

*Dónde se nos perdió el azúcar?*

# Historia De Nunca

POR MIGUEL ÁNGEL GRANADOS CHAPA

*26 de Junio 80*



Los predios destinados al cultivo de la caña son los mismos.

Bien, no caigamos en el catastrofismo. Pero tampoco disminuyamos la importancia de un hecho diversamente grave: el azúcar aumentó de precio en más de un ciento por ciento (si consideramos la de color moreno), en el segundo incremento del año, y ello manifiesta una crisis que, prolongada por decenios y decenios no hemos sido capaces de superar. Otro aspecto brutal de esa crisis se expresa en el hecho de que este año tendremos que importar más de seiscientas mil toneladas de azúcar, es decir de un producto del que llegamos a exportar una cifra (en 1968) análoga a la que ahora deberemos adquirir en el exterior.

¿Verdad que hay razón para preocuparnos? Y ni siquiera nos queda el consuelo, frecuentemente practicado, de encontrar un culpable, real o ficticio, sobre el cual cebar todas nuestras frustraciones nacionales. ¿Quién es el responsable de la actual situación de la industria azucarera? ¿El Estado, que ha venido haciéndose cargo de ella en los últimos tiempos? Si quisiéramos contestar afirmativamente, como seguramente están tentados de hacer los enemigos de la intervención estatal en la economía, es preciso considerar que si el gobierno federal se ha visto en el caso de participar crecientemente en esa actividad ello obedece a la demostrada incapacidad de los negociantes privados por salir adelante por sí mismos. Luego entonces, ¿sobre ellos recae la culpa de la situación? Quienes nos sintiéramos inclinados a decir que sí, tendríamos que hacernos presente el cúmulo de dificultades que los administradores estatales no han podido enfrentar con éxito, para matizar los anatemas que tal vez querríamos lanzar sobre la cabeza de los empresarios que, cada día en menor número, han participado del negocio del azúcar.

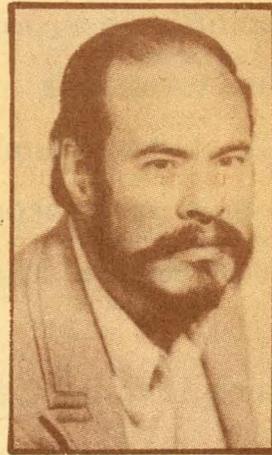
La actual estructura de la industria azucarera mexicana proviene del sexenio anterior. El 15 de diciembre de 1970 se dictaron un acuerdo y un decreto, el primero modificando los precios del dulce, estables desde doce años atrás, y el segundo creando la Comisión Nacional de la Industria Azucarera, un órgano estatal que se agregaba a otros, singularmente la Unión Nacional de Productores de Azúcar, y la Financiera Nacional Azucarera que, desde el aparato del Estado también, tenían asignadas funciones sobre dicha actividad. Cinco años más tarde, se expidió el decreto "en el que se declara de utilidad pública la siembra, el cultivo, la cosecha y la industrialización de la caña de azúcar", el 27 de octubre de 1975, que constituyó el otro gran documento aplicable a dicha rama de la economía.

Los considerandos del decreto de 1970 revisten hoy una particular importancia porque entrañaban un diagnóstico de la industria en aquel momento. Se define a esa actividad como "de gran interés para la economía nacional, tanto en el aspecto agrícola como en el industrial, en virtud del número de campesinos y obreros que dependen económicamente de la misma; en atención a la naturaleza del azúcar como artículo de primera necesidad para el consumo doméstico y como materia prima industrial; y a que este producto representa uno de los más importantes renglones de exportación de nuestra balanza comercial". Además, se estimaba "que la continua elevación de los costos de la producción de azúcar ha ocasionado desajustes de consideración en los ingresos de los campesinos cañeros, de los obreros y de los industriales, por lo que se ha dejado de estimular suficientemente la producción". Se pensó, asimismo, que "de no tomarse de inmediato las medidas necesarias para reestructurar la industria azucarera se estaría en peligro de que la producción de azúcar no se incremente en la medida suficiente para satisfacer la demanda interna" estimándose, igualmente, "indispensable que el país continúe recibiendo las divisas que tradicionalmente ha producido este sector, para contribuir al equilibrio de la balanza de pagos".

## Y LA MAQUINA SEGUÍA

# PITA, PITA Y

POR TOMÁS MOJARRO



Valedores: el siguiente es un recado que envió al señor Luis Gómez Zepeda, gerente general de los Ferrocarriles Nacionales de México. Allá por 1900, en pleno periodo porfirista, alguna publicación de la época se refirió al Ferrocarril Mexicano, el más antiguo del país, en los siguientes términos:

"Al finalizar el Siglo XIX y entrar al XX, las vías férreas de la República Mexicana tuvieron un aumento considerable en la construcción de kilómetros, incluyendo las vías de los ramales particulares que hacen conexión con las líneas federales.

"Desde el año de 1853, que se creó el Ministerio de Fomento, se le asignó en sus atenciones el ramo de Comunicaciones. Como era un serio problema las comunicaciones en el accidentado territorio mexicano, el Gobierno dio amplias facilidades a capitales y empresas para la construcción de vías férreas, venciendo así los perjuicios económicos y comerciales, creando el indispensable progreso con las comunicaciones con el extranjero y en el interior del país.

"Fue tal el impulso que se dio a los Ferrocarriles, que el día 13 de mayo de 1891 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

"El Ferrocarril Mexicano es, sin duda alguna, el que abrió la historia de los caminos de hierro en la República Mexicana. Comenzó a construirse en 1858, y después de algunas interrupciones en sus trabajos, debidas a causas políticas o financieras, se abrió oficialmente el tráfico entre la ciudad de México y el puerto de Veracruz, el 1º de enero de 1873.

"Los productos de explotación de este Ferrocarril Mexicano en el año de 1900 fueron de \$5,318,500.00. El movimiento de pasajeros en este mismo año fue de 620,988 personas, y la utilidad de esta empresa ascendía a la cantidad de \$2,015,025.30. Fuera de gastos.

"Después vendría el Ferrocarril Interocéánico, el Nacional de México, el Central, el Internacional Mexicano, el Panamericano, etc".

Pero esa es ya otra historia. Mi recado al señor gerente de los Ferrocarriles Nac. de México es el siguiente: Don Luis:

1. ¿Se siente usted con las suficientes cualidades como para administrar un ferrocarril y mantenerlo operando con números negros?

2. Fue Luis Echeverría quien se sirvió colocarlo a usted allí donde ahora se encuentra. ¿Supone usted que Don Porfirio Díaz lo hubiese puesto al frente del Ferrocarril Mexicano? ¿Cree que Don Francisco I. Madero lo hubiese ratificado en el puesto? ¿Usted qué opina, don Luis?

3. ¿Quizá hubiera llegado al puesto por los procedimientos que llegó al actual? Ya ve lo que narra Víctor Manuel Villaseñor,