

El Plan en la economía (El decreto n° 1042)

**León Trotsky
Diciembre de 1923**

(Tomado de *El nuevo curso (y anexos)*, en nuestras *Obras Escogidas de León Trotsky en español (OELT-EIS)* (Libros, folletos, panfletos, recopilaciones y otros materiales), páginas 35-43 del formato pdf.)

En la discusión actual, oral y escrita, el decreto número 1.042 ha sido citado con gran frecuencia no sé por qué causa. ¿Por qué ocurre eso? ¿Cómo? Sin duda, la mayoría de los miembros del partido han olvidado la significación de ese número misterioso. Se trata de la orden del Comisariado de Transportes del 22 de mayo de 1920 referida a la reparación de las locomotoras. Me parece que desde entonces transcurrió bastante tiempo y en la actualidad hay muchos problemas más urgentes que el de la organización de la reparación de locomotoras en 1920. Existen planes e instrucciones mucho más recientes en la metalurgia, la construcción de máquinas y en particular de máquinas agrícolas. Hay una resolución clara y precisa del XII Congreso sobre el sentido y las tareas del plan que la dirección debe realizar. Tenemos la experiencia reciente de la realización del plan de trabajo para 1923. ¿Por qué entonces precisamente ahora reaparece, como el *deus ex machina* del teatro romano, ese plan del período del comunismo de guerra?

Ha reaparecido porque detrás de la tramoya había directores de escena para los cuales su aparición era necesaria para el desenlace del drama. ¿Quiénes son esos directores y por qué tan súbitamente han sentido la necesidad del decreto 1.042? Es totalmente incomprensible. Habría que creer que este decreto ha sido exhumado por personas afectadas de una irresistible preocupación por establecer la verdad histórica. Es evidente que ellos también saben que hay muchos problemas más importantes y más actuales que el plan de reparación del material rodante de los ferrocarriles, puesto en práctica hace casi cuatro años. Pero juzguen ustedes mismos: ¿cómo seguir adelante, cómo establecer nuevos planes, cómo estar seguros de su justeza, de su éxito, sin comenzar por explicar a todos los ciudadanos rusos que el decreto 1.042 era un decreto erróneo, que descuidaba el factor campesinado, que despreciaba la tradición del partido y tendía a la constitución de una fracción? A simple vista, 1.042 parece un simple número de resolución. Pero no hay que dejarse llevar por las apariencias. Si se presta un poco más de atención y de clarividencia se verá que el número 1.042 no es, en el fondo, mejor que el número apocalíptico 666, símbolo de la Bestia. Es preciso comenzar por aplastar la cabeza de la Bestia apocalíptica y solamente entonces se podrá hablar libremente de los nuevos planes económicos aún no cubiertos por una prescripción de cuatro años...

A decir verdad, no tenía en principio ningún deseo de entretener a mis lectores con el decreto 1.042. Con mayor razón cuanto que los ataques de que es objeto se reducen a subterfugios y vagas alusiones destinadas a hacer creer que el que las utiliza sabe mucho más de lo que dice, cuando en realidad el infeliz no sabe nada de nada. En ese sentido, las “acusaciones” contra el decreto 1.042 no difieren mucho de las 1.041 acusaciones lanzadas contra mí... Se ha suplido la calidad por la cantidad. Se desvirtúan inescrupulosamente los hechos, se desfiguran los textos, se modifican las proporciones, se acumula todo en un montón sin orden ni método. Para poder hacerse una idea clara de las divergencias y de los errores del pasado, habría que poder reconstruir exactamente la situación en ese momento. Pero, ¿cómo hacerlo? ¿Y vale la pena, cuando deliberadamente se han ignorado numerosas acusaciones esencialmente falsas, reaccionar ante la reaparición del “decreto 1.042”?

Luego de haber reflexionado un poco, llegué a la conclusión de que sí valía la pena, porque éste es un caso típico de denuncia basada en la ligereza y la mala fe. El caso del decreto 1.042 es un caso concreto, referido a la producción, y que por consiguiente contiene datos precisos, cifras y medidas. Es relativamente fácil y simple repetir informaciones seguras, citar hechos evidentes; la simple prudencia debería hacer callar a los que se ocupan del tema, pues es bastante fácil demostrar que hablan de lo que no saben ni tampoco comprenden. Además, si este ejemplo concreto, preciso, demuestra que el *deus ex machina* sólo es en realidad un bufón frívolo, quizás ayude al lector a comprender los métodos de puesta en escena que existen en las otras “acusaciones”, cuya vacuidad desgraciadamente es mucho menos verificable que la del decreto 1.042.

Trataré, en mi exposición del caso, de no limitarme a los datos históricos y de vincular la cuestión del decreto 1.042 a los problemas del plan de organización y de dirección económicas. Los ejemplos concretos que daré posiblemente hagan más claro todo este asunto.

El decreto 1.042, concerniente a la reparación de las locomotoras y a la utilización metódica con ese objeto de todas las fuerzas y los recursos de la administración ferroviaria y estatal en ese campo, fue largamente elaborado por los mejores especialistas que todavía ocupan puestos elevados en la dirección de ferrocarriles. La aplicación de la orden comenzó prácticamente en mayo-junio, aunque se establecía el 1 de julio de 1920 como fecha de iniciación. El plan interesaba no solamente a los talleres de reparación de la red ferroviaria sino también a las fábricas correspondientes del Consejo de Economía Nacional. Reproducimos a continuación un cuadro comparativo que indica la realización del plan por parte de los talleres ferroviarios y por parte de las fábricas del consejo de la economía. Nuestras cifras reproducen datos oficiales incuestionables presentados periódicamente al Consejo de Trabajo y Defensa por la Comisión Principal de Transportes y firmados por los representantes del Comisariado de Transporte y del Consejo de Economía Nacional.

Así, gracias a la intensificación del trabajo en los talleres del Comisariado de Transporte, fue posible aumentar desde octubre en un 28 % la norma fijada, durante los primeros cuatro meses de 1921, la ejecución del plan fue un poco inferior a dicha norma. Pero después, cuando Dzerzhinsky ocupó el puesto de comisario de transporte se enfrentó con dificultades ajenas a su voluntad. Por una parte, la carencia de material y de productos elementales para el personal afectado a reparaciones; por otra parte, la gran escasez de combustible, que imposibilitaba hasta la utilización de las locomotoras existentes. En consecuencia, el Consejo de Trabajo y Defensa decidió, por un decreto del 22 de abril de 1921 disminuir, durante el resto de 1921, las normas de reparación de las locomotoras determinadas por el plan 1.042. En los últimos ocho meses de 1921, el trabajo del Comisariado de Transporte representa un 88 % y el del Consejo de Economía Nacional el 44 % del plan primitivo.

Los resultados de la ejecución del decreto 1042 durante el primer semestre, el más crítico para el sector transportes, son expuestos del siguiente modo en las tesis adoptadas por el buró político del partido para el VIII Congreso de los Soviets:

“El programa de reparación adquirió un carácter preciso no solamente para los talleres ferroviarios sino también para las fábricas del Consejo de Economía Nacional destinadas a transportes. El programa de reparaciones, establecido como resultado de un gran trabajo y aprobado por la Comisión Principal de Transportes, fue sin embargo ejecutado en una proporción muy diferente en los talleres ferroviarios (Comisariado de Transporte) y en las fábricas (Consejo de Economía Nacional).

*Realización del decreto número 1.042
(Porcentaje de realización del plan)*

	Talleres ferroviarios	Fábricas del Consejo de Economía Nacional
<i>1920</i>		
julio	135,0	40,5
agosto	131,6	74
septiembre	139,3	80
octubre(1)	130,0	51
noviembre	124,6	70
diciembre	120,8	66
Total	130,2	70(2)
<i>1921</i>		
enero	95,0	36
febrero	90,0	38
marzo	101,0	
abril	98,0	26

Mientras que en los talleres la reparación total y media expresada en unidades de reparación media pasó durante ese año de 258 locomotores a más de 1.000, es decir, aumentó cuatro veces, representando así un 130 % del programa mensual fijado, las fábricas del Consejo de Economía sólo proporcionaron material y piezas de recambio en la proporción de un tercio del programa establecido por la Comisión de Transportes, de acuerdo con las dos administraciones (ferroviaria y Consejo de Economía).

Pero a partir de un cierto momento, la ejecución de las normas establecidas por el decreto 1.042 se torna imposible, como consecuencia de la insuficiencia de materias primas y de combustible. Eso prueba precisamente que el decreto era erróneo, dirán ciertos críticos (que por otra parte recién acaban de conocer el hecho al leer estas líneas). ¿Qué otra cosa responderles sino que el decreto 1.042 reglamentaba la reparación de locomotoras, pero no la producción de metales y la extracción del carbón reglamentada por otras órdenes y otras instituciones? El decreto 1.042 no era un plan económico universal sino solamente un plan referido a los transportes.

Pero, se dirá, ¿no había que tener en cuenta los recursos de combustible, de metales, etc.? Evidentemente, y precisamente por eso fue creada la Comisión de Transportes en la que participaron, con paridad de representantes, el Comisariado de Transportes y el Consejo de Economía Nacional. El plan fue establecido según las indicaciones de los representantes del Consejo de Economía Nacional que declararon que podían proporcionar los materiales necesarios. Si hubo un error de cálculo, la culpa recae totalmente en el Consejo de Economía.

¿Esto era lo que querían decir los críticos? Lo dudo. Estos críticos se muestran muy interesados en la verdad histórica, pero a condición de que ésta les otorgue alguna ventaja. Ahora bien, entre esos críticos *post factum* hay algunos que en aquella época eran responsables de la gestión del Consejo de Economía Nacional. Pero, en sus críticas, se equivocan simplemente de dirección. Eso puede ocurrir. Como circunstancia atenuante, por otra parte, hay que reconocer que las previsiones relativas a la extracción del carbón,

1 Considerando los éxitos obtenidos en la ejecución del plan, la norma aumentó, a partir de octubre, en un 28 %. (L T)

2 En lo que respecta al aprovisionamiento de los talleres ferroviarios en materiales y piezas de repuesto, las fábricas del Consejo de Economía Nacional realizaron el programa que se habían fijado sólo en un 30 %. (L T)

la producción de metales, etc., eran entonces mucho más difíciles de precisar que ahora. Si las previsiones del Comisariado de Transporte en lo concerniente a la reparación de las locomotoras eran incomparablemente más exactas que las del Consejo de Economía Nacional, era porque, al menos hasta cierto punto, la administración de los ferrocarriles estaba más centralizada y tenía mayor experiencia. Eso lo reconocemos, pero no cambia nada en lo que respecta al error de evaluación totalmente imputable al Consejo de Economía.

Ese error, que requirió la disminución de las normas del plan pero que no provocó su supresión, no constituye prueba ni a favor ni en contra del decreto 1.042, que tenía esencialmente un carácter orientador y que registraba las modificaciones periódicas sugeridas por la experiencia. *La regularización de un plan de producción es uno de los puntos más importantes de su realización.* Hemos visto anteriormente que las normas de producción del decreto 1.042 fueron aumentadas, a partir de octubre de 1920, en un 28 %, debido a que la capacidad de producción de los talleres del Comisariado de Transporte era, gracias a las medidas adoptadas, más elevada de lo que se había supuesto. También hemos visto cómo esas normas fueron sensiblemente disminuidas a partir de mayo de 1921, debido a circunstancias independientes del citado comisariado. Pero la disminución y el aumento de esas normas se hicieron siguiendo un plan determinado *cuya base fue proporcionada* por el decreto 1.042.

Eso es lo máximo que se le puede exigir de un plan de orientación. Evidentemente, lo que tenía mayor importancia eran las cifras de los primeros meses, el semestre del año siguiente, las otras sólo podían ser aproximativas. Ninguno de los que participaron en la elaboración del decreto pensó en ese momento que su ejecución duraría exactamente cuatro años y medio. Cuando se contempló la posibilidad de elevar la norma, el período teórico aproximativo fue reducido a tres años y medio. La carencia de materiales originó una nueva prolongación. Pero a pesar de todo, en el período más crítico del funcionamiento de los transportes (fines de 1920 y comienzos de 1921) el decreto era adaptado a la realidad, la reparación de las locomotoras se efectuó de acuerdo con un plan determinado, se cuadruplicó la actividad y los ferrocarriles se salvaron de una catástrofe inminente.

No sé con qué planes ideales nuestros honorables críticos comparan el decreto 1.042. Creo que deberían compararlo con la situación anterior a su promulgación. Ahora bien, en esa época, las locomotoras estaban asignadas a cada fábrica que hacía el trabajo para reabastecerse de productos alimenticios. Se trataba de una medida desesperada que provocaba la desorganización del transporte y un derroche monstruoso del trabajo necesario para las reparaciones. El decreto 1.042 instauró una unificación, introdujo en la reparación los elementos de la organización racional del trabajo afectando series determinadas de locomotoras a talleres determinados, de manera que la reparación del material dependiera ya no de los esfuerzos dispersos de la clase obrera sino de un registro más o menos exacto de las fuerzas y de los recursos de la administración de transportes. En esto reside la importancia fundamental del decreto 1.042, independientemente del grado de coincidencia de las cifras del plan con las cifras de ejecución. Pero, como ya hemos dicho, a pesar de este problema, igualmente todo fue bien.

Evidentemente, ahora que los hechos han sido olvidados, algunas personas pueden decir sobre el plan 1.042 todo lo que se les ocurra con la esperanza de que nadie se molestará en revisar los papeles y que, aunque eso se haga, algo de todo lo que dicen será cierto. Pero en esa época, el asunto era perfectamente claro e incuestionable. Se podría dar decenas de testimonios, pero yo elegiré tres, más o menos autorizados pero característicos cada uno en su género.

El 3 de junio, *Pravda* apreciaba de este modo la situación de los transportes:

“... Ahora, el funcionamiento de los transportes ha mejorado en ciertos aspectos. Cualquier observador, incluso el más superficial, puede comprobar un cierto ordenamiento, muy imperfecto todavía, pero que antes no existía. Por primera vez, se ha elaborado *un plan de producción preciso*, se ha fijado una tarea determinada a los talleres, a las fábricas y a los depósitos. Desde la revolución, es la primera vez que se efectúa un registro completo y exacto de todas las posibilidades de producción. Desde este punto de vista, el decreto 1.042, firmado por Trotsky, representa un cambio en nuestro trabajo en el sector del transporte...”

Pero vamos a reproducir un testimonio más autorizado y basado en la experiencia de un semestre. En el VIII Congreso de los Soviets, Lenin decía:

“... ya han visto ustedes en las tesis de los camaradas Iemshánov y Trotsky que, en este dominio, reparación de los transportes, se trata de un plan de largo alcance. El decreto número 1.042 fue calculado para cinco años, y en cinco años podemos reconstruir nuestro transporte, disminuir el número de locomotoras averiadas, y quisiera destacar, como lo más difícil quizá, la indicación de la novena tesis, que se refiere a que ya hemos reducido este plazo.

Cuando se publican grandes planes, calculados para muchos años, aparecen a menudo escépticos que dicen: no podemos calcular para tantos años; ojalá se pueda hacer lo que necesitamos ya mismo. Camaradas, hay que saber combinar lo uno con lo otro; no es posible trabajar sin tener un plan calculado para un largo período y para un serio éxito. El indudable mejoramiento del trabajo en el transporte demuestra que esto es realmente así. Les invito a examinar el pasaje de la novena tesis, donde dice que el plazo para la reconstrucción del transporte, que era de cinco años, fue reducido ya, porque se ha trabajado sobrepasando la norma; el plazo fijado ahora es de tres años y medio. Es necesario trabajar también así en todas las otras ramas de la economía.” (Lenin, Obras Completas, edición en español, tomo XXXI, pág. 489).

Por último, un año después de la publicación del decreto 1.042, leemos en la orden de Dzerzhinsky titulada Bases del futuro trabajo del *Comisariado de Transportes*, fechado el 27 de mayo de 1921:

“Considerando que la disminución de la norma de los decretos 1.042 y 1.157, que constituyen las *primeras y brillantes experiencias de trabajo de acuerdo con un plan económico*, es temporaria y debida a la crisis del aprovisionamiento de combustible..., es preciso adoptar las medidas necesarias para apoyar y restablecer el aprovisionamiento de los talleres...”

Así, luego de una experiencia de unos años y de la forzosa disminución de las normas de reparación, el nuevo director (después de Iemshánov) de ferrocarriles reconocía que el decreto 1.042 había sido “una primera y brillante experiencia de la aplicación del plan en el dominio económico”. Dudo que sea posible rehacer, transformar ahora la historia, al menos en lo que hace a la reparación del material ferroviario. Sin embargo, en la actualidad muchas personas tratan de rehacer los hechos y de adaptarlos a las “necesidades” del presente. Pero no creo que esta reforma (efectuada también según un “plan”) tenga ninguna utilidad social y pueda tener finalmente resultados apreciables...

Es cierto que Marx llamó a la revolución la locomotora de la historia. Pero si bien es posible restaurar las locomotoras del ferrocarril, no creo que se pueda hacer lo mismo con la locomotora de la historia... En lenguaje común, esas tentativas se llaman falsificaciones.

Para embarullar la cuestión algunos podrían hacer a un lado las cifras y los hechos y hablar de la *Comisión Central de los Transportes* o de los pedidos de locomotoras al exterior. Creo que conviene señalar que estas cuestiones no guardan entre sí ninguna

relación. El decreto 1.042 siguió regulando el trabajo de reparación bajo la dirección de Iemshánov y luego con la de Dzerzhinsky, mientras que la composición de la Comisión Central de los Transportes fue completamente cambiada. En lo que respecta a los pedidos de locomotoras al exterior, debo observar que *toda esta operación fue resuelta y realizada fuera del Comisariado de los Transportes e independientemente del decreto 1.042 y de su ejecución*. Y si alguien quiere desmentir estos hechos, que se atreva a hacerlo.

Como ya hemos visto, la comisión principal de transporte realizó en forma parcial y vacilante el objetivo de armonizar las ramas conexas de la economía, trabajo que ahora, en una escala más amplia y sistemática representa el objetivo del plan estatal, el Gosplan. El ejemplo que hemos citado pone en evidencia cuáles son las tareas y las dificultades de la realización del plan en la dirección económica.

Ninguna rama industrial, grande o pequeña, ni ninguna empresa pueden repartir racionalmente sus recursos y sus fuerzas sin contar con un plan orientador. Al mismo tiempo, todos esos planes parciales son relativos, dependen y se condicionan entre sí. Esta dependencia recíproca debe necesariamente servir de criterio fundamental en la elaboración y luego en la realización de los planes, es decir, en su verificación periódica sobre la base de los resultados obtenidos.

Nada es más fácil que burlarse de los planes establecidos para muchos años y que sobre la marcha se revelan como inconsistentes. De esos planes hubo muchos, y es inútil repetir que la fantasía no debe ser tenida en cuenta en el campo de la economía. Pero para llegar a establecer planes racionales desgraciadamente es preciso comenzar con planes más sencillos, así como fue preciso comenzar con el hacha de piedra para llegar al cuchillo de acero.

Es notable como muchas personas tienen todavía ideas infantiles sobre el problema del plan económico: “No tenemos necesidad [dicen], de numerosos [?!] planes; tenemos un plan de electrificación, comencemos a ejecutarlo.” Este razonamiento evidencia un total desconocimiento de los elementos mismos del problema. El plan de electrificación está totalmente subordinado a los planes de las ramas fundamentales de la industria, del transporte, de las finanzas y de la agricultura. Todos estos planes parciales deben ser ante todo concertados entre sí de acuerdo con los datos que se poseen sobre nuestros recursos y nuestras posibilidades económicas.

Sólo sobre un plan general concertado de ese modo, anual por ejemplo (que comprenda las fracciones anuales de los planes particulares para tres años, etc., y que represente sólo una hipótesis), puede y debe basarse el organismo dirigente que asegura la realización del plan y que aporta las modificaciones necesarias en el curso de esa realización. Al ser elástica, la dirección no cae entonces en una serie de improvisaciones, en la medida en que se base en una concepción general lógica del conjunto del proceso económico. Y así tenderá, introduciendo las modificaciones necesarias, a perfeccionar, a precisar el plan económico de acuerdo con las condiciones y con los recursos materiales.

Ese es el esquema general del plan en la economía estatal. Pero la existencia del mercado complica considerablemente su realización. En las regiones más alejadas, la economía estatal se suelda, o al menos trata de soldarse, con la pequeña economía campesina. El instrumento directo de esta soldadura es el comercio de los productos de la pequeña y, en parte, de la mediana industria, y sólo mucho más tarde, en forma indirecta y parcial, entra en juego la gran industria al servicio directo del estado (ejército, transportes, industria estatal). La economía campesina no está regida por un plan, sino que está condicionada por el mercado que se desarrolla espontáneamente. El estado puede y debe actuar sobre ella, impulsarla hacia adelante, pero todavía es absolutamente incapaz de canalizarla de acuerdo con un plan único. Hacen falta todavía muchos años para lograr eso (probablemente gracias, sobre todo, a la electrificación). En el próximo período, que

es el que nos interesa directamente, tendremos una economía estatal dirigida según un plan determinado, que se soldará cada vez más con el mercado campesino y, en consecuencia, se adaptará a este último a medida que se vaya desarrollando.

Aunque ese mercado se desarrolle espontánea y naturalmente, eso no quiere decir que la industria estatal debe adaptarse a él también espontáneamente. Por el contrario, nuestros éxitos en la organización económica dependerán en gran parte de la medida en que, por medio de un conocimiento exacto de las condiciones del mercado y de previsiones económicas justas, lleguemos a coordinar la industria estatal con la agricultura según un plan determinado. La competencia entre las diferentes fábricas y entre los trusts estatales no modifica en nada el hecho de que el estado es el propietario de toda la industria nacionalizada y que, como propietario, administrador y director, debe considerar su propiedad como un todo único en relación con el mercado campesino. Evidentemente, es imposible determinar con anticipación el movimiento del mercado campesino, así como también el del mercado mundial, con el que se estrechará nuestra vinculación debido, sobre todo, a la exportación del trigo y de materias primas. Los errores de apreciación son inevitables, aunque sólo sea a causa de la variabilidad de la cosecha. Esos errores, en lo que respecta al mercado, se manifestarán bajo la forma de carencia de productos, perturbaciones, crisis. Sin embargo, está claro que esas crisis serán tanto menos agudas y prolongadas en la medida en que la aplicación del plan sea más seria en todos los sectores de la economía estatal. Si bien la doctrina de los brentanistas (adeptos del economista alemán Ludwig Joseph Brentano) y de los bernstenianos era radicalmente falsa cuando afirmaba que el dominio de los trusts capitalistas regularizaría el mercado y desaparecerían las crisis comerciales-industriales, es totalmente justa si se la aplica al estado obrero considerado como trust de trusts y banco de bancos. Dicho de otro modo, el aumento o la disminución de las crisis será, en nuestra economía, el barómetro más evidente e infalible de los progresos de la economía estatal con relación al capital privado. En la lucha de la industria estatal por la conquista del mercado, el plan es nuestra arma fundamental. Sin él, la nacionalización se convertiría en un obstáculo para el desarrollo económico y el capital privado socavaría inevitablemente las bases del socialismo.

Por economía estatal, entendemos evidentemente, además de la industria, los transportes, el comercio estatal exterior e interior y las finanzas. Todo ese complejo (en su conjunto y en sus partes) se adapta al mercado campesino aislado en tanto que contribuyente. Pero esta adaptación tiene como objetivo principal reforzar y desarrollar *la industria estatal, piedra angular de la dictadura del proletariado y base del socialismo*. Es totalmente falsa la idea de que es posible desarrollar y llevar a cabo aisladamente y a la perfección ciertas partes de ese complejo: transportes, finanzas o cualquier otro. Sus progresos y sus regresiones están en estrecha interdependencia. De aquí la gran importancia del Gosplan, cuyo papel es tan difícil de hacer comprender en la actualidad.

El Gosplan debe dirigir todos los factores fundamentales de la economía estatal, lograr el acuerdo entre ellos y con la economía campesina. Su principal preocupación debe ser el desarrollo de la industria estatal socialista. Precisamente en ese sentido yo afirmo que en el seno del complejo estatal, la “dictadura” debe corresponderle no a las finanzas sino a la industria. Como ya indiqué, la palabra dictadura tiene aquí un sentido muy restringido y condicional: corresponde al tipo de dictadura que aspiraban a ejercer las finanzas. En otros términos, no solamente el comercio exterior, sino también el restablecimiento de una moneda estable, deben estar rigurosamente subordinados a los intereses de la industria estatal. Es evidente que esto no está de ningún modo dirigido contra la “soldadura”, es decir, contra las relaciones racionales entre todo el complejo estatal y la

economía campesina. Por el contrario, sólo de esta forma se llegará progresivamente a realizar esa “soldadura” que, hasta el momento, sólo es una palabra. Afirmar que al plantear así el problema, se subestima al campesinado o se quiere imprimir a la industria estatal un ritmo que no corresponde al estado de la economía nacional en su conjunto es un gran absurdo que no deviene más convincente por el hecho de ser repetido continuamente.

El siguiente párrafo de mi Informe al XII Congreso demuestra cuál era el ritmo que se esperaba de la industria en el próximo período y quiénes eran los que reclamaban ese ritmo:

“Yo dije que hasta ahora hemos trabajado con pérdidas. Esta no es sólo una apreciación personal sino una posición sostenida por nuestros administradores económicos más autorizados. Les recomiendo leer el folleto de Chalatov *Sobre el salario* que ha sido publicado con ocasión de este congreso. Contiene un prefacio de Ríkov en el cual su autor dice: “Al comienzo de este tercer año de nuestra nueva política económica, es preciso reconocer que los éxitos obtenidos durante los dos años precedentes son todavía insuficientes, que aún no hemos logrado detener la disminución del capital fijo y del capital circulante y que estamos lejos del estadio de acumulación y de aumento de las fuerzas productivas de la república. Durante este tercer año deberemos lograr que los principales sectores de nuestra industria y de nuestros transportes rindan beneficios.” De este modo, Ríkov comprueba que durante este año nuestro capital fijo y nuestro capital circulante han continuado disminuyendo. “Durante este tercer año [dice], debemos lograr que los principales sectores de nuestra industria y de nuestros transportes rindan beneficios.” Apoyo este deseo de Ríkov, pero no comparto su esperanza tan optimista en los resultados de nuestro trabajo durante este tercer año. No creo que los sectores fundamentales de nuestra industria ya puedan producir ganancias durante este tercer año y considero que *será suficiente si solamente limitamos nuestras pérdidas en este tercer año de la NEP en mayor medida de lo que lo hicimos en el segundo y si podemos probar que durante este tercer año nuestras pérdidas, en los sectores más importantes de la economía, los transportes, los combustibles y la metalurgia, son menores que el año anterior*. Lo que interesa sobre todo es establecer la tendencia del desarrollo y desplazarse en la línea justa. Si nuestras pérdidas disminuyen y la industria progresa habremos triunfado, lograremos la victoria, es decir, la ganancia, pero para ello es preciso que la curva se desarrolle a nuestro favor.”

Así, es absurdo afirmar que el problema se reduce al ritmo del desarrollo y está casi totalmente determinado por el factor de la rapidez. En realidad, se trata ante todo de la dirección del desarrollo.

Pero es muy difícil discutir con personas que vinculan cada problema nuevo, preciso, concreto, a un problema más general ya resuelto hace tiempo. Es preciso que concretemos las fórmulas generales, y en este sentido va dirigida en gran parte nuestra discusión: debemos pasar de la fórmula general del establecimiento de la “soldadura” al problema más concreto de las “tijeras” (XII Congreso) y del problema de las “tijeras” a la regularización metódica y efectiva de los factores económicos que determinan los precios (XIII Congreso). Ésta es, para emplear la vieja terminología bolchevique, la lucha contra el “espontaneísmo” económico. El éxito de esta lucha ideológica es la condición *sine qua non* de los éxitos económicos.

La reparación del material ferroviario no era en 1920 parte constitutiva de un plan económico de conjunto pues en ese entonces el problema del plan no estaba en discusión. El incentivo que representa el plan fue aplicado al sector del transporte, es decir, a la rama

de la economía que estaba en ese momento en mayor peligro y amenazaba con hundirse totalmente. “En las condiciones en que se encuentra ahora el conjunto de la economía soviética [escribíamos en las tesis destinadas al VIII Congreso de los Soviets] cuando la elaboración y la aplicación de un plan económico se hallan aún en la etapa del acuerdo empírico de los sectores más afines de ese futuro plan, era absolutamente imposible para la administración de los ferrocarriles realizar su plan de reparación y de explotación sobre la base de un plan económico único que sólo era en ese momento un proyecto”. Mejorados gracias al plan de reparación, los transportes entraron en contradicción en su desarrollo con el retraso de los otros sectores de la economía: industria metalúrgica, combustible, grano. En ese sentido, el plan 1.042 puso a la orden del día la cuestión de un plan económico general. La NEP modificó las condiciones en que se plantea este problema y, por consiguiente, los métodos de su solución. Pero el problema subsiste en toda su gravedad. Esto es lo que evidencian las repetidas decisiones relativas a la necesidad de convertir al Gosplan en el estado mayor de la economía soviética. Pero volveremos a referirnos a este tema en detalle, pues las tareas económicas exigen un examen muy preciso.

Los hechos históricos que acabo de relatar demostraron, por lo menos así lo espero, que nuestros críticos se equivocaron al pretender rediscutir el decreto 1.042. La historia de esta orden prueba exactamente lo contrario de lo que ellos querían probar. Como ya conocemos sus métodos, no nos sorprenderemos si aparecen gritando: “¿Con qué objeto resucitar viejos problemas y expurgar una orden publicada hace cuatro años?” Es terriblemente difícil satisfacer a personas que han resuelto modificar nuestra historia a cualquier precio. Pero éste no es el motivo por el que escribimos. Confiamos en el lector que no se interesa por una renovación de la historia, sino que se esfuerza por descubrir la verdad y las lecciones que ella encierra y aprovecharlas para continuar su trabajo.

Edicions Internacionals Sedov
Trotsky inédito en Internet y castellano / Obras Escogidas)



germinal_1917@yahoo.es