

ACLARACIONES



de
Blas Roca

Discuten sobre planificación

“Aquí tenemos una discusión. Unos compañeros sostienen que aunque la planificación económica es un método socialista, también puede aplicarse en los países capitalistas, mientras que otros negamos esa posibilidad y sostenemos que la planificación económica sólo puede regir en un país socialista. También discutimos que para que la planificación tenga éxito hace falta que los planes sean discutidos y conocidos abajo...”.

Esto nos dice una carta que firman varios trabajadores.

Los que sostienen que la planificación económica sólo puede regir en un país socialista tienen razón.

La planificación económica no sólo es un “método socialista”; es, en realidad, una necesidad de la economía socialista.

La economía socialista no puede desarrollarse más que a través de la planificación.

Desde el momento mismo en que la sociedad se convierte en el dueño colectivo de las fábricas, los transportes, los bancos, los comercios, la mayor parte de la tierra —en una palabra, se convierte en el dueño colectivo de los principales medios de producción— y, como consecuencia de ello el motor de la producción deja de ser el interés de lucro de los capitalistas privados y rige el interés de producir para satisfacer las necesidades de las masas, la necesidad de la planificación se hace sentir, aunque no sea materialmente posible organizarla de inmediato.

La sociedad propietaria colectiva de los medios fundamentales de producción no puede decirle a los administradores, que nombra a través de su gobierno revolucionario obrero-campesino, produzcan lo que quieran o lo que puedan.

No, la sociedad tiene que ver lo que necesita producir y proponerse producirlo.

La propiedad colectiva y el interés de producir para satisfacer las necesidades de las masas impone determinar: qué producimos.

Pero la necesidad de producir tales o más cuales cosas no determina la posibilidad real de hacerlo sin más ni más.

La planificación no consiste en decir: vamos a producir tanto de esto y más cuanto de lo otro.

Para planificar debemos establecer previamente, desde luego, cuánto debemos producir de cada cosa, cuáles renglones de producción se desarrollarán primero y hasta dónde y cuáles después.

Pero una vez determinado eso, hace falta trazar el modo de llevarlo a cabo y ésa es la verdadera tarea de la planificación económica.

Para planificar adecuadamente es necesario tener un conocimiento cabal de lo que tenemos:

Tierras, fábricas, máquinas y transportes disponibles.

Trabajadores con que contamos para las distintas labores y nueva mano de obra que pueda incorporarse.

Técnicos e ingenieros, agrónomos y zootécnicos.

Agua, materias primas, comunicaciones.

Recursos de inversión.

Recursos de consumo, etc.

Todo tiene que ser tomado en cuenta para que la planificación responda a las posibilidades y realidades existentes.

En la planificación ha de considerarse el comercio internacional: cuánto se importa y cuánto se exporta; qué y cuándo se exporta; qué y cuándo se importa.

Hay que calcular las necesidades del consumo, cuáles de esas necesidades se pueden satisfacer y en qué medida y cuáles no se pueden satisfacer en un tiempo determinado.

Para lograr aumentos en la producción y en la productividad se hace necesario poner por delante las obras básicas, el desarrollo de los medios de producción.

Esto da una idea de la complejidad de la planificación y también de su importancia extraordinaria para dirigir la construcción económica socialista y la producción socialista.

También da una idea de cómo la planificación se presenta como una necesidad ineludible del socialismo. Cualquier medida, en cualquier sector de la producción o del consumo, repercute en todos los demás sectores y está relacionada con ellos.

La planificación, hemos dicho, es una necesidad en el socialismo.

De otro lado, sólo la propiedad colectiva sobre los principales medios de producción y el hecho de que se produce con vistas a satisfacer las necesidades de la sociedad, permiten planificar verdaderamente la economía.

La propiedad privada capitalista sobre los medios de producción y la producción con fines de obtener ganancias no permiten que se pueda aplicar una verdadera planificación.

Los estados capitalistas, manejados por los monopolios, pueden hablar y hablan de “planes económicos”, pueden tomar y toman medidas para restringir ciertas producciones con propósitos de contener algunos procesos de superproducción, pero son incapaces de trazar un plan único para la economía, son incapaces de planificar un desarrollo económico a tono con las necesidades de la sociedad.

A ello se opone la competencia entre los monopolios, entre los capitalistas; la lucha de unos monopolios contra otros, de los monopolios contra los capitalistas no incluidos en los monopolios, de unos capitalistas contra otros.

A ello se opone el afán de ganancias, el ansia de lucro que preside toda la producción capitalista y la determina.

A ello se opone la limitación que al mercado impone la explotación creciente de las masas trabajadoras por parte de los capitalistas.

La Habana, 17 de agosto de 1963.

Formación y capacitación de ferroviarios

Para mover trenes

■ Lourdes Pérez Navarro

A partir del venidero mes de septiembre, la fuerza laboral del sistema ferroviario se engrosará con el 98% de los egresados universitarios de las ingenierías Eléctrica, Civil y Mecánica. Se trata de 392 jóvenes que ejercerán, fundamentalmente en talleres, actividades de operaciones, explotación de locomotoras y proyectos de comunicaciones.

Ángela Soto Montenegro, viceministra del Transporte a cargo de la actividad de Recursos Humanos, y Gisela Carmenate Vera, directora de Capacitación, explicaron que estos recién graduados iniciarán su vida laboral sobre la base de un programa de adiestramiento diferenciado, dirigido a adquirir, en un mediano plazo, los conocimientos necesarios para dar respuesta eficiente al desarrollo del sistema ferroviario.

En los últimos tiempos ha sido prioridad también la capacitación de egresados de la enseñanza politécnica —esencialmente de mantenimiento, reparación, y explotación del transporte—, y obreros calificados (mecánicos automotrices y chapisteros), fértil cantera de donde el ferrocarril se nutre para cubrir el actual déficit de estos oficios en el sector.

Las especialistas ofrecieron datos ilustrativos de la disminución de la fuerza calificada en el Ferrocarril: mientras hace 15 años el 6,8% de los 23 000 trabajadores del sector eran universitarios, y el 70% de nivel técnico medio, hoy —con similar cifra de personal— los índices son, res-

pectivamente, del 3,7 y del 22%. ¿Cómo entonces enfrentar la recuperación del sistema ferroviario, prevista para un plazo no mayor de tres años?

El diagnóstico de la fuerza de trabajo realizado por el Ministerio del Transporte durante el 2009 mostró la necesidad de ir en la búsqueda inmediata de profesionales, técnicos y obreros calificados capaces de poner en marcha las tecnologías que está adquiriendo el país y revitalizar la infraestructura del ferrocarril.

Entre las estrategias trazadas por este organismo está la ejecución de los convenios firmados con los ministerios de Educación y Educación Superior, dirigidos a perfeccionar los planes de estudio, potenciar la especialización ferroviaria y garantizar la base material de estudio. Actualmente funcionan en el país 46 aulas anexas a instalaciones ferroviarias, en las que 110 instructores trasladan sus conocimientos teóricos y prácticos, lo mismo frente a una pizarra que sobre rieles.

Roberto Robles Coloma, director del Centro de Formación de Profesionales del Transporte (FOPTRANS), aseguró que trabajan en tres estrategias fundamentales: creación de valores, rescate de la tradición familiar ferroviaria y formación vocacional.

En cuanto a esta última —anunció—, a partir del próximo año pondrán en práctica nuevos proyectos en el Palacio Central de Pioneros y en los más de 700 círculos de interés existentes en el país, a los cuales acceden 8 900 pioneros, con vistas a incentivar el conocimiento sobre las diferentes actividades transportistas.



Para recuperar la infraestructura ferroviaria se requiere fuerza laboral especializada. Foto: Ismael Batista