente no entreposto metálico, que respondia com o eco.

Emocionado, começo uma resposta um pouco solene, procurando palavras para dizer, em frases simples, que tenho um grande respeito pela cultura árabe. Enquanto preparo essa resposta, parece que nos vejo de longe, sós, em pé, face a face, nesse prédio vasto e vazio, em que só há pilhas de “caixas”, ferragens cinzentas, estúpidas armações de carros a fazer. Eu no meu macacão azul de trabalho, gasto, rasgado pelas chapas agudas que nele se agarram. Ele, flutuando num macacão de trabalhador braçal, largo demais para sua magreza e curto demais para seu alto porte. E esse diálogo solene, irreal, de plenipotenciários de longínquas culturas, de longínquas línguas, de longínquas formas de ser. E nada disso parece-me ridículo, nem fora do lugar, mas, ao contrário, grave e importante.

O fim da pausa, concretizada por um rugido de Danglois que apareceu na moldura da porta (“Você tá esperando o quê?”) interrompendo meu discurso no meio de uma frase. Devo recomeçar meus vaivens, deixando Ali plantado no meio do armazém, sempre no mesmo lugar.

Circuito ritual durante um certo tempo, depois nova parada da oficina de forjadura estampada. Venho apanhar uma “caixa” do estoque de Ali. Agora, tenho a impressão que me olha com simpatia. Pelo menos, seu rosto parece-me menos rígido. Gostaria de falar-

lhe, de prosseguir nosso diálogo de ainda há pouco mas não há tempo. Digo, apenas, de passagem: "Tudo bem? – Tudo bem!" responde ele com um ligeiro movimento dos lábios, que poderia passar por um sorriso. Para bem dizer, durante todo esse dia de trabalho não o vi sorrir mais do que isso: creio que Ali era um homem que não sorria.

Uma hora depois de recomeçar, tendo o ritmo se acelerado ainda mais, fico completamente ultrapassado. O problema da oficina de forjadura estampada quebrou meus hábitos. Impossível reencontrar um ritmo. No setor de Gravier, o guindasteiro enerva-se, grita-me para que vá mais depressa, que ele só tem uma ou duas "caixas" de vantagem, que vai haver uma falha na linha. Por pouco que me abasteça regularmente no armazém de estocagem, a oficina de forjadura estampada recomeça de surpresa e, em dez minutos, forma-se todo um amontoado de "caixas" na porta da oficina – engarrafamento de empilhadeiras, reclamação dos empilhadores, chegada ruidosa de Danglois... Depois, nova pane na oficina de forjadura estampada, corrida para Ali, reclamações do guindasteiro e assim por diante.

Às dez horas, estou suando, sem fôlego, enervado e não consigo obter o menor avanço.

Como torno a passar no armazém para buscar uma "caixa", Ali me diz: "Estou com frio"

Situação absurda. A tarefa que lhe foi dada só exige alguns movimentos cada quarto de hora, mais ou menos: o resto do tempo, ele gela no lugar, imóvel no seu depósito glacial.

Inversamente, agito-me em todos os sentidos, estou tão suado quanto ele está gelado.

Parece lógico fazer uma média e concordamos em mudar de método: de ora em diante, faremos o trabalho em conjunto, dividindo-o pela metade. Ali fará paralelamente meu circuito – oficina de forjadura estampada, soldagem, estoque – transportando uma parte das "caixas"

Eu mesmo me abastecerei nas pilhas do depósito de estocagem quando faltarem caixas. Esse arranjo permitirá a Ali movimentar-se um pouco e a mim reduzir o ritmo. A dois, conseguiremos fazer o trabalho muito bem, sem correr.

Uma pequena meia hora tranqüila. Essa nova situação convém muito bem a nós dois. Nisto, catrapus!: despenca Danglois, louco de raiva, beijo torcido (creio que ele baba) o blusão cinzento batendo na gordura a todo instante. Grita-nos, a nós, muito espantados: justamente, acabamos de restabelecer o avanço no abastecimento de "caixas", os chefes deviam estar contentes.

"Que é isso? Que é isso? Que bordel é esse? Os carrinhos, com você; o armazém, com ele"

E, voltando-se para Ali:

"Meta-se no armazém e que eu não veja mais você no pátio, ouviu?"

Ali encolhe levemente os ombros, faz-me um pequeno sinal de que nada pode fazer e volta ao prédio de estocagem com um passo cadenciado.

Tinha esquecido que estava no pátio para "me lascar". São coisas que contam mais do que a produção imediata dos 2 CV. Ou melhor, é através de tais coisas que a Citroen pretende garantir a longo prazo a produção dos 2 CV. Gravier jurou que me obrigaria a pedir minhas contas: tanto pior se a linha de soldagem ficar permanentemente ameaçada de falha. É um risco a correr, pois isso pode constituir um motivo de sanção e mesmo de demissão (de fato, alguns dias mais tarde, eles me farão uma advertência por produção insuficiente). Para mim, portanto, é o tratamento normal. Mas Ali? Por que Danglois entrou com essa violência contra o marroquino?

Compreendo que o posto de Ali é também punitivo. Grande e robusto, ele está muito mais desgastado por essa longa espera imóvel no frio, do que se estivesse fazendo um trabalho pesado. Meu caso é o inverso: o esforço físico intenso torna-se rapidamente muito penoso. Em suma, Gravier e Danglois conseguiram com isso o que se pode chamar de organização racional do trabalho. Freqüentes, essas combinações absurdas, maneiras de fazer sentir quem manda: o próprio trabalho é construído como um sistema de repressão, bastando um pequeno aperto para atingir os limites do tolerável.

Mas, por que Ali?

Aproveito uma volta no armazém de estocagem para colocá-lo a questão: "O que é que eles têm contra você?"

Ali: “É porque eu saio às cinco horas”

Assim, ele faz parte do punhado de irredutíveis que se obstinam a recusar a “recuperação”, cerca de dois meses após o começo do movimento! Entretanto, eu jamais o tinha visto nas reuniões da comissão e ninguém jamais me havia falado dele.

Digo a mim mesmo que Ali leu nosso panfleto na sua versão árabe – imagino-o sozinho decifrando atentamente as curvas majestosas e os arabescos, que lhe falam da dignidade atingida e da greve pela honra – e que ele tomou sua decisão sem consultar ninguém, irrevogavelmente.

Digo-me também que Primo nunca encontrou Ali mas que, no momento de redigir o panfleto, soube encontrar as palavras que o sensibilizariam.

Penso que eu só estou de passagem mas que sempre haverá, nas fábricas, Primos e Alis.

Meio-dia. Cantina. Não vejo Ali.

O horário que começa às doze e quarenta e cinco apresenta-se de forma favorável: Danglois desapareceu – sem dúvida saiu algumas horas na qualidade de delegado, esse ajustador-rugidor que supostamente nos representa no sindicato CFT. Deixamos passar um certo tempo (talvez demore tomando uns calvados?) e depois, não o vendo reaparecer, retomamos nosso acordo da manhã. A dois sobre todo o circuito. Por vezes, para conversar, colocamo-nos lado a lado atrás da mesma carroçaria que empurramos tranqüilamente.

Nem sempre é fácil compreender o que diz Ali. Às vezes precipita-se, gagueja, as palavras entrechocam-se. Há pausas, longos silêncios. Em geral, consigo segui-lo.

De repente, Ali começa a me falar de sua vida de há muito tempo. Aldeia muito pobre, no sul do Marrocos. Família numerosa, miserável, irmãos e irmãs mortos na infância. A ocupação francesa. Uma lembrança, sobretudo, que lhe vem com força:

“Havia um capitão francês na aldeia.

O capitão tinha um grande cachorro preto.

Toda semana, era uma família que devia alimentar o grande cachorro preto, com carne.

Todo mundo tinha medo dessa semana.

Quando se dava comida ao cachorro, as pessoas não tinham mais o que comer: nós, as crianças, passávamos fome toda a semana.

Todo mundo tinha medo da semana do cachorro preto”

Pára um segundo, imobilizando a carcaça de 2 CV que empurramos. Como se os terrores de sua infância subissem de repente à garganta. Seus olhos se pertubam como se visse outra coisa. É um choque para mim, entrever subitamente no rosto anguloso do adulto os traços aflitos da criança marroquina de outrora, da criança para sempre esfomeada, da criança que o grande cachorro preto perseguirá até à morte. Não sei o que dizer. Murmuro:

“É terrível... É o colonialismo”

Voltou a si. Estamos novamente empurrando o carrinho. Ele me dá essa estranha resposta:

“Não, o ‘coronelialismo’ é bom”

?

“O ‘coronelialismo’ é bom. Coronel Nasser. Coronel Boumedienne. Para nós, é bom”

Nossa conversa, entrecortada pelo transporte de “caixas”, pelas manobras de carga e de descarga, pelo manejo dos carrinhos de ferro, apaga-se e depois recomeça, com momentos de comunicação e outros de estranheza. Salta com uma lembrança, com uma questão. Bloqueia-se com uma palavra incompreensível.

A alguma coisa que lhe digo ou que lhe pergunto (o que seria?, uma comida ou qualquer coisa de fumar, já não sei mais) ele responde com energia:

“Não, nunca faço isso, e ‘judeu’ ”

Eu: “Como, ‘judeu’?”

Ele: “Quer dizer: não presta, não se deve fazer”

Eu: “Mas não, ‘judeu’ é um povo, uma religião.”

Ele: “Não, não. ‘judeu’ é o contrário dos outros. Diz-se ‘judeu’ para dizer que não é assim que deve ser”

Eu: “Mas existe uma língua judia...”

Ele: “Uma língua judia? Não! Não!”

Eu: “Sim, ela se chama hebraico.”

Ele: “Não, escrever ‘judeu’ é escrever árabe ao contrário. Escreve-se igual mas num outro sentido.”

Paro.



“Escuta, Ali, sei o que estou dizendo, eu mesmo sou judeu.

E ele, sem se alterar, com um indulgente balançar de cabeça e quase um esboço de sorriso:

“Mas você não pode ser ‘judeu’ Você é bom. Judeu quer dizer que não presta.”

Isso poderia ter durado horas. Novo impasse. As operações de descarga das “caixas” nos interrompem outra vez.

A tarde escoou-se assim, caótica. Abismo de duas línguas, de dois universos. Tentava imaginar em que mundo vivia Ali, como ele compreendia as coisas e fui assaltado por uma impressão de infinito. Seria preciso falar anos, dezenas de anos... Não deveríamos nunca ter nos encontrado e o acaso nos pôs face a face. O acaso? Nem tanto. A greve e suas conseqüências, mais ou menos diretas. E eu tinha, ao mesmo tempo, o sentimento de um Ali muito próximo. O grevista solitário e obstinado, a criança do cachorro preto, a vítima de Danglois. Um irmão obscuro surgido da noite durante um instante e que ela ia novamente tragar.

De fato, ele era transferido de um posto para outro, de vexame em vexame. Desapareceu na manhã seguinte. Em seguida, tive notícias intermitentes de Ali por pessoas que o conheciam de vista (Ah! sim, o grande marroquino, com uma tatuagem azul na testa, o que quase nunca fala e que continua a sair às cinco horas... Espere aí... creio que o vi conduzindo baldes na pintura.”)

Finalmente, soube que tinham-no fixado na fábrica de Javel. Na limpeza dos mictórios.



## A BANCA

Julho.

Na oficina de soldagem, onde acabam de me botar, faz um calor escaldante. Todas as superfícies parecem ter-se transformado em chapas de aquecimento, que nos cercam e desfilam diante de nós, ardentes. Feiura de esqueletos de ferragem rebitados, remendados, descascados. Sempre o espocar das chamas dos maçaricos, as girândolas de faíscas brancas, o ferro queimado e o martelamento das chapas. As caixas deslizam, idênticas e imperturbáveis, através do que se tornou uma estufa. Temos a impressão que vamos nos fundir e dissolver. Um ambiente cinzento e cheio de vapores; nada para respirar senão baforadas de uma atmosfera tórrida, o cheiro repulsivo das chapas queimadas e a poeira de ferragem. As roupas sujas colam-se com o suor, tudo torna-se úmido e a transpiração faz la-crimejar.

Faltava um trabalhador braçal no setor de Gravier, para secundar o guindasteiro que suspende as caixas do pátio e as coloca no ponto de partida da linha. Fui designado para esse serviço.

Os trabalhos forçados no pátio duraram cerca de quatro me-

ses. Curvado atrás dos meus carrinhos, os olhos fixos no asfalto, senti, mais do que vi passar, a primavera e começar o verão. Fustigado por Danglois, de quando em quando vítima da zombaria de Gravier, estava convencido de que lá me deixariam até o final do mês de agosto. Mas decidiram transferir-me.

Eis-me então ajudante do guindasteiro, no posto de entrada da oficina de soldagem. Recebo e verifico os pára-lamas, as capotas e as portas, colocando-os sobre grandes cavaletes de ferro que acompanham as caixas na linha. Entrego ao retocador as portas defeituosas e coloco-as novamente no circuito depois de refeitas. Quando as caixas são engolidas pelo túnel rolante que as leva à oficina de pintura, as plataformas sobre as quais elas deslizaram durante todo o percurso da linha são automaticamente empurradas para a lateral, onde se amontoam. Cabe-me trazer regularmente estas plataformas ao ponto de partida da linha, de modo que o guindasteiro possa nelas depositar as caixas que vão chegando, na cadência de uma cada três ou quatro minutos.

O guindasteiro é um argelino, Kamel. Tem cerca de vinte e cinco anos. Seu penteado é excêntrico, gênero Beatles, armado e cheio de brilhantina. No trabalho, usa um macacão esverdeado, apertado na cintura; mas, em civil, veste-se de maneira agressiva, *blaser* com botões dourados e sapatos pontudos. Tem um ar de gigolô. Aliás, dizem que ele é um pouco. Que tem conhecidos estranhos em Pigalle e em Barbès, que de vez em quando mulheres muito pintadas vêm esperá-lo na saída. Em relação a mim, seu "ajudante", é francamente arrogante, aproveitando-se da situação para me dar ordens e para me tratar como um lacaio. Aparentemente, ele ocupa esse posto estratégico de abastecimento da linha porque deu prova de ser bajulador e porque sua concepção da cadência de produção convém aos chefes. Gravier e Antoine confiam nele. Kamel não tem nenhum relacionamento com os outros operários. Reina sobre seu guindaste e sobre a entrada da oficina, dominando com o olhar o pátio, alguns metros abaixo, ativo, autoritário, carregando a linha sem interrupção.

Um dia, no lanche, falamos da greve contra a "recuperação" Vangloriou-se de nunca a ter seguido, ao contrário de vários "imbecis" da 86 que ficaram malvistas por Gravier. Retruquei rudemente, o tom subiu rápido, mas nossa disputa foi interrompida pelo funcionamento da linha. Depois disto, não nos falamos mais, a não

ser no decorrer do trabalho – ele, para me apressar ou gritar comigo; eu, para mandá-lo para o inferno.

Nada mudou na oficina de soldagem, desde aquele dia de setembro de 68, quando da minha efêmera designação para a solda com o estanho. A dez metros de mim, Mulud refaz indefinidamente os mesmos gestos. Bastão de estanho, chama do maçarico, vaivém da espátula, uma curva lisa (sei que a impressão de facilidade é apenas aparente, que é preciso dominar a mão com precisão milimétrica, contrair os músculos e os nervos, controlar bem a pressão dos dedos). Feito um 2 CV, outro se apresenta, curvatura quebrada, fenda no lugar da solda: bastão de estanho, maçarico, espátula, novamente uma curvatura lisa. Um 2 CV feito, um outro a fazer... Cálculo. Cento e cinquenta por dia. Duzentos e vinte dias por ano. Nesse momento, fim de julho, ele deve estar perto do trigésimo terceiro milésimo. Trinta e três mil vezes por ano, refez os mesmos gestos, enquanto que outros iam ao cinema, batiam papo, amavam-se, nadavam, esquiavam, colhiam flores, brincavam com seus filhos, escutavam conferências, empanturravam-se, passeavam, falavam da Crítica da Razão Pura, reuniam-se para discutir sobre barricadas, sobre o fantasma da guerra civil, sobre a questão do fuzil, sobre a classe operária como sujeito e sobre os estudantes como substitutos do sujeito e da ação exemplar que revela, e do detonador, enquanto o sol se erguia sobre Granada e o Sena marulhava docemente sob a ponte de Alexandre III, enquanto o vento dobrava os trigais, acariciava a erva das campinas e fazia murmurar as folhagens nos bosques... Trinta e três mil carcaças de 2 CV desfilarão diante de Mulud, desde setembro, para que ele soldasse trinta e três mil vezes uma fenda sempre idêntica de cinco centímetros de comprimento e ele, cada uma destas vezes, pegou o bastão de estanho, o maçarico, a espátula. Ereto, as têmporas grisalhas, os olhos um pouco gastos, parece ter algumas rugas suplementares.

A linha de montagem do setor de soldagem forma um semicírculo. Uns trinta postos nela se sucedem, onde executa-se a centena de pontos de solda que a caixa deve receber antes de deixar a oficina 86.

Um posto, separado dos outros. Lá, afastado de todo mundo, no interior do semicírculo, um velho operário, solitário diante de

sua banca, retoca as portas imperfeitas. À sua esquerda, uma pilha de portas defeituosas, que eu colocara ali após um rápido controle das que chegam no começo da linha. As rachaduras, os choques, as partes pregadas ou moldadas irregularmente, as protuberâncias e os buracos são para ele. Refaz tudo, repara tudo, empilhando à sua direita as portas consertadas. Venho apanhá-las e ponho-as no circuito, antes do ponto donde o conjunto inteiro parte para a pintura.

O retocador de portas é francês. Um homem de cabelos brancos, meticuloso, cujos gestos hábeis observo com admiração. Parece um pequeno artesão, quase fora de lugar, esquecido como um vestígio de uma outra época no encadeamento repetido dos movimentos da oficina. Tem numerosas ferramentas à sua disposição. Instrumentos de polimento, martelagem, brunidura, ferro de soldar, estanho, maçarico, misturados numa espécie de bricabraque familiar onde movimenta-se sem hesitar – e cada retoque corresponde a uma operação especial, quase nunca idêntica à precedente. São os incidentes da forjadura estampada, dos transportes, dos solavancos e das colisões, das peças caídas no chão ou batidas por alguma empilhadeira que determinam o que ele terá de endireitar, tapar, soldar, polir, retificar. Cada uma das vezes, ele pega a porta defeituosa, olha-a atentamente, passa um dedo sobre as irregularidades (ausculta tão concentrado como um cirurgião antes de uma operação), larga-a, toma sua decisão, dispõe as ferramentas que lhe serão necessárias e põe-se a trabalhar. Trabalha curvado, a dez ou vinte centímetros do metal, preciso na imagem ou na martelagem, só recuando para evitar a girândola de faíscas da soldagem ou a chuva das aparas metálicas do polimento. Um artesão, quase um artista.

O mais surpreendente é sua banca.

Um engenho indefinível, feito de pedaços de ferragem e de hastes, de suportes diversos, de tornos improvisados para calçar as peças, com buracos por toda parte e um ar inquietante de instabilidade. Mas é só na aparência. A banca nunca o traiu, nunca desmoronou. Observando-o trabalhar durante algum tempo, compreende-se que todas as aparentes imperfeições da banca têm sua utilidade: por esta fenda, ele pode enfiar um instrumento para escorar uma parte escondida; por este buraco, passará a haste de uma soldagem difícil; por este espaço vazio, em baixo – que torna o conjunto tão frágil na aparência – ele poderá completar a martelagem sem precisar virar a

porta já **especada**. Essa banca inventada, foi ele mesmo quem fez, modificou, transformou, completou. Agora ela faz parte dele, ele sabe de cor suas possibilidades: duas voltas de parafuso aqui, três voltas de porca lá, uma cunha elevada de dois encaixes, uma inclinação retificada de alguns graus, e a porta fica exatamente como é preciso para que ele possa soldar, polir, limar, martelar, no lugar exato do retoque, por mais excêntrico e de difícil acesso que possa ser – em cima, embaixo, de lado, nos ângulos, enviesado, no interior de uma curva, na extremidade de uma borda.

O retocador chama-se Demarcy. Tem várias qualificações, em chapa e soldagem. É um profissional – P I, creio, ou algo parecido. Na oficina de soldagem, é o único profissional em fabricação. (Nas outras oficinas, existem alguns profissionais em fabricação, no mais das vezes nas máquinas. Mas a maior parte dos profissionais da fábrica estão no ferramental e na manutenção.).

Sua idade, sua qualificação, sua experiência, tudo isso faz com que ele goze de um certo respeito. Ninguém o trata com intimidade, todo mundo evita incomodá-lo. Até o contramestre e o chefe de equipe modificam um pouco seu tom habitual para falar com ele. Tornam-se quase cortesês.

Demarcy, ele próprio, não se considera um homem importante. Quando se dirige a alguém, é sempre com polidez. É verdade que as ocasiões ocorrem raramente. Muito concentrado no seu trabalho, dá a impressão de ser um homem de temperamento mais para o taciturno. O relativo isolamento do posto parece convir-lhe. Faz o que tem de fazer, não pede nada a ninguém e ninguém lhe pede nada. Em geral, se tem um problema – um instrumento que se quebra, um material que falta – ele próprio o resolve: conserta a ferramenta ou **vai-se abastecer** no armazém ou **arranja** sua banca de modo a inventar um método inédito.

Ora, nessa segunda quinzena do mês de julho, uma ameaça paira sobre Demarcy e sua banca. O retocador está na mira da Organização do trabalho – mas ainda não sabe.

Nessa segunda quinzena do mês de julho, quando o torpor do verão já nos esmorece, e que os cheiros de suor, cada vez mais fortes, misturam-se aos cheiros do óleo quente e do metal queimado; quando as oficinas transformam-se em fornalhas; quando homens **desmaiam** com mais freqüência na oficina de pintura e mulheres no estofamento; quando o ar fica rarefeito; quando os líquidos apodre-

cem mais rapidamente; quando as cargas ficam mais pesadas; quando as línguas tornam-se secas e as roupas mais úmidas; quando em toda pausa dirigimo-nos em massa para as aberturas em busca de uma hipotética ventilação, nessa segunda quinzena do mês de julho, a Organização do trabalho ronda.

A chefia está atacada de um ligeiro acesso de febre. Torna-se mais visível.

Há mudanças, transferências, reagrupamentos.

Modificações são feitas na produção.

Em nossas linhas de montagem de 2 CV, introduziram novos carros. Os Ami 8. Para cada quatro ou cinco 2 CV, um Ami 8. De repente, alguns postos foram modificados, trouxeram novas ferramentas ou substituíram as antigas.

Racionalização, como eles dizem.

Cronometra-se (disfarçadamente: o blusão branco passeia com o cronômetro no bolso, coloca-se atrás do sujeito que trabalha, *clac* no bolso, o fulano faz seus movimentos habituais, *clac* no fim da operação, ninguém viu, ninguém soube; agora é só afastar-se com passos lentos e ir ler, à parte, tranqüilamente, o resultado; está registrado). Põe-se tudo isso em fichas, somos decompostos e recompostos quase que em décimos de segundo e, um belo dia, de surpresa, vêm alterar nosso padrão de produtividade. “É, eles refizeram os cálculos lá em cima, meu velho. Olhe aqui suas novas cadências. – Mas... (gesto cansado do blusão branco, hipócrita). Não tenho nada a ver com isso” e retira-se rapidamente.

Racionalização.

Por que agora? É o momento apropriado; não fazem nada por acaso. Têm sociólogos, estudos, estatísticas, especialistas de relações humanas, estudantes de ciências humanas, indicadores, intérpretes, sindicalistas amarelos, uma chefia que tateia o terreno; confrontam a experiência de Choisy com a de Javel, de Levallois e de Clichy, consultam outros patrões, fazem conferências, distribuem verbas para conhecer melhor tudo isso – faça-me um estudo dos conflitos, do comportamento da mão-de-obra imigrada, da mentalidade do OE médio e do absentismo e isso e aquilo.

Daqui a quinze dias, as férias. Sabem que é tarde demais para se desencadear uma greve. Sabem, sobretudo, que os imigrantes só têm uma coisa na cabeça: arranjar um jeito de passar as férias nos seus países. Conseguir o dinheiro, conseguir uma passagem barata,



o avião especial, o navio, a terceira classe, a viagem no convés ou em grupos de cento e cinqüenta, num vôo salto de pulga Marselha-Oran. É a balburdia nas agências de viagem, nas companhias marítimas, nas reservas de aviões. A fábrica é atacada de uma febre de viagem. No lanche, na cantina, parece a Bolsa: uma ida e volta a Batna a tanto, Paris-Argel mais barato, uma passagem de grupo Marselha-Argel, mas é preciso que sejam dez ao mesmo tempo. Para a Iugoslávia, há um ótimo negócio mas a data da partida é 27 de julho, três dias antes do fechamento da fábrica. Os que sabem que não poderão partir, porque não têm dinheiro ou porque não têm ninguém para ver nos seus países, erram como almas mortas, indiferentes a tudo, magoados com essa agitação que os exclui involuntariamente. Os que tentarão partir só pensam nisso. A cabeça já está lá: na aldeia cabila ou croata, nos subúrbios de Argel ou de Barcelona, nas pequenas propriedades de Trás Os Montes ou nos oliveirais do Alentejo. A cabeça já está entre os pescadores e vinhateiros, no meio do rebanho de carneiros ou nas barracas dos sapatteiros, na praça da aldeia por ocasião das conversas, quando o sol se esconde docemente por detrás das colinas. A cabeça está com os pais, com a mulher, com os filhos, com os irmãos, com as irmãs, com os tios, com as tias, com os primos, com os amigos. Lá. Aqui só está o corpo, à disposição da Citroen. Mas, para Citroen, o corpo basta. Tanto melhor se a cabeça estiver longe; vamos aproveitar. Vai-se arrancar ainda mais um pouco do corpo. A ocasião é favorável.

### Racionalização.

Quanto mais a Citroen puder extorquir, nessa segunda quinzena de julho, do ponto de vista da produtividade, tanto melhor para a retomada de fim de agosto-começo de setembro. A partir do primeiro dia de trabalho, após as férias, a "produção normal" será, é claro, o ponto mais alto registrado no fim do mês de julho.

Outra razão. Daqui a um ano, dois no máximo, Choisy fechará definitivamente suas portas. É oficial. Citroen vende o terreno, deruba os prédios. No lugar, serão construídos arranha-céus para habitação: bela operação imobiliária, com o preço do metro quadrado em Paris! O material será transferido e a produção dividida por outras fábricas mais modernas, sobretudo nos subúrbios mais afastados, onde o terreno é mais barato. O pessoal será repartido e transferido para outros locais. Os que não aceitarem sua nova designa-

ção podem ir embora (e pode-se contar com a direção para cuidar dos importunos, os sindicalistas e os cabeças duras: os postos perdidos, lá nos confins da França, não faltam!)

Antes da grande mudança fazem a grande limpeza: comprimir os tempos, comprimir os postos, extorquir uma operação aqui, outra lá, dar algo a fazer a uma mão esquerda que ficou escandalosamente ociosa enquanto a direita trabalhava, mudar uma máquina em desuso, substituir uma broca por outra mais rápida, duas ferramentas por uma que possa servir para duas operações. Etc.

Eis por que a Organização do trabalho ronda.

De fato, a Organização do trabalho não tem um nome.

Em princípio é: "o escritório dos métodos e das cadências" "Os métodos", dizem os iniciados. Mas é algo longínquo, anônimo, desconhecido de muitos. Não se sabe onde está, nem quem são os cabeças. Então, quando há algo de novo, diz-se simplesmente "eles": "Você viu o que eles mandaram eu fazer a mais? Pô, eles não se incomodam mesmo lá em cima..." Circulares, notas de serviço, decisões urgentes aterrisam no escritório do contramestre (mas ele não as mostra a ninguém, salvo, é claro, ao chefe de equipe com o qual confabula em voz baixa na sua protegida gaiola de vidro). Blusões brancos desconhecidos fazem um giro, olham nosso trabalho (sem dúvida com o cronômetro no bolso: *clic, clac*, às escondidas) depois anotam algo no seu livro de apontamentos, num canto da oficina. Outros vêm inspecionar as ferramentas. (E olho teu maçarico, e reviro tua broca, nem bom dia, nem boa tarde, não te vi, anoto no meu caderno e vou ver o seguinte).

Máquinas são mudadas inesperadamente, sem aviso. Olha, deram-me outro maçarico, com uma mola pra voltar pro lugar automaticamente. (Não se incomode, meu velho, eles calcularam sua mola, lá em cima; menos cinco segundos, o tempo que você ia precisar para fazer ele voltar pro lugar). Preparam-se pra reduzir seu tempo ou pra te impor uma operação a mais. Em todo caso, não vão perder esses cinco segundos!)

Depois, mais um carro aqui, outro carro acolá.

E depois, um ligeiro adiantamento dos relógios de ponto. Marcam cinco para as sete quando todos os relógios marcam sete para as sete. E as linhas começam a funcionar na hora exata. Supostamente às sete horas, mas na realidade, a dois minutos para as sete. Dois minutos extorquidos. Parece não ser nada mas é metade de

um 2 CV de graça todo dia, na enrolação. Cada dois dias, um carro fabricado fora do horário oficial de trabalho, entre dois minutos para as sete e sete horas. Nada mal, não é?

A Organização do trabalho ronda. Em geral anônima, aparecem apenas seus efeitos. Mas, às vezes, adquire um aspecto, uma forma concreta, e então ataca no ponto onde menos se espera. Do lado de Demarcy, por exemplo. Por que Demarcy? Quem pode saber? Nunca houve galho no seu posto, as portas sempre foram impecavelmente retocadas. Então?

Pode-se fazer hipóteses. Por exemplo, um blusão branco perambulando em inspeção ficou surpreendido com essa banca inventada, pouco convencional. Que diabo é isso? E, de fato, observando-se Demarcy trabalhar durante apenas dois ou três minutos, tem-se a impressão que perde tempo a manobrar sua banca em todos os sentidos, a deslocar porcas, a ajustar cunhas. Mas observando-o por mais tempo, compreende-se que tudo está bem ajustado e que o retocador tira um excelente proveito de seu engenho. Mas os tipos dos métodos não vão passar horas em cada posto: alguns golpes de vista e estão certos de que compreenderam. Estudaram e tudo o mais. Conhecem a organização científica do trabalho! É isso, um tipo dos métodos pode muito bem ter passado por lá e ter achado que uma banca tão frágil deve fazer perder tempo. Anoto no meu caderno: "Posto R 82, oficina 86, substituição da banca, instalar um modelo F 675 de inclinação variável", torno a fechar meu caderno, ajusto os óculos e vou meter meu nariz noutra parte: questão de levar para o escritório minha quota de segundos a serem extorquidos e de máquinas a "melhorar"

Outra hipótese. Suponha-se que pretendem desdobrar o posto de Demarcy na futura organização do trabalho, após a transferência das linhas para fora de Choisy. Por exemplo, passariam para quatrocentos carros por dia. E, no posto de retoque das portas, na oficina de soldagem, por-se-á dois caras, lado a lado, que farão exatamente a mesma coisa (ou um fará as portas dianteiras e o outro as traseiras, especializando-se, assim, um pouco mais). Note-se que o desdobramento, nessa base, resultaria num belo ganho de produtividade (duas vezes cento e cinquenta carros dá apenas trezentos: a transferência, máquinas mais modernas, a especialização, permitiriam que os dois homens fizessem cem a mais). Bem, é preci-

so providenciar isso. E, para começar, será necessário substituir essa inacreditável banca inventada por uma banca "normal" que possa ser reproduzida em dois exemplares exatamente iguais, para o posto desdobrado ou talvez mesmo em três, ou quatro, se a perspectiva for ampla. Abaixo o artesão do tipo avôzinho tranqüilo! Quatro, cinco, seis Demarcy, em bancas normalizadas, fazendo exatamente os mesmos gestos, com os retoques contabilizados, classificados, normalizados, divididos por um controlador! Nada de improvisações! Precisão, medida quase por segundo. Cômodo para o padrão de produtividade, eficaz para a produção em grande escala. E suponhamos que se queira passar ao trabalho em equipes, três horários de oito. A banca não serviria mais a um só operário mas a três sucessivamente. Não há mais lugar para o individualismo, para o pequeno engenho inventado *ad hominem*. É preciso um troço que sirva para tudo, robusto e simples, mesmo que um pouco menos prático. Sobretudo uma máquina que não seja personalizada. Normalizada.

Ou então, houve um estudo especial sobre os retoques, ao nível de todas as fábricas da Citroen, com uma multitude de gráficos, de estatísticas e de curvas e decidiu-se que os custos de produção podiam ser comprimidos, reduzindo-se o número de peças imperfeitas, calculando os tempos com mais justeza, modernizando o material. Conferências, reuniões, inspeções, notas de serviço, guarda-se o projeto. E, no momento favorável, segunda quinzena de julho, quando os especialistas do "social" e o serviço do pessoal confirmam que se pode atacar, que é o bom momento para aumentar as cadências e experimentar novidades, *paf*, a coisa cai em cima de Demarcy, o tranqüilo retocador de portas da oficina de soldagem.

Justamente, sobre a banca de Demarcy.

Sem prevenir, uma manhã, às oito e quinze exatamente.

Terça-feira, 22 de julho, oito horas e quinze (eles aproveitam a hora do lanche para não perturbar o funcionamento da oficina), pé de guerra para a batalha na oficina 86. Três tipos chegam com um grande guindaste, suspendem ao nível da oficina um maciço engenho de ferro fundido, fazem-no deslizar na linha, previamente desembaraçada dos carros em fabricação, acabando por levá-lo, não sem dificuldades, para o posto de Demarcy. Sua velha banca é rapidamente afastada, jogada num canto de coisas imprestáveis da oficina, no meio de velhos trapos e de latas enferrujadas, colocando-se

a nova no seu lugar. Os três tipos enxugam repetidamente o rosto. fazem Gravier assinar um recibo e desaparecem.

O trabalho recomeça.

Demarcy olha, pasmado, essa banca caída do céu. Ou antes, caída dos caprichos imprevisíveis do escritório de métodos. Um grosso cubo maciço, tendo em cima um plano inclinado para receber as portas. Duas porcas dos lados para escorar. É tudo. O plano inclinado é uniforme, em metal maciço. Não há mais os buracos e passagens que permitiam a Demarcy trabalhar em cima, debaixo, nos lados, sem mudar sua porta de posição.

Ele tateia o engenho. Examina suas possibilidades de regulação. Limitadas. Faz uma volta em torno. Toca com as pontas dos dedos. Coça a cabeça, respirando um pouco oprimido. (Passando junto dele escuto-o murmurar: "Ora essa... essa agora!"). Rabo de olho nostálgico na direção da sua velha banca, jogada no fundo da oficina, onde enferrujará antes de ir para a sucata. Demarcy parece sofrer. Não é dos que se queixam ou que vão protestar. Fica lá balançando os braços, digere o choque, repetindo: "Ora... essa não!" O barulho recomeçou na oficina, cada um concentra-se no que tem a fazer na carcaça do carro que desliza lentamente diante do seu posto e ninguém mais tem tempo de prestar atenção a Demarcy. Só, com o seu desespero, sem apelação.

A linha funciona novamente e a pilha de portas defeituosas cresce, enquanto a das portas retocadas diminui perigosamente. Demarcy vai ter de acompanhar o ritmo. Tenta, com gestos desajeitados de principiante. Fixa uma primeira porta, procura instintivamente acessos agora inexistentes, resolve decompor operações que fazia simultaneamente, com as duas mãos, por cima e por baixo. Começa a limar.

Uma porta, penosamente. Outra.

Não há dúvida, é a catástrofe.

Foi quebrado o ritmo de Demarcy, perdido o seu método de trabalho. Cada vez que deve trabalhar uma porta por baixo é obrigado a desatarrachar as porcas do torno, revirar a porta e fixá-la novamente. Não pode mais, como estava habituado, fazer rápidos gestos combinados em cima em baixo, os mais cómodos para aplainar uma superfície, com uma rápida martelagem. Antes, escorava com a mão esquerda uma peça debaixo da porta, deslocando-a quando necessário, e, com a mão direita, dava pequenas marteladas

precisas, endireitando progressivamente a chapa, zona por zona. Impossível, agora: tem de trabalhar separadamente um lado e depois o outro. E perde seu tempo a desatarrachar, revirar, atarrachar... Com essa nova banca, precisa de quase metade do tempo a mais para uma porta.

Cerca das dez da manhã, Gravier passa para ver. Não é preciso maiores explicações. Ao ver o velho patinhar, compreende rapidamente a estupidez da troca. Olhos para o céu, encolhimento de ombros; sua mímica exprime bem o que pensa: "Não sabem mais o que inventar, esses burocratas dos métodos. Fariam melhor pedindo nossa opinião, a nós da produção, conhecemos o serviço. Enfim, é problema deles..." Este posto não depende dele e, aparentemente, o escritório de métodos nem sequer o consultou. Não convém de forma alguma fazer um comentário diante de um operário. A hierarquia é a hierarquia. O contramestre afasta-se sem dizer nada. Demarcy que se vire. Se houver rutura do abastecimento, em portas retocadas, será avisado. Então, sem dúvida, deverá fazer um relatório para o escritório de métodos. Por enquanto, não é o caso. Demarcy pena três vezes mais do que antes, enerva-se, agita-se, mantendo, porém, em geral, a cadência - com menos vantagem, é verdade, mas isso é problema dele. Para o contramestre, o essencial é que a linha seja abastecida. Além disso "O agente de controle", ele gosta de repetir, "não é setor de reclamações"

Para Demarcy, o mais duro ainda vai chegar.

Cantina. (O velho fica na oficina; instala cuidadosamente sua marmitta de carne à moda borgonhesa e de batatas cozidas, tira seu pão e sua cerveja e come silenciosamente, sentado sobre um barril vazio, perto de sua banca, mastigando cada bocado durante muito tempo).

O trabalho recomeça.

Três horas da tarde. A oficina está ficando quente demais, após a retomada de uma hora. Calor de metal e de suor. Sentimo-nos abafados. A respiração torna-se difícil. Toda vez que passo ao lado de Demarcy ou quando venho abastecê-lo de peças defeituosas e carregar as que ele retocou, observo-o trabalhar durante um momento. A situação não parece melhorar. Vi-o bater-se contra o volumoso engenho de ferro fundido, tentar métodos diferentes, mudar a ordem das operações... em vão! Perdeu cerca de um terço de

sua eficiência. Consegue, a duras penas, não “se afundar”: se errar uma ou duas portas, se der algumas marteladas de mau jeito, se houver uma falha do maçarico, ele “se afundará”

Três horas e quinze. Pausa do lanche. Estamos arriados. Deve estar fazendo bem uns trinta graus. Sufocante demais para falar. Ar, por favor!

Três horas e vinte e cinco. Gemido da linha que recomeça, com seu tilintar de ganchos, o rangido de suas engrenagens – todas essas máquinas que vibram sob nossos pés – a barulheira da primeira caixa que Kamel joga no circuito (“Vamos, vamos!” – acaba de gritar o chefe de equipe ao guindasteiro e o guindasteiro começa rapidamente. Nunca se faz de rogado, este sujeito). Arrancamo-nos à sonolência, pegamos as ferramentas. Girândolas de faíscas. Chamas dos maçaricos. Marteladas. Perfurações. Raçpagem das limas.

Ferro, ferro fundido, metal, chapas, paredes e tetos, tecidos, peles, tudo está quente, tudo queima, fumaças e suores, óleos e graxas.

Três horas e meia. O que é isso? A oficina está sendo invadida. Blusões brancos, blusões azuis, macacões de ajustadores, calça, paletó e gravata... Marcham com um passo firme, numa frente de cinco metros, falam alto, afastam da sua passagem tudo o que atrapalha. Não há dúvida, estão em casa, tudo lhes pertence, são os donos. Visita-surpresa de senhores de terra, de proprietários. (É claro que, legalmente, são assalariados, como todo mundo. Mas olhe para eles: a nata dos assalariados já é o patronato, esmagando-nos com o olhar como se fôssemos insetos). Ternos elegantes com listras finas, pregas nos lugares apropriados, impecáveis, engomados (como nos sentimos marginais, de repente, em nossa roupa manchada, furada, molhada de suor e de óleo, a carregar chapas ásperas), apenas as gravatas um pouco frouxas, às vezes, por causa do calor; uma amostragem completa de caras de dirigentes, os rostos intumescidos de velhos importantes, os rostos estudiosos, com óculos, dos jovens engenheiros, novos émulos da grande escola, e os que tentam mostrar uma fisionomia enérgica, de chefe, o que fuma Marlboro, põe um *after-shave* exótico e sabe tomar uma decisão em dois segundos (aquele lá deve andar de barco a vela) e os traços servis do que trota bem atrás do Senhor Diretor o mais importante

do lote, o oportunista de pasta, decidido a não se afastar do seu superior mais de cinquenta centímetros; cabelos bem penteados, com risca bem feita, de acordo com a moda, brilhantina por quilo, bochechas bem barbeadas em banheiros confortáveis, blusões bem passados, sem uma mancha, barrigas de burocratas, blocos de notas, pastas, dossiês... Quantos são? Sete ou oito mas fazem o barulho de quinze, falam alto, dão voltas na oficina. O contramestre Gravier pulou fora de sua gaiola de vidro para recebê-los ("Bom dia, Senhor Diretor... *blablabla*... Sim, Senhor Diretor... como disse o Senhor adjunto do chefe de serviço de... prevenir... os números... aqui... a lista... desde cedo... *blablabla*... Senhor Diretor" e Antoine, o chefe de equipe, corre também para colar-se ao bando e até Danglois, o ajustador do sindicato amarelo, surgido não se sabe de onde, traz seu blusão cinzento e seu monte de gordura para acompanhar estes Senhores. E toda a grã-finada vai, vem, olha, anota. Empurram as pessoas quando passam, mandam buscar isto, mandam buscar aquilo.

No meio, o Chefe. Senhor Diretor de não sei mais o que (mas muito alto na hierarquia da Citroen, próximo colaborador de Bercot, se faz favor). Bineau! Gordo, o ar autoritário, apertado no seu terno escuro, condecoração na lapela. Tem cara do tipo que lê o *Figaro* na traseira de sua DS preta e reluzente, enquanto o motorista de boné faz ziguezagues nos engarrafamentos. Dirige a dança, Bineau! Além disso, não parece ser de trato fácil - é melhor não lhe contar lorotas. Olhar penetrante, ríspido: seja preciso, seja breve, compreendo rapidamente, meu tempo vale muito dinheiro, muito mais do que você verá num ano inteiro. Um verdadeiro chefe de homens. Melhor: um *manager*. Olho fixo na curva irregular do *cash-flow*.

Agitam-se durante alguns minutos, fuçam por todos os lados da oficina. Bineau os reúne. Fazem um círculo, escutam. Depois, num belo movimento de conjunto, dirigem-se para o posto de Demarcy. Devia dizer, para cima de Demarcy, pois tanto se aglutinam e se colam nele que mal lhe deixam o espaço mínimo necessário para que possa fazer os seus movimentos.

Eis então a dezena de figurões, em círculo, que olham o velho trabalhar. Bineau diz ainda algumas palavras de explicação (estou longe, com Kamel, mas escuto pedaços:" exemplo de moderniza-



ção do equipamento... sistema de regulagem... normalizar os postos fora da linha... métodos... generalizar... operação piloto... rever os objetivos... em seguida multiplicar... concentrar... repartir... orçamento das ferramentas... resultados... em seis meses...”). De quando em vez, mostra Demarcy que está trabalhando. Parece-me então assistir a uma demonstração num hospital, com professor, internos, enfermeiras, onde o velho seria o cadáver – ou a uma visita, com guia, ao zoológico, na qual Demarcy seria o macaco. Mostra também a banca nova em folha ou uma porta defeituosa (da qual se apodera sem cerimônia, no nariz do retocador). O *briefing* termina mas eles lá permanecem, olhando o velho trabalhar.

Alargaram um pouco o círculo – amontoados, como estavam, o calor começava a incomodá-los – desapertam um pouco mais as gravatas, assumem poses e arranjam apoios mais confortáveis – pança para frente, braços cruzados, mãos juntas na pasta – seguem atentamente os gestos do retocador, observando suas mãos, observando sua nova banca e suas ferramentas. Às vezes, Bineau examina o martelo que Demarcy acaba de largar, ou então o maçarico, ou ainda uma porta – sem jamais dirigir-lhe a palavra. Aliás, que poderia ele dizer? Algo assim: “Muito bem! Continue! Faça como se não estivéssemos aqui” Para que: De qualquer maneira, Bineau não parece ter a fibra paternalista, não há motivo para desperdiçar sua saliva.

O espetáculo poder-se-ia ter desenrolado desse modo até o fim do dia, sem incidente.

Infelizmente, Demarcy começa a perder o pé.

Para ele, não resta dúvida, o dia é terrível. Já pela manhã, houve a chegada do novo engenho de ferro fundido e o desaparecimento de sua velha banca. Anos de hábito, gestos conhecidos de cor, experiência, liquidados de uma vez. Bem, ele tentou enfrentar e ultrapassar o obstáculo, concentrando-se, apegando-se, tentando inventar a cada movimento – contra essa grossa e bruta máquina saída diretamente da cabeça de um burocrata que nunca empunhou um martelo ou uma lima. Mas precisava de toda sua atenção. Mas como conservá-la agora que esse banho de chefes, amontoados em torno dele, inquieta-o, confunde-o, perturba-o? Tenta conservar sua cabeça inclinada sobre a banca, mas não pode deixar de lançar pequenos olhares por debaixo e de estremecer a cada pipoco da voz de Bineau. Suas mãos estão menos seguras. Não sabe mais em que

ordem deve efetuar as operações. Não havia uma nota explicativa sobre a máquina, lá em cima, cujo conteúdo esqueceu há muito tempo? O que fazia instintivamente, tenta fazer segundo as prescrições e como está previsto em função dessa maldita máquina. Atrapalha-se. Começa a martelar sem ter fixado dos dois lados – a porta desliza, recomeça, uma solda, outra (a mão que segura o ferro de soldar treme), para a terceira solda é preciso revirar, desatarracha os tornos, torna a aparafusar, solda... sim, mas do outro lado teria sido preciso martelar... desatarracha, revira a porta, reparafusa, martela, fica vermelho, aborrecido por ter percebido que fez uma operação a mais, coisa que não deve ter escapado a seu temível público: deveria ter acabado um lado, solda e martelagem, antes de revirar a porta e de escorá-la novamente mas deixou-se levar por seus velhos hábitos na velha banca quando, livre de passar à vontade por cima ou por baixo, fazia primeiro todas as soldas, depois a martelagem e por fim a lixidão...

O círculo de altas personagens murmura.

Bineau franze as sobrancelhas.

Demarcy, muito vermelho, suando, tenta não vê-los, procura trabalhar colado nos seus retoques para reencontrar o autodomínio, debruça-se mais, quer andar mais depressa, mas o enorme engenho de ferro fundido corta suas iniciativas, esmaga sua margem de manobra. Operações inúteis novamente, a mesma porta revirada três ou quatro vezes (e a cada vez: desatarrachar, cunhar, aparafusar), as soldas malfeitas, os retoques menos precisos... Os cabelos brancos de Demarcy colam-se na sua testa, emaranhados, respira como um boi, gotas de suor correm pelo seu pescoço, molhando a gola azul do seu blusão...

Tilintar seco. Com um gesto forte demais deixou o martelo cair no chão. Abaixa-se rápido para apanhá-lo...

“Mas enfim! Que desperdício é esse?”

A voz de Bineau, forte e colérica, cortou brutalmente o movimento do velho. Ele fica curvado um segundo, imobilizado na mesma posição, os dedos a dez centímetros do martelo. Em seguida, prossegue lentamente seu gesto e levanta-se embaraçado, enquanto o Senhor Diretor explode e lança perdigotos.

Bineau: “Estou observando-o há um quarto de hora! Você não sabe o que está fazendo! A melhor das máquinas não serve para nada se quem a utiliza não se esforça para compreender o seu fun-

cionamento e para dela se servir corretamente. Monta-se para você uma instalação moderna, projetada com cuidado, e veja o que você faz!”

Demarcy: “Não sei o que aconteceu, Senhor Diretor... É talvez um acesso de cansaço... Normalmente...”

Gravier: “Escute, meu velho, não vá querer contar sua vida ao Senhor Diretor. É melhor escutar o que ele tem a dizer e tentar trabalhar corretamente.”

O que carrega a pasta, o de óculos, de cabelos com brilhantina, que está logo atrás de Bineau, a meia voz mas bastante alto para que o velho escute: “É de perguntar, às vezes, como conseguem obter o certificado de estudos primários!”

Atrás, em surdina, toda uma confusão de comentários escandalizados, desatenciosos, insultantes.

O velho baixa a cabeça e nada diz.

Que canalhice! Gravier bem sabe que a nova banca não presta para nada. Bem sabe que a culpa não é do velho. Antoine, o chefe de equipe, também sabe. Toda a oficina de soldagem conhece perfeitamente Demarcy, sua precisão, sua experiência. Mas ninguém o dirá. Ninguém dirá nada. O escritório de métodos tem sempre razão. E ninguém enfrenta um diretor do nível de Bineau.

O velho teve que engolir a humilhação até o fim. Até o último minuto do seu dia de trabalho. Curvado, desajeitado e inseguro, numa tarefa que se tornou de repente estranha e temível. Com todo esse bando em torno dele, como se estivessem fazendo um exame profissional a um calouro, a acotovelar-se, com expressões escandalizadas, a fazer comentários. E Gravier que fingia ensinar-lhe sua profissão (“Mas não, Demarcy, comece pela solda!”), a ele, o velho profissional que há muitos anos não falhava uma peça e cuja habilidade até então todo mundo respeitava.

Alguns dias mais tarde os três tipos fortões voltaram para buscar a nova banca e recolocaram no lugar o antigo instrumento de trabalho do velho. Gravier deve ter negociado em surdina com o escritório de métodos. Mas a Racionalização voltará ao ataque outra vez. Dispõem de tempo...

Essa segunda substituição foi feita sem tambores nem trombetas, e ninguém julgou acertado dizer algo a Demarcy sobre o “inci-

dente” Aliás, nunca fizeram menção de consultá-lo em nenhum momento dessa história.

O velho recomeçou seus retoques na velha banca, aparentemente como no passado. Mas tinha agora nos olhos uma espécie de terror que eu nunca tinha notado antes. Parecia sentir-se espiado. Em sursis. Como se esperasse o próximo golpe. Fechava-se ainda mais sobre si mesmo, sempre inquieto quanto lhe dirigiam a palavra. Às vezes, errava uma porta, o que quase nunca acontecia “antes”

Pouco depois, ficou doente.  
Intensificação das cadências.  
Tempos reduzidos de forma imprevista.  
Padrões de produtividade modificados.  
Máquinas substituídas repentinamente.  
Um posto suprimido.  
Racionalização.

O bando de Bineau deve ter feito estragos noutros lugares, além da soldagem. Na oficina de pintura, o pessoal está furioso. Mohamed, o pastor cabila, pintor a pistola, veio me ver. Falou-me que é preciso resistir. É preciso relançar a comissão. Fazer panfletos. Descrever o que está acontecendo. Preparar uma ação. Imediatamente, não: só faltam alguns dias para as férias, não serviria para nada, não se pode mais movimentar a fábrica. Mas, depois das férias. Logo na primeira semana de setembro. Estou de acordo, Mohamed. Logo em setembro, começaremos. As distribuições dos panfletos, as reuniões no subsolo, o trabalho de agitação durante as pausas, nos vestiários, na cantina, no café, nas moradias. Os papéis em todas as línguas, afixados nos mictórios, circulando nas linhas, passados de mão em mão, decifrados em voz baixa para os analfabetos. Contra a intensificação do trabalho e os caprichos do escritório de métodos. E também contra as transferências arbitrárias por ocasião do fechamento de Choisy. Que os operários recebam postos equivalentes nas outras fábricas da região parisiense. Jôô, o velho profissional da oficina de pintura, diz que a CGT vai também desencadear uma ação nesse sentido.

Começo imediatamente e Mohamed também, de seu lado. Procuo todos os que conheço para lhes falar sobre o assunto. O tunisiano de rosto bexigoso da oficina de soldagem. Sadok. Mulud. Um

espanhol. Um trabalhador braçal maliano – novato, com o qual já discuti um pouco. Gente do estofamento que vejo de vez em quando. Simon. Balanço com Mohamed, no Café dos Esportes. Sim, o contra-ataque é possível, logo depois de terminadas as férias. A superfície está aparentemente calma mas, no fundo, uma nova vaga se forma, que vai se avolumar e jogar-se contra eles.

Quarta-feira, 30 de julho de 1969. Fim da tarde. Mais alguns minutos de trabalho e para-se por um mês.

Sou convocado ao escritório central.

Autorização. Subterrâneo. Prédios administrativos do outro lado da avenida de Choisy. Escritório. Papéis.

Sou demitido com aviso prévio (que “dispensa-me de fazer o trabalho”).

“Redução do pessoal”

Recuso-me a assinar a “quitação”, (“Como quiser, isso não tem importância”), pego no envelope. corro para ver Klatzman, o delegado da CGT (ele trabalha desse lado da avenida, na seção das ferramentas, um posto isolado onde foi colocado pela direção para que nada possa fazer fora das horas em que exerce a delegação: em caso de urgência, é preciso vir procurá-lo ali). Klatzman lê todos os papéis, pede-me alguns detalhes. Nada pode ser feito do ponto de vista legal. Citroen respeitou as formas. Quanto a tentar uma ação, um panfleto...: a fábrica está fechando suas portas por um mês!

Klatzman tem razão. Pegaram-me de jeito. Nada a fazer.

Teria preferido uma demissão mais épica.

Mas a vaga de revolta que se prepara crescerá de qualquer modo. E, além dela, haverá outras.

Agradeço a Klatzman; ver-nos-emos novamente. Volto para despedir-me dos camaradas da oficina. Tarde demais. Já fazem alguns minutos que a fábrica está fechada, todo mundo correu para a saída, os vestiários esvaziaram-se num fechar de olhos. Um mês, ao longe. Que venha! Rápido! Rápido!

A fábrica está fechada.

O pátio vazio, limpo. Nem caixas, nem carros prontos, nem empilhadeiras, nem *containers*, nem reboques. Um pátio como outro qualquer. Algumas dezenas de metros quadrados de asfalto de

um cinzento mais claro que de costume, sob um sol de julho. O portão continua entreaberto. O guarda desabotoou sua farda, tirou o gorro, coça a cabeça. Vê-se, atrás dele, um tipo atravessar o pátio em diagonal, com as mãos nos bolsos, sem pressa. Uma impressão de repouso.

Apenas quinze minutos antes a produção de 2 CV funcionava a todo vapor, mil e duzentas pessoas esfalfavam-se, no barulho e na fonalha.

Agora, o silêncio. Os últimos operários afastam-se, virando a esquina do bulevar.

Ninguém mais.

Olho a fábrica.

Vista da rua, tem um ar inofensivo, com seus prédios cinzentos de altura média, embutidos na paisagem.

Moças passam de vestidos leves. O sol bate duramente. As cores, as férias.

Acendo um cigarro.

Vou na direção do Café dos Esportes, a passos lentos.

Olhe só quem está lá, Kamel! O guindasteiro em traje civil Sempre com ar de gigolô. Vestido espalhafatosamente, calças boca de sino, incrível gravata multicolor. Rebola, ao me ver chegar. Dir-se-ia que me espera. O que deseja Kamel?

Não estou com muita vontade de falar com ele. Há tantos outros que gostaria de encontrar nesse momento e acontece que é justamente Kamel que me espera! De noite irei ver Mohamed no seu alojamento, para comunicar-lhe minha demissão. Só verei Simon no fim das férias. Sua mulher está melhor, saem de férias pela primeira vez depois de muitos anos. Vão ver a família de sua mulher, perto de Melun, ("O campo", diz ele como se falasse da Amazônia!). Há uma semana que não pode conter a impaciência: hoje, prefiro deixá-lo tranqüilo. Encontrarei Sadok esta noite; sei onde estará. Os outros camaradas desapareceram. Uns fecham nervosamente as malas ou já se apertam nos ônibus e nos trens. Outros espalham-se pelos bairros do Norte de Paris, para esquecer, ao menos por uma noite, que não partem.

Nenhum amigo com o qual desabafar. Gostaria tanto de falar a Primo, a Georges, a Christian, a Mulud, a Ali, a Sadok, a Simon, a Jojô. Ninguém! É preciso esperar.

Apenas Kamel, lá, em frente ao Café dos Esportes, em pleno sol. Gravura de moda. Kamel, o bajulador, que passava o tempo a me aporrinhar, a bancar o chefe, a forçar a cadência. Kamel, a quem nada tenho a dizer.

Ele, ao contrário, parece querer conversar.

Mais alguns passos. Chego até ele. O que é que ele deseja?

Digo-lhe, secamente:

“Fui posto na rua.”

Ele: “Eu sei, Me disseram...”

Silêncio.

Kamel outra vez: “Escuta...”

Pára, muda de posição como se tivesse formigas nas pernas. Ruído do tergal de suas calças bocas de sino. Ele me irrita, gíngando deste jeito. Recomeça.

Kamel: “Escuta, eles queriam me pagar para arranjar uma briga com você, queriam te botar para fora desse jeito.”

Eu: “Então?”

Kamel: “Então; não aceitei.”

Eu: “Por quê?”

Kamel: “Porque... porque não preciso de dinheiro. Não desse tipo de dinheiro”

Sua arrogância desapareceu, parece meio sem graça – por quê? Por terem pensado nele para fazer um trabalho tão sujo? Por me ter confiado? De repente, despede-se e desaparece na esquina. Tenho a certeza de que disse a verdade. Não duvido sequer que tenha sido Danglois o autor da proposta.

Digo a mim mesmo: Kamel também é a classe operária.

# **GREVE NA FÁBRICA**

**L'Etabli**

**Robert Linhart**

Um livro que descreve a experiência de um intelectual que se engaja na produção como operário, a fim de exercer uma ação política que não pode ser exercida apenas com palavras – uma ação que deve ser desenvolvida através do trabalho e da convivência com o operariado, ação capaz de impor transformações no sistema social. “Greve na Fábrica” reflete o relacionamento dos homens entre si através dos objetos.

Esta edição está valorizada pela tradução feita pelo líder político brasileiro Miguel Arraes. Durante seus longos anos de exílio, teve a oportunidade, em breves estadas no continente europeu, de apreender a realidade da vida de sua classe operária, além de conviver com grande número de intelectuais. Entre eles, está Robert Linhart, com quem discutiu este livro e sua tradução.



**MAIS UM LANÇAMENTO PAZ E TERRA  
UMA EDITORA A SERVIÇO DA CULTURA**