



Aun cuando seguimos recibiendo numerosas llamadas telefónicas, cartas y mensajes electrónicos de muchos lectores en torno a cómo continuar mejorando nuestra sociedad, decidimos publicar, esta vez, siete opiniones, con las que se puede estar o no de acuerdo

Las trabas en el trabajo por cuenta propia

Hice mi solicitud para trabajador por cuenta propia a la Ca. Berta Álvarez, funcionaria que representa al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en la Oficina habilitada para estos trámites en el municipio Cerro.

Acto seguido ella me preguntó qué actividad yo iba a ejercer, a lo que yo le respondí que la No. 37, pero que como el lugar donde residía no tenía prácticamente ningún movimiento de personal, la iba a ejercer de forma ambulatoria con un carrito, para el cual ya había hecho una inversión importante para este fin. Contestándome ella que lo del carrito lo tenía que aprobar el Departamento de Higiene e informándome que hasta ahora solo se había dado licencias ambulatorias para vender algunos productos como: maní, rosita de maíz, entre otros. Sobre lo anterior yo le fundamenté.

• Que una Licencia para un solo producto no se ajustaba a lo establecido en el Texto de la Ley, la que sí me da la posibilidad de varios productos y de alternarlos en caso de dificultades con la materia prima o por baja demanda de alguno de estos.

• Lo que me garantiza una venta más estable, que me permita poder cumplir con las contribuciones contraídas con el Estado; reabastecer los suministros y obtener alguna ganancia.

Finalmente esta funcionaria —la que no obstante las discrepancias de opiniones antes expuestas me atendió con mucho respeto y profesionalidad—, al chequearme los cuatro documentos a presentar establecidos y verificar que estaban todos y en regla, me comunicó que hacía falta otro documento adicional: una Diligencia de Inspección Sanitaria y de aprobación del carrito, emitida por el Departamento de Higiene, para poder ella concluir mi trámite y yo obtener la Licencia solicitada.

Al día siguiente temprano, me presenté en dicho departamento, el que radica en el 2do. piso del Policlínico Abel Santamaría, del Cerro, en el que me atendió la doctora Ángela Díaz en sustitución de la licenciada Enma Justin, jefa de dicho Departamento en esa área de Salud, la que se encontraba enferma.

La doctora Ángela al tocarle el tema del carrito, añadió a lo ya antes expuesto, que existía una política de eliminarlos debido a:

1ro.- Que no reúnen las condiciones higiénico-sanitarias.

2do.- A que los alimentos que van en estos, al trasladarse de un lado para otro se contaminan.

3ro.- Que no tienen agua para lavar los vasos, tazas, etc.

4to.- Que sus operarios violan las normas que se les establecen.

Respetando sus opiniones, le expuse las mías respecto a cada una de las suyas.

De la 1ra.: Que como en el caso del edificio que pondré de ejemplo luego,

en el del carrito su departamento no emitiría la Diligencia Sanitaria aprobatoria hasta que este no cumpliera toda lo establecido para su buen funcionamiento.

De la 2da.: Esto se resuelve exigiendo en la 1ra. que el carrito tenga total hermeticidad.

De la 3ra.: No necesariamente estos carritos requieren de agua, solo estableciéndoles que tienen que utilizar vasos desechables nuevos, como hacen los que actualmente venden: helados, así como cerveza y refrescos en las ferias para no darle la botella al usuario.

De la 4ta.: Esto ocurre por no ejercer sistemáticamente la vigilancia, exigencia, chequeo y control, así como no analizar y depurar responsabilidades a los infractores por parte del organismo, a través de los dirigentes y funcionarios que les compete garantizar el cumplimiento de lo establecido.

En el caso del carrito le expresé que el Estado tiene cientos y que recientemente en toda la Calle 23, otras arterias y lugares concurridos de la capital —donde no existían antes—, Gastronomía había puesto más carritos ambulatorios en bicicletas y con otras estructuras, por lo que consideraba que la no aprobación de este a los cuentapropistas, constituía una discriminación de este sector respecto al estatal.

Y le puse como ejemplo lo establecido cuando se construye un edificio, ocasión en que desde sus planos hasta su terminación, los organismos competentes le exigen, chequean y controlan al inversionista que el edificio tenga todas las condiciones para la protección de los usuarios en caso de incendio y no se lo aprueban sin esto; y ya inaugurado, sistemáticamente lo inspeccionan para comprobar si tiene todos los medios establecidos contra incendio, y si estos están aptos para funcionar, así como seleccionado y capacitado el personal que los operará, imponiéndole multas cuando esto no se garantiza. Algo similar es lo que Salud debiera hacer en el caso de los carritos, pero no limitar que existan y presten el servicio al público de acercarle, lo más posible, el producto.

Después de este intercambio al respecto la doctora Ángela llamó por teléfono a la licenciada Justin, su jefa, y le dijo que los que querían utilizar carritos para la venta ambulatoria de alimentos, los iba a dejar pendientes de respuesta hasta que ella se incorporara y decidiera al respecto; respuesta que aún estoy esperando, pero por considerar arbitrario lo que me han respondido estos funcionarios encargados de ello hasta aquí, consideré necesario elevarlo a la máxima dirección de los organismos competentes y solicitar a la prensa su publicación para saber si es un problema de mi localidad o general.

M. Ramón C. Ramírez

Lo único con lo que no estoy de acuerdo

De todo lo indicado hasta ahora sobre la gigante tarea que se avecina del reordenamiento de la fuerza laboral, con lo único que discrepo es en lo expresado en la Resolución 35 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en la parte que da potestad al Director de una entidad a imponer su voluntad sobre lo propuesto por la Comisión de Expertos.

Cuando se estudian temas relacionados con las Técnicas de Dirección, es usual el demostrar, mediante ejercicios prácticos, que el trabajo en grupo es más efectivo que el individual.

Pienso que, una vez emitidas las recomendaciones de la Comisión de Expertos, lo correcto fuera que, en los casos que el Director de la entidad tuviera discrepancias,

argumentara sus puntos de vistas ante la Comisión de Expertos, la que estaría obligada a reevaluar su propuesta teniendo en cuenta estos argumentos.

Es bueno recordar la composición de esta Comisión: Administración, Sindicato y trabajadores destacados seleccionados por el colectivo. Lo que ella determine difícilmente lleve el sello del nepotismo. Por el contrario, lo que decida un Director va a ser más nepotismo que otra cosa.

¿Qué valor tendría la opinión del Secretario de la Sección Sindical ante una decisión del Director avalada por una Resolución del MTSS? Opino que ninguna.

J. R. Reynaldo Sánchez

Efectos de prohibiciones que se mantienen

Cada prohibición en nuestro país tuvo una razón, no se hizo por capricho y en cada momento respondía a situaciones negativas, pero algunas de ellas no tuvieron, a mi juicio, un análisis profundo de los efectos que producirían, como es el caso de las prohibiciones puestas en vigor por carta circular del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros (CECM) de 24/3/01, que prohibía la venta y traspaso de vehículos entre particulares y autorizaba solo los traspasos de los del área capitalista importados antes del triunfo de la Revolución en los años 1959 y 1960 y la prohibición de permuta entre particulares o entre estos y el Estado.

Quizás se pretendió eliminar las compra-ventas entre particulares, aspecto no logrado, porque lo que hizo fue extender la prohibición de venta y traspaso a un número superior de vehículos, y esto afectó, tanto a los que estaban sin realizar el traspaso antes de la entrada en vigor de la disposición, aunque fuera por problemas ajenos a la voluntad de los interesados, como a los vendidos después, no así a los que se entregaron por la entidad comercializadora, bajo un contrato de Compra-Venta con Reserva de Dominio, porque esos ya tenían la prohibición de venta y traspaso.

Durante un pequeño margen de tiempo los negocios de compra-venta disminuyeron, pero en definitiva continuaron prácticamente en la misma forma, lo único que se logró fue que disminuyeran los precios de los vehículos sin traspaso y de inmediato el grupo de vehículos, importados antes de 1960, aumentaron considerablemente de precio por el simple hecho de tener traspaso de propiedad, tiene más valor de venta un almendrón del año 1950, que un vehículo del año 1985.

Aparte de no minimizar las compra-ventas y del aumento del precio de los vehículos antiguos, aumentó el negocio clandestino de los propietarios registrados, en el sentido de que al no poseer físicamente el vehículo, pero ser el único capacitado para realizar cualquier trámite legal, muchos de ellos les exigen a los tenedores, sumas de dinero en dependencia de la complejidad del trámite y que según

conozco, alcanzan el monto de hasta \$10,000.00, sin contar los casos de los fallecidos, que aparte de correr el tenedor con los trámites de declaratoria de herederos, han tenido que repartir dinero a estos y hacer incontables gestiones para convencerlos y le permitan continuar con el vehículo, hay quienes lo han perdido por abandono del país y otros han sido chantajeados con la oferta de recompra por un precio muy inferior al de su adquisición, situaciones todas que han generado incontables problemas personales muy graves.

Muchas personas se preguntan el porqué, si adquirió un vehículo que no tenía ninguna limitante, antes o después de la prohibición y que había sido objeto de innumerables traspasos, ahora se vea imposibilitado de legalizarlo y hasta tenga que pagar por los trámites legales, más allá de lo normado, no encuentran una explicación de la afectación que causan al Estado con ello, si es una operación de compra-venta entre particulares en la que no interviene el Estado y su única intervención es desde el punto de vista registral.

Los profesionales y otros, que en su momento recibieron un vehículo como estímulo, ahora para muchos de ellos el tenerlo es una especie de castigo: no pueden venderlos, tampoco pueden utilizarlos por el precio en CUC del combustible, ni mantenerlos aptos por los altos precios en divisa de las piezas de repuesto y amén de que se metan en algún tipo de negocio, tienen que lastimosamente dejarlos deteriorar, porque su compra y limitación de venta fue de por vida y no por un tiempo determinado, mucho más allá del tiempo lógico de vida útil del vehículo, situación en la que están aquellos que hace muchos años los adquirieron, incluyendo motos de pequeña cilindrada como los Rigas 12, Berjovina y Karpaty.

La evaluación de estos problemas y su solución, como puede ser también la compra-venta de viviendas, eliminaría múltiples dificultades que se presentan y un sin número de ilegalidades.

J. R. Bauta Caballero