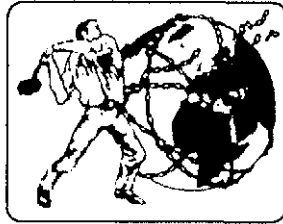


GEGEN DIE STRÖMUNG



Órgão para a construção do Partido Comunista Revolucionário da Alemanha

6/7/98 Junho/Julho 1998/Em português Julho 2000

Contra as comemorações do 60º aniversário da „empresa modelo“ do monopólio capitalista alemão:

A Volkswagen em sua ininterrupta tradição criminosa de “empresa modelo” nazista.

Em 26 de maio de 1938 com uma luxuosa propaganda, os nazistas lançaram a pedra fundamental da VW. Hoje, aos 62 anos de existência, não só os próprios capitalistas da Volkswagen, mas também as eminências da política e da economia alardeiam as excelências da “história de êxito” e de “lucro” da VW. Isto não é nenhuma casualidade, já que esta empresa, fundada por nazistas e formada deliberadamente como “empresa modelo nacionalista”, naquela ocasião como também agora, tem um importante papel não só dentro do sistema de exploração do imperialismo alemão, como também em muitos aspectos um papel de vanguarda dentro do sistema da reacionária e chauvinista “ideologia alemã”.

A continuação do nazismo, a tradição de empresa modelo para o capital monopolista alemão vão, em diversos aspectos, além de 1945. Até hoje a VW continua negando-se a indenizar suas vítimas de trabalhos forçados.

Deve-se deixar claro que os atuais imensos lucros da VW são em grande parte produto da exploração e opressão cruéis de dezenas de milhares de operários e operárias da VW, principalmente nos países dependentes. Assim como da particularmente dura exploração que sofrem os operários e operárias procedentes de outros países dentro da própria Alemanha, onde lhes são negados quase todos os direitos.

I. Nem esquecimento nem perdão: Os crimes da Volkswagen, empresa nazista de armamento.

Desde os princípios, a Volkswagen - junto com a cidade de Wolfsburg, que os nazistas haviam levantado da noite pro dia e que designaram com o nome de “Cidade do carro-força-da-alegria” - foi uma parte fundamental da indústria de guerra do imperialismo alemão. A Volkswagen desempenhava, em colaboração direta com o Ministério de Guerra nazista, um importante papel militar para preparar e levar à cabo a guerra de rapina do imperialismo alemão:

- Já em 1939, depois de um ano de funcionamento, tem início a produção de aviões de guerra (principalmente o JU-88 e o caça Focke-Wulf Ta 152) [1/12-13].
- Diferentes tipos de minas (planas e incendiárias), veículos anfíbios e motores para tanques de guerra foram produzidos pela VW [1/12-13].

■ Cerca de 60.000 “carros cubo” para o exército nazista alemão e as Waffen-SS [1/13].

■ A própria VW produzia em série o míssil V1 (aprox. 13.500) e coordenava a produção total desses mísseis [1/12-13].

A Volkswagen se aproveitou não só das “medidas de arianização” (por ex.: o confisco da fábrica de tecidos finos de Luckenwald em 1941), mas também os patrões da VW, sob a direção dos senhores Porsche e Piëch, em consequência da invasão militar da Alemanha nazista conseguiram se apoderar das fábricas dos países ocupados (por exemplo a fábrica da Peugeot em Motbéliard). Em 30 de abril de 1943 a VW recebeu o título de “Empresa de Guerra Modelo”, por seu “destacável rendimento na produção de armamentos” [2/27].

Desde o princípio, a empresa nazista VW foi erguida sobre o sangue e o suor de trabalhadoras e trabalhadores escravos

Cerca de 18.000 pessoas estiveram ocupadas com a VW durante o nazi-fascismo. Em torno de 1/6, quer dizer 3.000, eram operários e operárias, em sua maior parte capatazes e chefes. Apenas podem falar, nesse estilo chauvinista, dos “lucros para os empregados” da empresa nazista quem ignora que a produção da VW se baseava principalmente na exploração extrema de trabalhadoras e trabalhadores forçados, dos prisioneiros de guerra e reclusos dos campos de concentração, que ali foram maltratados de diversas maneiras até a morte. [3/64]

● **Os trabalhadores e trabalhadoras forçados:** em busca de trabalhadoras e trabalhadores forçados a VW seguiu os passos dos nazistas nos países saqueados. Em 1940, quer dizer um ano depois de iniciada a produção, chegaram os primeiros trabalhadores e trabalhadoras forçados à VW, uns 1500 poloneses e polonesas [2/13]. Em outubro de 1942 a VW “recebeu” mais 1500 poloneses e polonesas [4-528]. Estes tinham que carregar do lado direito do peito um distintivo com a letra “P”. Em meados de 1943 foram deportados aproximadamente 1500 franceses e 500 belgas para os trabalhos forçados [1/34]. Depois de uma grande mobilização de greve na Holanda os grevistas foram “obrigados” pelos invasores nazistas a realizar trabalhos forçados e assim entre 200 e 300 estudantes holandeses foram arrastados à fábrica da VW [1-35]. A maior cifra de trabalhadoras e trabalhadores forçados (até 1944 cresceu até 4.000-5.000 [1-36]) foi deportada da União Soviética socialista. A situação dos trabalhadores e trabalhadoras forçadas em geral se caracterizava pela opressão mais brutal. Esse era especialmente o caso dos trabalhadores e trabalhadoras forçados arrastados da Polônia e União Soviética socialista. Baseando-se na ideologia nazista do “sub-homem eslavo”, estes foram vítimas de vexames e maltratos sistemáticos. Pouco depois da invasão da União Soviética pela Alemanha nazista, a dire-



Operários da VW Wolfsburg, que por óbvias razões preferem permanecer anônimos, protestam contra a recusa à indenização dos trabalhadores e trabalhadoras forçados: “Em ininterrupta tradição criminosa de “empresa modelo” nazista VW - Os exploradores recuzam à indenização dos trabalhadores e trabalhadoras forçados”

ção da VW mandou um enviado pessoal de Porsche à União Soviética ocupada, para ali "in loco" "prover-se" de trabalhadores forçados [1/167].

Com o fim de "abastecer-se" de trabalhadores e trabalhadoras forçados, a VW fez uso de métodos extremamente brutais: desde a supressão dos tickets de racionamento, passando pela ameaça de fuzilar ou de prender familiares, até as frequentes caçadas humanas. Localidades inteiras foram cercadas, sobretudo na Polónia e na União Soviética. Os habitantes foram expulsos de suas casas, amontoados na praça e deportados para os trabalhos forçados na Alemanha. Entre eles frequentemente haviam crianças, consideradas à partir dos 10 anos, "força de trabalho" [1/154].

Sobre os dias e as semanas cheios de sofrimento de um transporte, não raras vezes de milhares de quilômetros em vagões de gado, nos informa um desses trabalhadores forçados de então:

"...Aqui (em Lublin) havia um campo de recrutamento onde reinavam condições terríveis: fome, frio, medo e tínhamos que permanecer durante horas enfileirados e em pé. Muitos lamentavam-se, choravam e gritavam por que os filhos eram arrancados de suas mães e nos punham arrumados como mercadoria para vender ...Então organizaram um grande transporte de pessoas aptas para o trabalho e nos levaram em vagões de carga para a Alemanha. A viagem durou aproximadamente duas semanas ...De vez em quando se ocupavam em nos alimentar com um pedaço de pão e um pouco de sopa. Assim fomos levados ate a "Cidade do carro-força-da-alegria". Ali nos disseram que trabalharíamos na fábrica. Alguns chefes saindo de dentro da fábrica escolheram alguns dos nossos [1/154].

● **Os prisioneiros de guerra:** no "emprego" de prisioneiros de guerra na produção de armamento, a VW assumiu a liderança. Encarregados da VW foram buscar prisioneiros de guerra no "Campo XI B" em Fallingbistel [2/45], mas também nos campos de prisioneiros de guerra nos territórios da União Soviética ocupados pelos nazistas [3/65].

Já no outono de 1941 vieram 850 prisioneiros de guerra soviéticos [1/174] e em 1942 a VW exigiu mais 800 prisioneiros de guerra franceses. Em 1943, depois da queda de Mussolini, 1400 prisioneiros de guerra italianos foram obrigados a realizarem trabalho forçado na VW [2/36]. Da mesma forma se "empregaram" 200 prisioneiros de guerra sérvios [4/529]. O depoimento dos sobreviventes coincide ao assinalarem que os prisioneiros de guerra soviéticos foram os mais brutalmente tratados. Qualquer contato com o resto dos reclusos lhes era proibido, sofriam com a fome, o frio e com a brutalidade dos guardas.

Algumas vezes não dispunham nem de alojamento e tinham que dormir ao relento.

● **Os prisioneiros dos campos de concentração:** A VW também tirou especial proveito da "utilização" e "emprego dos presos dos campos de concentração, na indústria de armamentos. Até 1945 foram construídos quatro campos de concentração em terrenos da VW e em regiões próximas.

O primeiro foi um campo de concentração com o cínico nome "Vila do Trabalho" erguido em terrenos da VW. Por sugestão de Porsche, Hitler havia ordenado em 11 de janeiro de 1942 que, para construir as instalações da fundição de metal leve, deveriam ser empregados presos dos campos de concentração. O campo de concentração "Vila do Trabalho" era um "projeto piloto" com o qual os nazi-fascistas procuravam averiguar e "experimentar" a forma mais eficaz de explorar os presos dos campos de concentração na indústria de armamentos. Para isso as SS puseram à sua disposição 1200 presos, sobretudo procedentes de Sachsenhausen, Neuengamme e Buchenwald [3/67 e 4/514]. Quase a metade dos presos foram maltratados e explorados até a morte nesse meio ano em que durou o "projeto piloto".

Joseph Sobieralsky, um sobrevivente dá o seu depoimento:

"Eu fui levado junto com outros 600 presos a Fallersleben e três meses depois 150 de nós haviam morrido. Junto comigo 150 foram enviados de volta a Sachsenhausen por nos considerarem inaptos para o trabalho. No final dos trabalhos de construção, seis meses depois, voltaram mais uns 150 que disseram que os 150 restantes haviam morrido durante os últimos três meses." [4/67]

Aos presos dos campos de concentração estava proibido qualquer contato com o resto dos trabalhadores forçados e prisioneiros de guerra. Maltratados pelo trabalho mais duro na VW, alimentação insuficiente e doenças, ainda viam-se expostos aos espancamentos dos SS. Mais de um terço de todos os presos de campos de concentração falecidos foram vitimados pelos maltratos e torturas dos agentes das SS na VW. *

Não foi somente em Wolfsburg que se empregaram prisioneiros dos cam-

pos de concentração. Em março de 1944 a VW apresentou uma petição a Himmler solicitando 3500 presos do campo de concentração de Natzweiler a serem usados na exploração mineira subterrânea na francesa Tiercelet, para a produção de V1[3/67]. Devido à aproximação das tropas aliadas a VW transferiu em setembro de 1944 esta produção para o campo de concentração de Dora-Mittelbau.

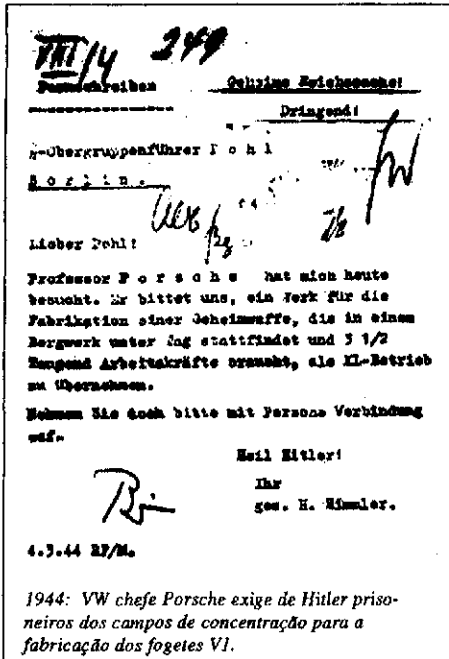
Nos anos de 1944 e 1945 foram construídos mais três campos de concentração em Wolfsburg. Em 24 de abril de 1944 foi erguida em Laagberg, a 3 quilômetros da fábrica, uma seção externa do campo de concentração de Neuengamme. Ali foram confinados 800 presos franceses assim como 350 espanhóis [2/155]

● **Os presos judeus dos campos de concentração:** em maio chegou à Laagberg um grupo de 800 judeus húngaros que haviam sido escolhidos em Auschwitz por engenheiros da VW por estarem "capacitados para o trabalho" e que deveriam ser empregados na produção de V1 [4/864]. Em agosto de 1944 foram deportadas judias húngaras para a VW. Para elas se construiu um campo de concentração, o barracão subterrâneo 1 como anexo externo do campo de concentração de Neuengamme. No total umas 650 prisioneiras tiveram que matar-se trabalhando na produção de munição e minas planas [2/60].

● **A matança de crianças:** as mulheres grávidas, polonesas e soviéticas, da fábrica, pouco antes de dar à luz deviam ir para os barracões da "Maternidade da VW". Durante o parto sofriam a falta de cuidados médicos e passados apenas 16 dias do nascimento da criança eram obrigadas a assumir seu posto na fábrica. Ainda por cima tinham que deixar seus filhos no "Centro Maternal da VW". No início esses barracões localizavam-se em terrenos da VW, no chamado "Campo leste", logo depois foram transferidos para Rùhen [2/169]. Aproximadamente 400 lactantes e bebês foram assassinados em consequência da subalimentação, higiene insuficiente e enfermidades [3/66]. Em 1944 a taxa de mortalidade entre lactantes enfermas, por exemplo, alcançou praticamente os 100% [2/19]. O diretor do "Centro Infantil da VW" era o médico de empresa da VW Körbel, um veterano nazista.**

* Assim nos informam que os verdugos da SS destroçaram o crânio de um prisioneiro soviético com a culatra de uma metralhadora depois de uma suposta tentativa de fuga. Para intimidar os demais prisioneiros do campo de concentração seu corpo foi exposto no campo e estes tiveram que desfilar perante seu cadáver. [4/67]

** Körbel ingressou aos 18 anos no NSDAP no 1º de novembro de 1927 e em 1º de novembro de 1929 nas SA. Em 1935 ingressou nas SS e em 1939 foi promovido a Chefe de Divisão das SS. Ver 1/318 e ss.



1944: VW chefe Porsche exige de Hitler prisioneiros dos campos de concentração para a fabricação dos fogetes V1.



Prisioneiros sobreviventes do campo de concentração Laagberg da próprio VW durante a sua libertação pelas tropas aliadas em abril de 1945.

Os trabalhadores e trabalhadoras forçados, prisioneiros de guerra e dos campos de concentração estavam expostos a um monstruoso terror. O corpo de "Segurança e Vigilância" da VW que teve origem no "Comando Especial Volkswagen" das SS, era formado praticamente por elementos das SS. Entre suas atribuições encontrava-se a vigilância do campo de trabalhadores forçados e presos do campo de concentração [4/536]. Eis o que se diz da tortura de um trabalhador francês:

"As SS o levaram até um bosque que se encontrava nos terrenos da fábrica e ali o obrigaram a levantar repetidas vezes uma pesada barra de ferro. Cada vez que o castigado levantava a barra recebia uma chicotada nas costas nuas..."[1/101].

A "Segurança" da VW dispunha também de um "bunker de castigo" onde os agentes das SS torturavam e maltratavam os presos pelos mais insignificantes motivos. Também a polícia secreta nazista, Gestapo, tinha um centro na fábrica [4/411]. Era de sua responsabilidade a vigilância do próprio "campo de castigo" da VW (Campo 18) [2/94], assim como o temido "acampamento de trabalho 21" em Salzgitter, similar a um campo de concentração onde os presos não poucas vezes eram castigados até a morte. Todo mês ali eram enforcados publicamente vários trabalhadores forçados como "intimidação" para os restantes [2/104].

Atos de resistência na VW

Sob esse cruel regime de terror da VW existia resistência. Resistência praticada quase exclusivamente pelas trabalhadoras e trabalhadores forçados, os presos dos campos de concentração e os prisioneiros de guerra. Encontram-se documentadas ações de sabotagem, manipulação de ferramentas, curto-circuito e provocação do corte da eletricidade; assim como a produção intencional de produtos defeituosos. Os trabalhadores forçados soviéticos que trabalhavam na inspeção de material informavam, por exemplo, os trabalhadores da produção sobre o elevado índice de peças defeituosas, os quais recolhiam secretamente essas peças com defeitos da inspeção e as colocavam no canal central [1/204]. Também procurava-se informar as tropas aliadas sobre a produção de guerra da VW [4/737].

Os prisioneiros de guerra soviéticos e franceses tentaram várias vezes, em uma ação de resistência conjunta, explodir o gerador de eletricidade da fábrica com o fim de paralisar a produção. Ao falhar nesse intento decidiram desligar as turbinas, no que foram bem sucedidos [5/183 citado em 1/202].

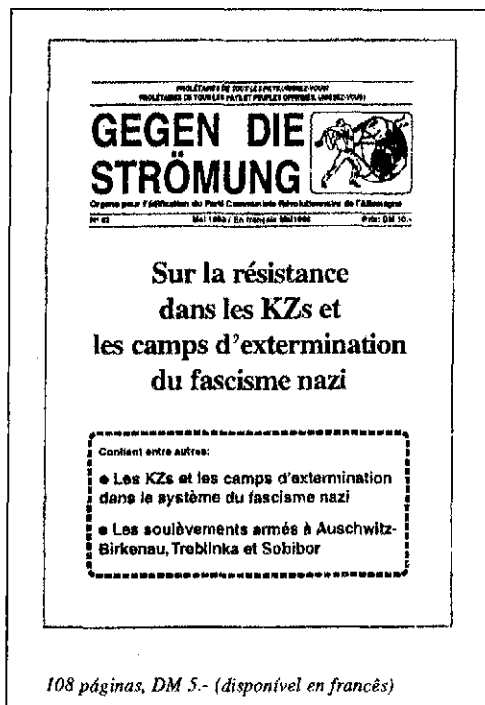
A solidariedade por parte de alemães sobretudo dos presos dos campos de concentração e pelos denominados "presos militares" alemães, em sua maioria "desertores" da Wehrmacht (o exército nazista) foi experimentada pelos trabalhadores e trabalhadoras forçados da VW, prisioneiros de guerra e de campos de concentração. Essa solidariedade foi demonstrada sobretudo pelos. Está documentado um caso em que 20 presos militares alemães atuaram contra um elemento da "Segurança" da VW, um SS que havia maltratado um prisioneiro de guerra soviético [4/431].

A situação das instalações da VW fora da Alemanha, como era o caso da França ocupada pelos nazistas, era bem diferente. Por exemplo, na fábrica francesa de Peugeot em Montbéliard, com seus 15.000 operários e operárias, o resultado da produção não era o esperado pelos nazistas. Na França ocupada existia um movimento de resis-

tência forte e combativo que chegava à luta armada apoiada por amplos setores da população. Desde 1943 também na fábrica de Peugeot as sabotagens se multiplicaram. Assim a *resistance* conseguiu em setembro de 1943 incendiar totalmente o armazém de pneumáticos. O chefe do corpo de "Segurança e Vigilância" da VW, um SS, enviou depois um SS de alta patente à fábrica de Peugeot. Eis o que este conta em seu relatório:

"Naquele tempo os maquis franceses haviam começado a se fazer notar. Tornou-se uma tarefa importante proteger, na medida do possível, as instalações da fábrica e mesmo a produção....Todas as instalações e maquinárias ameaçadas foram protegidas de sabotagem por muros, alambrados e entradas especiais. As patrulhas faziam ronda dia e noite reforçando o controle dos postos de vigilância..."[2/218].

Frequentemente aconteciam greves na fábrica: quando em 1944 a direção da VW proibiu o uso de bicicletas, já que membros da resistência haviam disparado sobre postos da vigilância montados em bicicletas, todos os operários e operárias entraram em greve. Finalmente a VW teve que



fechar sua fábrica, não sem antes arrastar até a Alemanha seu espólio de "operários e máquinas" [2/129].

A Volkswagen: empresa modelo nazista

A Volkswagen foi uma empresa símbolo nazista e foi premiada com as mais variadas "distinções": em maio de 1943 obteve a "medalha de prata por sua exemplar formação profissional" [2/217], no mesmo ano conseguiu a "condecoração de prata pelas exemplares moradias populares e apartamentos" [2/217]. Em primeiro de maio de 1944 obteve por fim a distinção de "empresa modelo nacional-socialista" [2/14].

Ainda hoje, por motivo das diversas celebrações pelo 60º aniversário de sua existência, assistimos a propaganda direta e indireta da demagogia reacionária pró-nazismo que pretende ver ainda na Volkswagen dos nazistas "aspectos positivos", a saber, "uma empresa altamente moderna para sua época" que

gozava de "exemplares vantagens sociais para os empregados".

De fato os operários e operárias alemães mais privilegiados - admitidos como "simples" operários mas na verdade atuando como capatazes - gozavam de vantagens sociais. Estes dispunham de refeitório e lavatório comunitários, médico da empresa, seguro-saúde próprio da empresa, uma formação de aprendizes relativamente completa utilizando o maquinário mais moderno da época etc. Buscava-se com isso subornar os operários e operárias alemães e acorrentá-los à ideologia e à política da "Comunidade do povo", o que em grande parte se conseguiu. Além disso, para eles era organizada uma série de atos culturais e esportivos nazistas, de modo que a ideologia da empresa modelo nazista penetrasse completamente em suas vidas.

Com a tese do aspecto supostamente "progressista" da empresa modelo nazista VW, sob o qual se esconde na realidade o aspecto supostamente "progressista" do nazismo em geral, oculta-se e minimiza-se que a Volkswagen, em geral e em particular, era produto do nazi-fascismo e tirava partido deste. Todas as medidas adotadas pela Volkswagen serviam desde aos objetivos agressivos e imperialistas de domínio mundial até ao genocídio a que se propunha o nazi-fascismo. A ideologia da "Comunidade do povo", a conciliação nazista de classes, na qual só existem "camaradas do povo" e "companheiros de trabalho" que "puxam a mesma corda", continua existindo até hoje sob outras formas. Esta tese do "aspecto progressista" se baseia também e principalmente no ponto de vista chauvinista da "superioridade alemã". Já que ela esconde que apenas os operários e operárias alemães desfrutavam dessas vantagens sociais, enquanto a imensa maioria, os trabalhadores e trabalhadoras forçados, prisioneiros de guerra e dos campos de concentração tinham que executar trabalhos de escravos.

Sobre algumas particularidades da empresa nazista VW

É verdade que durante a ditadura nazista houve pouca resistência entre a população alemã. Mas também é verdade que essa pouca resistência partiu principalmente da classe operária. Essa afirmação geral não pode aplicar-se à Volkswagen, já que precisamente a "empresa modelo" nazista apresenta algumas particularidades em comparação a muitas outras grandes empresas capitalistas da Alemanha nazista da época.

De maneira geral deve ficar claro que a situação e a estrutura da classe operária na Alemanha nazista sofreu uma sensível transformação de 1933 a 1938 e ainda mais a partir de 1940-41:

- Quando começaram as obras de construção da fábrica, os nazi-fascistas já haviam conseguido destruir quase todo o movimento operário comunista na Alemanha, e ainda mais, suas organizações. Uma grande parte dos camaradas do KPD (Partido Comunista Alemão) estava na prisão ou confinados em campos de concentração.
- A fábrica da VW foi construída em tempo mínimo e numa região não industrializada. Era portanto uma fábrica que carecia de história, de tradição de luta ou de experiências comuns dos operários e operárias e que não contava com anos de trabalho político de companheiros comunistas na empresa.

- Norecramento de operários qualificados a VW buscava - na medida do possível, em vista da escassez de mão de obra especializada - nazistas ou partidários dos nazistas. * Para ser contratado como aprendiz na VW, por exemplo, tinha-se que apresentar uma carta de recomendação das Juventudes Hitlerianas. O alojamento dos aprendizes estava subordinado às Juventudes Hitlerianas e durante os três anos que durava a formação na escola da empresa se dava uma grande importância à transmissão da ideologia nazista ** Assim de via-se formar um novo tipo de "operário qualificado alemão" unindo uma "alta qualificação com uma firme convicção nacional-socialista" (4/232) ess.
- Diferente dos seus concorrentes capitalistas, a VW como "vanguarda" buscava desde o início que apenas 30% de seu pessoal consistisse de operários qualificados, capatazes e chefes. Os 70% restantes seriam de peões (4/272). Com efeito, desde o começo da guerra esses foram os trabalhadores e trabalhadoras forçados, os prisioneiros de guerra e dos campos de concentração.

- Os operários e operárias alemães eram privilegiados em todos aspectos. Somente eles gozavam das "generosas vantagens sociais da empresa" e enquanto os trabalhadores forçados tinham que alojar-se em barracões, eles podiam morar nos apartamentos recém-construídos de Wolfsburg, a "Cidade do carro-força-da-alegria". Ideologicamente a VW tentou (com êxito) doutrinar os operários e operárias alemães com o veneno do chauvinismo e do desprezo alemão pelos demais povos. ***

Com a ajuda desta corrupção material e baseado na ideologia criminosa nazista da "superioridade alemã", os patrões da VW conseguiram em boa parte adestrar uma classe de operários privilegiados e corrompidos. Estes não só contemplavam sem escrúpulos a miséria dos trabalhadores forçados como também os insultavam, maltratavam e frequentemente os espancavam até a morte [1/174]. Quando comparamos os privilégios da grande maioria dos 3.000 trabalhadores alemães da VW em Wolfsburg na época do nazi-fascismo com a situação da maioria dos 15.000 trabalhadores e trabalhadoras forçados, prisioneiros de guerra e de campos de concentração, submetidos a uma

exploração que os levava até a morte, vemos que os alemães possuíam as características dessa classe qualificada como "aristocracia operária". ****

Não foram poucos os vizinhos alemães de Wolfsburg que tiraram proveito dos criminosos trabalhos forçados dos nazi-fascistas. Um exemplo era a organização de um "mercado de escravos" de trabalhadores forçados italianos. Às nove da manhã dos domingos eles formavam em filas de cinco onde eram escolhidos para realizar os trabalhos domésticos das casas do lugar [1/120].

É de muito impacto a descrição de Julia Kertesz, deportada para a VW depois de ter escapado da seleção dos que seriam executados em Auschwitz. Aos domingos, quando era levada ao trabalho de campo com outras companheiras de infortúnio, ela passava por Wolfsburg:

"Nos dava uma pontada no coração quando víamos as residências com seus jardins e a população civil em suas roupas de domingo. Observávamos que enquanto seguíamos vegetando como toupeiras, lá fora a vida continuava normalmente." [6/37].

II. A inquebrável tradição na VW e a derrota militar por que passou o Imperialismo alemão em Wolfsburg

Em 1945 o imperialismo alemão sofreu um golpe, mas não foi aniquilado nem destruído. O sistema econômico capitalista ficou intacto e os bancos e os consórcios alemães não tardaram a recuperar seu antigo poder e glória. Podemos acompanhar esse desenvolvimento em Wolfsburg como se fosse em um microscópio; se bem que ele apresenta algumas particularidades.

Especialmente deixa claro o alto nível de continuidade do nazismo também sob o regime democrático-burgues desde 1945.

Deve-se ressaltar a contradição desses desenvolvimentos pois no geral e também na VW davam-se passos antinazista, que porém não mostraram eficácia.

Por um lado a história da VW nos mostra claramente porque em 1945 era necessário que as tropas aliadas ocupassem militarmente a Alemanha para acabar com o domínio nazista. Por outro lado também nos faz ver que a democratização e "desnazificação" da Alemanha acertada pelos aliados no tratado de Potsdam, não saiu do papel no lado ocidental. Isso porque as medidas previstas foram sabotadas pelos imperialistas ocidentais com o aumento do anti-comunismo.

"A VW se converteu num antro de elementos reacionários e nacionalistas..."

Em abril de 1946, ao final das primeiras medidas de "desnazificação", o comandante britânico, major Hirst, deu por encerrada essa tarefa. Isso provocou uma intensa resistência do conselho da empresa da VW e do sindicato [7/39]. Em consequência se constituíram dois comitês de "desnazificação", que se reuniram à partir de maio de 1946 na fábrica da VW. De um contingente de 8.000 empregados (entre eles agora muitos alemães trazidos da Polônia e Checoslováquia, de acordo com o tratado de Potsdam) se processaram 1.161 e ao final propuseram a dispensa de cerca-

mente 208 pessoas por haver apoiado ativamente a NSDAP [4/958]. Principalmente os empregados da VW que ocupavam cargos de direção conseguiram, com êxito, apelar contra suas sentenças.

Em junho de 1946 teve lugar em Helmstedt perante um tribunal militar britânico o julgamento do médico Körbel, da empresa VW. Já aí se vê como era grande o potencial nazista e pró-nazista. Körbel foi condenado à morte por "negligência deliberada" de centenas de bebês e crianças polonesas e soviéticas falecidas no "centro maternal" da VW [8/39]. Contra essa sentença foram recolhidas em 11 dias a assinatura de 589 cidadãos e cidadãs de Wolfsburg que se expressavam contra a condenação à morte do médico. A hierarquia eclesiástica, em uma petição de perdão às autoridades militares, alardeiam a "religiosidade" de Körbel [9/7].

Alguns ex-prisioneiros dos campos de concentração e anti-fascistas escreveram à direção da VW, em 8 de junho de 1947:

"Já nos é conhecido de sobra que a VW se converteu num antro de elementos reacionários e nacional-socialistas" [9/16].

Isso não valia somente para as fábricas da Alemanha Ocidental de então. A VW estabeleceu uma rede de esconderijos em suas fábricas, principalmente nos países dependentes da América Central e América do Sul. Ali centenas de carrascos nazistas, de maior e menor envergadura, permaneceram à salvo. Em uma entrevista no final dos anos 70, Simon Wisenthal declarou que as instalações da VW, assim como as de Krupp e Siemens eram "verdadeiros ninhos de nazistas", e que ali trabalhavam centenas de pequenos carrascos nazistas e ainda pelo menos 18 oficiais das SS [Reporter (revista do Rio de Janeiro) n° 6, abril de 1979. Citado em 10/142]. Nesse contexto é interessante a declaração de um colega brasileiro. Motivado pelos comportamentos autoritários e repressivos dos chefes alemães da fábrica da VW no Brasil, ele supõe acertadamente:

"Os nazistas que eles não queriam mais em Wolfsburg mandaram 'pra gente do outro lado'." [11/96].

Um dos grandes carrascos nazistas, a quem a VW demonstrou sua "gratidão" mandando-o "para o outro lado" é por exemplo, Franz Paul Stangel, o comandante do campo de extermínio de Treblinka. Em Treblinka, em um ano e meio, foram assassinados com gás mais de 800.000 pessoas, principalmente a população judia dos guetos de Vilna, Varsóvia e Bialistok. Stangel, até o momento de sua detenção estava empregado como chefe da secção de montagem da VW Brasil, em São Paulo [10/142].

No início de 1948 Heinrich Nordhoff passou a ser o novo chefe da fábrica da VW de Wolfsburg.

* No departamento de recursos humanos da VW havia um Chefe de Divisão das SS responsável pela comprovação política dos "recém-cotocados". Ver 4/411.

** Na escola profissional da VW haviam, entre outras, as matérias "Império Alemão" onde eram dadas aulas sobre temas como "Nossa nova pátria: A Volkswagen. História da Volkswagen: Ideias do Führer e obras do professor Dr. Porsche". Ver 4/236.

*** Pode-se ler em um jornal da empresa VW dos finais de 1943 que "o rendimento da mão-de-obra estrangeira só é satisfatório enquanto os alemães não deixam de instruí-los e obrigá-los a trabalhar". Ver "Arbeitskräfte, zeigt Nationalbewußsein" em: "Das Volkswagenwerk und wir", ano 2, 1943, Citado em 4/535

**** Desde que o sistema de exploração capitalista, com a transição ao estado imperialista em torno de 1900, se converteu em um sistema mundial para explorar e escravizar os povos oprimidos, os capitalistas das grandes nações industrializadas, com a ajuda dos super-lucros resultantes da opressão dos trabalhadores e trabalhadoras desses países, têm a possibilidade de subornar um setor da sua classe operária, a aristocracia operária.

Lenin define esta classe como puxa-sacos aburguesados da burguesia.

"Esse setor de operários aburguesados ou da "aristocracia operária", completamente pequeno-burgueses por seu estilo de vida, seu salário, por sua concepção do mundo... são verdadeiros agentes da burguesia no veio do movimento operário, lugar-tenente operário da classe dos capitalistas ... verdadeiros veículos do reformismo e do chauvinismo..."

(Lenin, O imperialismo, estágio avançado do capitalismo, 1916, Obras Completas, tomo 27, p.322).

De 1942 a 1945 o nazista Nordhoff havia sido chefe de produção da fábrica de caminhões da Opel em Brandenburgo [12/68]. Sob a sua direção foram recolocados massivamente nazistas que pouco antes haviam sido despedidos durante a "desnazificação". Um companheiro declara:

"Os nazistas que no verão de 1946 tiveram que debandar, lentamente foram se infiltrando. Com poucas exceções voltaram a ocupar seus antigos postos ou ainda melhores... Para os que foram despedidos com antecedentes nazistas as portas da fábrica se abrem rapidamente de par em par. Os democratas...apesar das constantes novas colocações são sistematicamente rechaçados." [7/75]

Atividades nazistas na VW e nas proximidades depois de 1945

Em 1947 apareceram nos muros de dentro e de fora da fábrica de Wolfsburg cruces suásticas e lemas nazistas. A direção da VW não se preocupou em removê-los. No mesmo ano a bandeira com a suástica foi içada duas vezes no terreno da fábrica. Durante a retransmissão, pela emissora da

fábrica, de uma canção com a melodia da "canção da Alemanha" um grande número de empregados levantou o braço para fazer a saudação hitleriana [9/16].

Pouco antes das eleições municipais previstas para novembro de 1948, fundou-se um partido nazista, o Partido Alemão do Império (DReP).*

Na lista dos candidatos do DReP figuravam quase exclusivamente antigos membros do NSDAP [13/1014. Citado em 7/61]. É muito clara a relação pessoal dos nazistas com a VW: o dirigente do grupo nazista local Rudolf Knöring [7/99] era operário da VW. Por pouco tempo Helmuth Hillebrecht, antigo major dos paraquedistas das Wehrmacht e titular da "cruz de cavaleiro" foi por pouco tempo membro do DReP. Durante anos Hillebrecht fez parte do conselho da empresa da VW [7/129]. Pouco tempo depois ele fundou o partido nazista SRP. Os nazistas do DReP fizeram sua campanha eleitoral sob o lema "luta contra a desnazificação e o desmantelamento" [7/61] e faziam abertamente campanha nazista: "Chega de disfarce! Defendemos nossa posição de cara descoberta! As forças de ocupação devem tomar conhecimento da nossa opinião!", exclamou o quadro nazista do DReP Falk no dia 10 de outo-

bro de 1948 em um ato eleitoral em Wolfsburg para seus 1.000 ouvintes [7/81].

Em 28 de novembro de 1948, três anos depois da derrota militar do nazi-fascismo, um partido dessa ideologia conseguiu novamente na Alemanha êxitos eleitorais: **os nazistas do DReP ganharam as eleições municipais de Wolfsburg com uma maioria de dois terços [7/1]. O novo prefeito de Wolfsburg era um nazista do DReP de nome Heuchling, engenheiro elétrico na VW [7/102]. Depois do seu êxito eleitoral o novo chefe da VW, Nordhoff, não tardou a prometer aos nazistas do DReP "uma boa colaboração" [7/75]. Um observador da época descreve a atmosfera:**

"Os nazistas novamente se atrevem a fazer a saudação hitleriana. Comentam em suas conversas de rua que vão livrar-se dos socialistas. Nas reuniões públicas procedem com precaução, porém se manifestam pelo fim da desnazificação em Wolfsburg com ruidosa ovação... Voltam

* Três quadros nazistas foram enviados a Wolfsburg para a constituição de um grupo local, entre eles Adolf von Thadden, mais tarde presidente do partido nazista NPD por um longo período.

Também a Volkswagen assume o papel de vanguarda e de empresa modelo do imperialismo alemão.

★ O papel de vanguarda ideológica na hora de propagar a conciliação de classes mediante a ideologia da "cooperação dos agentes

Assim como já fez para os nazistas, também hoje a Volkswagen assume um importante papel: o de vanguarda e de "termômetro" do imperialismo alemão.

Mediante a propagação extrema da ideologia da "cooperação dos agentes sociais", reforçando o sentimento nacionalista da necessidade de conservar e assegurar a "competitividade do mercado alemão" e da propaganda mais ou menos escancarada de "vagas de trabalho na Alemanha primeiro para os trabalhadores e trabalhadoras alemães", a Volkswagen segue com a ideologia nazista da comunidade do povo, apenas com formas mais modernas. Depois de 1945 ela não tardou a reatar-se a essa tradição nazista. Em 1947, o diretor geral da VW München nos "10 motivos para trabalhar na Volkswagen", aprovados pelo conselho da empresa, declarou que "o conjunto dos operários e empregados da VW" formam uma "sociedade de lucro" [1]. Também seu sucessor, Nordhoff, que saudava com prazer os operários e operárias nos atos da empresa com um "quaridas e queridos camaradas" continuou essa tradição.

"O operário sabe o quanto unidas estão sua existência e a da fábrica. Assim tem medo de que a empresa perca e ele acabe perdendo seu emprego. Acabar com esse medo tem sido a primeira tarefa de toda direção de empresa responsável nesses anos do pós-guerra. Mediante a realização dessa tarefa surge uma nova relação entre a direção e o operário: a relação humana. Esta relação é produtiva e se encontra diametralmente oposta à improdutiva luta de classes". [2]

★ Amarrado à Volkswagen mediante privilégios

Além do mais, como meio adicional para amarrar os operários e operárias a "sua" empresa, a

Volkswagen segue utilizando os privilégios concedidos aos próprios operários e operárias. Graças aos lucros extras que a Volkswagen obtém especialmente da exploração de operários e operárias nos países dependentes do imperialismo, a empresa conta com esse meio adicional para financiar as vantagens concedidas e o suborno de trabalhadores e trabalhadoras, sobretudo da aristocracia operária nas fábricas da Alemanha.

Mediante o pagamento de salários mais altos em comparação com o dos outros operários do setor metalúrgico, mediante os "convênios coletivos internos" que estipulam privilégios especiais para os operários na Alemanha, a VW conseguiu até agora, em suas fábricas na Alemanha, evitar maiores ações de resistência contra o aumento da exploração. Principalmente evitar ações de solidariedade com as lutas dos trabalhadores e trabalhadoras em outros países.

★ O papel de Vanguarda no teste e introdução de novos conceitos de exploração

Em janeiro de 1994, usando lemas como "flexibilização do horário de trabalho" e "empresa viva", a VW endureceu as condições de trabalho e de vida dos companheiros e companheiras mediante a introdução de um novo modelo de jornada de trabalho e da semana de quatro dias. Para isso contou com o respaldo dos operários burocratas do Conselho Geral da Empresa VW e da central sindical dos metalúrgicos - IG Metall.

Com esse novo modelo, as companheiras e companheiros trabalham semanalmente entre segunda e sexta 28,8 horas. Dependendo das necessidades esse tempo de trabalho pode ser ampliado para 38,8 horas semanais. Devido aos turnos adicionais nos sábados, esse dia passa a ser um dia de trabalho normal. Os operários e operárias devem estar à disposição das necessidades da VW. Além do mais os novos empregados são obrigados a aceitar contratos temporários. Adicionalmente se aumenta o controle sobre as operárias e operários com a introdução dos "trabalhos de equipe". Com a extinção de 20.000 vagas de emprego somente em Wolfsburg desde 1991, a VW

reforçou a pressão exercida sobre os operários e operárias de um jeito que as faltas por doença caíram pra 3,4%.

Com todas essas medidas os exploradores da VW têm podido incrementar enormemente seus lucros. Uma perda nos salários de 18%, cortes de 3 bilhões de marcos nos custos sociais, forte intensificação da exploração e a eliminação de "tempos mortos"; tudo isso é embolsado pelos exploradores da VW como resultado do seu novo modelo.

★ Papel de vanguarda também na intensificação da exploração em nível internacional

VW tem se empenhado em introduzir esta intensificação dos métodos de exploração em todas as suas instalações espalhadas pelo mundo. Justamente nos lugares onde ela enfrenta um movimento operário mais combativo é onde a colaboração entre os burocratas sindicais e os da empresa desempenha um papel mais importante na hora de impor seus "modernos" métodos de exploração. Assim anunciou a aristocracia operária da VW durante a constituição do Conselho de Empresa Mundial da VW em 13 de maio de 1998 em Wolfsburg.

"A co-gestão e o modelo da VW de uma solução cooperativa para os conflitos são artigos de exportação em demanda. Assim se estreita a colaboração com os conselhos de empresas alemães. Durante esta primavera as fábricas da VW no Brasil foram saneadas; ao invés de demissões, os conselhos de empresa conseguiram diminuição na jornada de trabalho, segundo o modelo alemão." [3]

Bibliografia

1 Mommsen, H. e Grieger, M. Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf, 1996, p. 960 e ss.

2 Citado segundo: Koch, G., "Arbeitnehmer steuern mit". Em: Mitbestimmung in Theorie und Praxis, Bund-Verlag, 1987, p.85.
3 Metall 8/98.

Algumas lutas destacáveis travadas por companheiras e companheiros progressistas na VW da Alemanha desde 1945

Também nas fábricas alemãs da VW tem havido protestos e resistência contra a exploração recrudescida e a redução dos direitos democráticos sindicais. Exemplos disso são a luta pela semana de 35 horas em 1984 e a luta contra o parágrafo 116.

● As companheiras e companheiros procedentes de outros países são afetadas de maneira especialmente brutal por parte da cruel exploração e sobretudo pela rascista e chauvinista política de divisão adotada pela direção da VW. Contra o péssimo tratamento e más condições de trabalho houve frequentes movimentos de resistência na VW de Wolfsburg. Em 1962 4.000 operários e operárias procedentes de outros países entraram em greve na fábrica de Wolfsburg *contra os baixos salários, contra a propaganda nacionalista, insuficiente assistência médica e a má alimentação*. No início de novembro de 1963 convocaram uma jornada de greve *contra as condições de moradia na chamada "Vila de Italianos" de Wolfsburg*, que foi desmantelada pela polícia. Em consequência uns 20 operários foram despedidos e mais de 200 abandonaram "voluntariamente" a fábrica. [1]

● Também é de se destacar que nos anos 50 nas fábricas da VW em Wolfsburg e Braunschweig teve lugar uma das poucas greves de protesto contra a remilitarização e a armamentização atômica do exército alemão. Em 28 de março de 1958 8.000 operárias e operários da VW de Wolfsburg, sem a concordância da central sindical IG Metall, juntaram-se à paralisação de uma hora e meia. Protestavam tanto contra a *armamentização atômica do exército alemão como contra a negativa da direção da central DGB de utilizar contra isso o meio de luta que é a greve política geral*. Por essa mesma época organizou-se em Braunschweig uma greve de advertência de 32.000 operários e operárias contra a armamentização. O chefe do conselho da empresa desvinculou-se dela perante a imprensa declarando que tratava-se de "uma ação espontânea do pessoal" sem o consentimento do conselho de fábrica. [2]

● De extraordinário significado é também a *greve de solidariedade* de uma hora e meia por parte de 600 operários e operárias da fábrica de Salzgitter em 18 de agosto de 1987. Dessa forma os operários se solidarizaram com a *greve das operárias e operários da VW no México*. Esse tipo de ação e similares têm acontecido muito poucas vezes, porém são os primeiros passos para uma solidariedade internacional praticada que os companheiros e companheiras progressistas da VW da Alemanha devem conquistar.

a cantar canções nazistas e dos pogromos e marcham à estação de trem ao som da canção de Horst Wessel." [75].

No fim, o resultado das eleições municipais de 1948 foi anulado por um erro na forma [7/117] e o DRnP foi ilegalizado pelas autoridades militares aliadas britânicas em março de 1949 na comarca de Gifhorn por sua propaganda nazista [7/123]. Apesar de alguns nazistas do DRnP terem sido proibidos de exercer qualquer atividade política,

rapidamente encontraram "asil político" no resto dos partidos burgueses. Schlüter, o antigo presidente do partido na região, foi parar no FDP e mais tarde foi ministro da cultura na Baixa Saxônia. Luise Gericke, médica de empresa durante vários anos e por um tempo membro do conselho da empresa da VW e militante no nazista Partido Nacional dos Trabalhadores, fundado nos anos 50, primeiro fez parte do FDP, logo depois do CDU, e acabou por fim no SPD [9/14].

A Volkswagen continua negando-se a indenizar as vítimas dos criminosos trabalhos forçados

Não é que a Volkswagen se negue por completo a todo tipo de indenização...Foram indenizados os 340.000 poupadores alemães que com suas cadernetas de crédito haviam encomendado e financiado um "carro-força-da-alegria" *

Totalmente distinto é, no entanto, a atitude da Volkswagen na hora de indenizar as mulheres e os homens que durante o nazi-fascismo tiveram que realizar trabalhos de escravos como trabalhadores forçados, prisioneiros de guerra e pre-

III. A Volkswagen: um dos maiores exploradores internacionais do imperialismo alemão.

Frente aos operários e operárias a Volkswagen se situa como *um dos maiores* exploradores e sanguessugas em nível internacional. Um total de 280.000 operários e operárias são explorados diretamente em cerca de 35 fábricas em todo o mundo. Nas dez fábricas da Alemanha estão ocupados quase 140.000 operários e operárias [17]. A esses somam-se mais de 50.000 das fábricas da Polônia, República Checa, Hungria, Eslováquia, Portugal e Espanha. Na América Central e do Sul, principalmente no México, Argentina e Brasil são mais cerca de 50.000. Finalmente a VW explora em suas fábricas de produção na África do Sul em torno de 6.000 operários e operárias, e mais 15.000 na China. No total são várias centenas de milhares os que a VW oprime através de uma rede de sucursais (por ex. na Coreia do Sul, Indonésia, Filipinas).

Em concorrência com os outros grandes consórcios automobilísticos a VW fortificou sua posição no mercado de maneira sistemática e hoje dispõe de uma cota no mercado mundial de 10,4 por cento de todos os carros e veículos industriais vendidos. Com a compra de marcas competidoras como Audi, SEAT, Skoda e há pouco tempo Rolls Royce, a VW tem podido não só defender sua influência nos "novos mercados", como também reforçá-la. Desde maio de 1998, através da Skoda, a VW produz automóveis em Sarajevo [18].

Com métodos de exploração continuamente refinados durante os últimos anos e com a intensificação da pressão de trabalho, a VW tem reforçado a exploração de tal maneira que só nos últimos três anos os respectivos lucros duplicaram-se. Em 1987 a VW lucrou dessa exploração mundial de seus operários e operárias 1.400 milhões de marcos - depois de pagos os impostos. O mais alto rendimento líquido da história do consórcio [19].

Especialmente nos países dependentes do imperialismo na África, América do Sul e Ásia a VW, com os mais baixos salários, as piores con-

dições de trabalho e a mais brutal pressão de trabalho, obtém enormes lucros dos operários e operárias desses países. O trabalho infantil, a perseguição e proibição de organizações e atividades sindicais nas fábricas da VW são prática comum da exploração endurecida nesses países.

Nisso mostra-se sobretudo que: 'Seguindo as tradições alemãs' a VW investe precisamente naqueles países onde as ditaduras militares fascistas lhe asseguram as maiores possibilidades de exploração. É significativa a declaração do chefe da VW do Brasil em 1971, Werner Paul Schmidt, que afirmou seu respaldo absoluto ao reacionário regime de terror no Brasil:

"Seguramente a polícia e o exército torturam para obter informações importantes; seguramente nem sequer se seguem os procedimentos sumários para se processar os subversivos, que são fuzilados sumariamente. Porém para ser fiel à verdade tem-se que acrescentar algo: que sem dureza não se avança. E vamos seguir em frente."

Por outro lado os bem informados e experientes demagogos da VW sabem muito bem capitalizar a mínima "democratização" nestes países para apresentá-la como resultado de sua intervenção "positiva". Aqui vão alguns exemplos de sua prática de exploração em outros países:

VW do Brasil: na sua fábrica de São Bernardo, a maior fábrica de automóveis da América do Sul, a VW explora cerca de 30.000 operários e operárias [20]. De 1964 até meados dos anos 80, durante a ditadura militar, a VW se aproveitou e reforçou as condições do Estado policial: Criaram-se, de maneira sistemática, obstáculos contra as organizações sindicais e suas assembléias em terrenos da

* Ver "Taz" de 19 novembro de 1991. No "Processo Volkswagen" celebrado em 1956 a VW declarou-se "isenta do pagamento de restituições" mas que estava disposta a indenizar os poupadores alemães. Ver 4/200

empresa foram proibidas, etc. [11/4] O corpo de "Segurança e Vigilância" da VW em São Bernardo, formado por nazistas acobertados pela VW, também era campo de ação de antigos militares brasileiros.* E os operários e operárias o temiam tanto quanto à polícia militar brasileira. Eis o que relata o semanário "O São Paulo" de 17 de outubro de 1980:

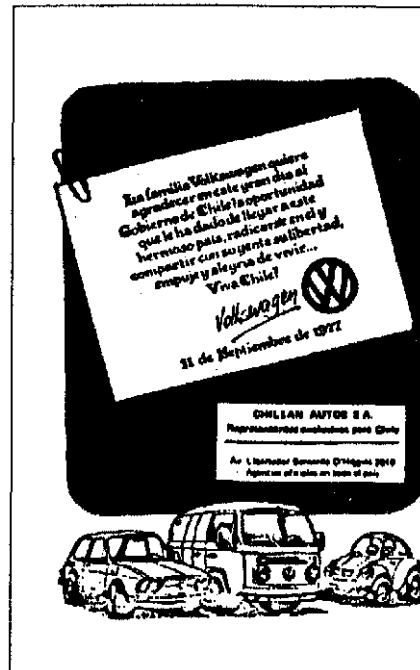
"Quando se está sob suspeita, descobrem-se uma falha ou há um problema com o chefe, levam-se os operários à sala da "segurança". Os interrogatórios que ali acontecem são mais duros que numa delegacia. Agressões e ameaças como "nós vamos te levar para a cela de tortura" não são raras. Em outros casos os operários são recolhidos a essas salas durante o expediente (até uma semana), como se fosse um cárcere privado. Muitas vezes inocentes são obrigados a confessar roubos que de maneira nenhuma cometeram. Também crianças, alunas da escola da empresa, são ameaçadas pelos vigilantes." [10/14]

E segue um líder sindical:

"...A 'segurança' na VW, comparada com todas as empresas do ramo, é a mais parecida com um aparato policial." [10/14]

VW do México: A VW está presente no México desde 1964. Atualmente explora em Puebla 15.200 operários e operárias. Ali as condições de trabalho se caracterizam pela mais brutal exploração, as piores condições de trabalho e os salários mais baixos. O salário médio mensal atualmente é de 3.600 pesos (750 DM) [21].

Porém os operários e operárias da VW em Puebla não deixaram de lutar contra a cruel exploração. Organizaram lutas muito combativas que muitas vezes a VW dissolveu com a atuação da polícia militar. A VW do México desenvolveu



Volkswagen felicita o criminoso regime de terror chileno pela passagem do quarto aniversário do golpe de estado

"A família Volkswagen quer agradecer neste grande dia ao Governo do Chile pela oportunidade que lhe foi dada de chegar a este formoso país, radicar-se nele e compartilhar com sua gente sua liberdade, brio e alegria de viver..."

Viva Chile!

Volkswagen, 11 de setembro de 1977

(El Mercurio, 11 de setembro de 1977. Citado em Brasilien-Nachrichten, "VW do Brasil - Entwicklungshilfe im besten Sinne?", Bonn 1978, S.84)

uma estratégia particular para "desfazer-se" de operários e operárias combativos: depois de uma greve de uma semana em 1992 a direção despediu todo o pessoal. A readmissão de 1.500 operários e operárias tidos como "cabeças e violentos" foi recusada [22]. Uma manifestação dos operários e operárias não readmitidos nos portões da fábrica foi reprimida pela polícia usando cassetetes e cães. Vários manifestantes tiveram que ser hospitalizados devido aos espancamentos e mordidas dos cães [23/11].

O exemplo da VW do México mostra claramente o papel reacionário dos burocratas operários. Durante uma greve de 58 dias na fábrica de Puebla, o conselho da empresa da fábrica de Braunschweig (Alemanha) concordou com a introdução de um

turno extra para compensar os efeitos da greve do México. Somente quando se viram confrontados com a pressão exercida pelos operários e operárias de outras fábricas da VW, como por exemplo a greve de solidariedade de 1,5 hora de 600 operários e operárias da VW em Salzgitter, os burocratas operários suspenderam seu trabalho de fura-greve e cancelaram o turno extra. A central sindical alemã IG Metall assim como o Conselho Geral da Empresa em Wolfsburg se negou a mostrar sua solidariedade aos operários e operárias combatentes no México com o argumento de que o sindicato local não estava filiado à central oficial CTM.

(* No anos 70, por exemplo, um antigo superior do exército brasileiro foi também chefe da "Segurança e vigilância" da VW em São Bernardo. Ver 11/96)

Algumas lutas e greves de companheiros e companheiras da VW em outros países

México: Uma das lutas de mais destaque dos então 11.000 trabalhadores e trabalhadoras em Puebla foi a greve de 58 dias e a tomada da fábrica de Puebla entre julho e agosto de 1987. A causa foi o anúncio da VW de reduzir em 15% os salários, de reduzir à metade diferentes suplementos como o pagamento extra de férias e *salário-natal* e de despedir mais de 700 trabalhadores e trabalhadoras apesar de uma taxa de inflação de mais de 130% [1]. Devido à sua atitude combativa e ao apoio que receberam em todo o México, os trabalhadores e trabalhadoras de Puebla conseguiram um aumento de salário de 78%.

Em setembro de 1988 conseguiu-se a destituição do dirigente sindical Durán em uma greve de quatro dias, na qual as companheiras e companheiros reprovavam sua cooperação com a empresa na demissão de 1.200 operárias e operários [2]. Ao mesmo tempo a greve se dirigiu contra as demissões anunciadas e contra as unidades policiais há semanas estacionadas na fábrica. No decorrer das lutas 65 companheiros e companheiras foram detidos enquanto muitos outros foram gravemente feridos [3].

Brasil: Em dezembro de 1986 na fábrica da VW em São Bernardo, 30.000 operários e operárias entraram em greve pelos 20% de aumento no salário prometido pela direção da empresa [4].

Em outubro de 1987 se juntaram à greve 40.000 operárias e operários metalúrgicos por um aumento salarial de 66% e contra a demissão massiva na indústria metalúrgica da região de São Paulo [5].

No início de maio de 1989, com a adesão de mais de dois milhões de operárias e operários, aconteceu no Brasil o maior movimento grevista desde o final da ditadura militar em 1985. Em uma manifestação em São Paulo, cinco operários, entre eles tres companheiros da VW, foram feridos à bala. No decorrer da greve foram despedidos 100 companheiros da VW. Entre os operários das grandes empresas os companheiros e companheiras da VW foram os últimos a aceitar um aumento salarial de 45% e, em meados de maio, dar por terminada a greve [6].

África do Sul: Em junho e julho de 1980 as operárias e operários da fábrica da VW em Uitenhage, junto com as companheiras e companheiros de 12 fábricas realizaram com êxito uma greve conjunta de tres semanas por um aumento dos salários [7].

Em outubro de 1987 5.000 operárias e operários entraram em greve pela readmissão de um companheiro despedido [8].

No decorrer das negociações coletivas, em agosto de 1989 entraram em greve, por salários mais altos, 12.000 operárias e operários do setor

automobilístico. Entre eles também os da fábrica da VW [9]. Depois de mais de duas semanas a VW, para dissolver a greve, fechou suas portas aos mais de 5.500 operárias e operários.

Em outubro de 1995 os operários e operárias da VW de Uitenhage fizeram uma greve contra a demissão de um companheiro [10].

Bélgica: Em setembro de 1994 5.600 operários e operários da fábrica da VW em Vorst, ao sul de Bruxelas, fizeram uma greve de tres semanas por melhores condições de trabalho e pela readmissão de companheiros e companheiras despedidos. A greve foi iniciada pelos operários e operárias da linha de montagem, contra o contínuo aumento da velocidade da esteira e a conseguinte intensificação da pressão de trabalho [11].

★★★

Bibliografia

1 TAZ, 3 und 31.07.1987; 2 TAZ, 29.09.1988; 3 TAZ, 3.10.1988; 4 TAZ, 12.12.1986; 5 TAZ, 22.10.1987; 6 TAZ, 10.05.1989; 7 Geister, W., Wellmer, G. DM-Investitionen in Südafrika. In: Informationsstelle Südafrika e.V. Bonn 1983; 8 TAZ, 24.10.1987; 9 TAZ, 9.08.1989; 10 TAZ, 10.10.1995; 11 TAZ, 30.09.1994

