



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Elevadores de granos. construcción, financiación administración

Sánchez, Faustino José

1935

Cita APA: Sánchez, F. (1935). Elevadores de granos, construcción, financiación administración. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.
Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

13360

13360

1.

1501
148

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

Tema de tesis para optar
al
Doctorado en Ciencias Económicas



"ELEVADORES DE GRANOS"

"CONSTRUCCION" - "FINANCIACION" - "ADMINISTRACION"

Presentado por

FAUSTINO JOSÉ SANCHEZ

Año 1935

PRIMERA PARTE

" CONSTRUCCIÓN "

de



ELEVADORES DE GRANOS

ELEVADORES DE GRANOS

Introducción:

Exacta es la apreciación que un diario de París, el "Journée Industrielle", expone, refiriéndose a la situación económica de nuestro país, y relacionándola con las fuentes de nuestra riqueza. Después de diversas consideraciones favorables, termina diciendo: "La Argentina, que exporta cereales y carne, es un país en el cual al mismo tiempo que la crisis, se sienten en potencia, las fuentes de la riqueza. Y la experiencia económica nos enseña, que la riqueza del suelo es muy frecuentemente la mas segura y la mas durable de todas".

En estos conceptos se encuentra el pasado, el presente y el futuro de nuestro país: la riqueza de nuestro suelo. La naturaleza ha sido pródiga con esta joven nación americana y la fortuna la ha favorecido en el reparto de sus riquezas. Tierra abundante, buena y productiva, y cuyos frutos con el andar del tiempo, le han dado sólida reputación y prestigio en el mercado internacional.

Las vallas que se han opuesto a los productos de nuestra tierra, obstáculos representados por tarifas prohibitivas, concesiones internacionales o acuerdos entre otras naciones, han sido salvadas por la calidad de nuestros productos. Pero ello solo es el resultado de la calidad de nuestra tierra. Imaginemos donde llegaríamos en nuestro nivel de perfección si adoptáramos en nuestras cosechas mé-

todos científicos modernos, cultivos especializados, semillas seleccionadas, clasificación y selección de los granos, etc. Solo debemos ahondar un poco en nuestros métodos, inculcando al agricultor nociones indispensables, que con el tiempo fructificarían, mejorarían su "standar de vida", dando así un gran paso en el logro de nuestra tan mentada independencia económica.

Desgraciadamente poco o nada hacemos por ello.

Debemos reaccionar, luchar en pro de la organización de un plan, para la debida defensa de la agricultura nacional.

Enumerar y analizar los distintos aspectos que se pueden concretar en su organización, sería tarea árdua y complicada. Dentro de él, la gran mayoría de los entendidos concuerda en sostener que un capítulo indispensable del mismo, debe ser: la construcción de una red de Elevadores de Granos, y es a ello, en su especialización: Construcción - Financiación - Administración, a que me he de concretar en el presente estudio.

-----oooOooo-----

CAPÍTULO I.

POR QUÉ ES NECESARIO - EN NUESTRO PAÍS - LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED DE ELEVADORES DE GRANOS.

Unánime es la opinión en todos los sectores del país, industriales, financieros, parlamentarios, acerca de la imprescindible necesidad de los elevadores de granos.

En distintas oportunidades se ha dejado oír la voz oficial que expresa esa aspiración. Algunas frases, a continuación, así lo confirman, exaltando sus beneficios y la necesidad de cooperación y defensa mútua de los agricultores: "Si se suprimen intermediarios y la negociación de la cosecha se hace directamente por entidades organizadas por los propios agricultores, se conseguirá un margen de utilidades que en vez de ir a enriquecer directamente a los especuladores, será aprovechado íntegramente por el labrador". "El elevador ha de fomentar la gran obra emprendida por los agricultores unidos"....."para bienestar de nuestra riqueza y de nuestra independencia económica". "El elevador significa el triunfo del esfuerzo en el camino a veces duro del progreso".

La importancia que se asigna a este moderno medio de trabajo, se justifica: Habiendo sido nombrada en el año 1928 una Comisión Especial para asesorar al Ministerio de Agricultura, sobre la importancia, ventajas económicas y necesidad de construir una red de elevadores de granos en nuestro país, la misma, en el informe presentado dando cumplimiento a la misión encomendada, expuso, que previa a la contestación al cuestionario solicitado, creyó conveniente auscultar la opi-

nión del país, estableciendo una encuesta, a la que contestaron los mas directos interesados en la materia. La primera pregunta, era la siguiente: Es de necesidad imprescindible, la implantación de un sistema de elevadores de granos? Los exponentes mas caracterizados de la banca y el comercio de nuestro país, con muy raras excepciones, contestaron esta pregunta de la encuesta expresando que la construcción de la red, la consideraban impostergable, y que reportaría muchos beneficios a nuestros agricultores.

Tampoco la prensa, no ha omitido ocuparse de este asunto, y en distintas oportunidades los mas caracterizados entes del periodismo nacional reflejaron en sus columnas, un concepto favorable.

Nuestra producción agrícola, sobre la cual reposa - en parte -, la vida económica de la nación, está aprisionada por la carencia de medios de protección. Resulta evidente que nuestro país, respecto a otros productores, como Canadá, Estados Unidos, Australia, etc. se encuentra en un plano de inferioridad respecto a la calidad de los cereales que exporta, debido a las condiciones anacrónicas en que opera.

Con todo, y debido al impulso de un dinamismo que arrolla todos los obstáculos, la República Argentina ha llegado a adquirir una posición importante como país exportador de cereales, debiéndose a ello gran parte del concepto de que goza en el mercado internacional.

La implantación del sistema de los elevadores

para el transporte de los cereales, ha de representar para nuestro país, la realización de una reforma que se viene discutiendo desde hace un cuarto de siglo; elevaría la economía agrícola argentina, al mismo grado de eficiencia que han alcanzado los países, hoy organizados.

Urge implantar en nuestro país este sistema. Sus ventajas no son solamente mecánicas y ahorrativas de gastos, sino principalmente técnicas.

La necesidad de su implantación es pues indiscutible. Trataremos de ponerlo en evidencia.

---ooo---

CAPÍTULO II.

VENTAJAS QUE HA DE REPORTAR SU CONSTRUCCIÓN.

Hemos reflejado la necesidad, para nuestro país, de la construcción de una red de elevadores de granos, pero para llegar a una afirmación de esta naturaleza, no podríamos dejar de señalar en un capítulo de este trabajo, aún a riesgo de ponernos el margen del tema, las causas, fundamentos y ventajas del sistema a granel, con algunos ejemplos demostrativos que han de contribuir a reafirmar esta conclusión.

Analizar cada una de las razones que se expondrán a continuación, sería tarea extensa, que daría margen a una especialización, por lo que solo las he de enumerar, deteniéndome, aunque en forma muy sintética, en el estudio de aquellas de real importancia.

Para su mayor claridad y comprensión, clasificamos las ventajas que reporta un elevador de granos en actividad, en la siguiente forma:

a) Ventajas para el productor.

- 1). Elimina el gasto de sueldos de jornal.

Menor demanda de brazos para la recolección de las cosechas.

Los elevadores simplifican el trabajo; por medios mecánicos excluyen el trabajo humano, contribuyendo así a una disminución del costo de producción y en consecuencia a aumentar las utilidades del productor, y dando margen a la colocación del producto en el mercado a un precio inferior. Se alega que los elevadores y las máquinas desgranadoras contribuyen a aumentar el problema de la desocupación obrera. Es cierto, es la consecuencia del predominio de la máquina sobre el hombre. Pero no debemos olvidar que todos los países agrícolas hacen lo mismo, en su afán de superarse en su producción, en cantidad y calidad, para el éxito de la lucha en el campo de la competencia internacional.

Es indiscutible que la utilización de los medios mecánicos en todo orden de actividades restringe el empleo de la mano de obra. Los elevadores en el proceso del perfeccionamiento de los métodos de explotación agraria, representan una de las conquistas más admirables de la industria, y su instalación reporta beneficios a los agricultores y en consecuencia, a la economía nacional. Si no se empleasen estos nuevos elementos de progreso, la agricultura sufriría un grave

quebranto, aumentaría el costo de producción de los cereales y sería inútil el cultivarlos con miras a la exportación.

2). Sirven indistintamente para el almacenamiento de cualquier clase de cereal.

3). Destaca la importancia de la buena semilla en las siembras.

En general no se le ha dado la importancia que se merece, a la semilla, en nuestras cosechas. Nuestro ambiente es de desconocimiento técnico en ese sentido. Por el contrario, los ganaderos se han preocupado en todo momento por las futuras generaciones de sus razas de animales, comprando reproductores finos, de calidad, que con el tiempo han dado sus frutos, recompensando así sus esfuerzos y reafirmando uno de los renglones básicos de la riqueza de nuestro país.

4). Limpieza, secado y acondicionamiento.

Los métodos primitivos para poner el cereal en debidas condiciones, se traduce en elevado costo. Ya se van sustituyendo por las máquinas a vapor y las secadoras a vapor. En el sistema a granel la limpieza y secado de los cereales se efectúa en los elevadores terminales, provistos de maquinarias modernas, que manipulando enormes volúmenes de granos, funcionan con bajísimas expensas, agregándose a ello la comodidad del acarreo por las cintas metálicas.

5). Se puede entregar un peso específico exacto del cereal.

6). Se puede seleccionar fácilmente un tipo de cereal, especial para harina, semilla, etc.

7). El mal tiempo no impide el trabajo en la mez-

cla, clasificación o carga del cereal.

- 8). Es fácil el hacer desaparecer en proporción prudente, dentro de la mezcla, alguna cantidad de cereal húmedo.
- 9). Clasificación de los granos: el certificado.

En nuestras cosechas, no existe la seguridad de que el grano que se compra sea de la clase y calidad del prometido. Un sistema "a granel" bien organizado debe basarse en una Oficina de Inspección, por la cual pasen los granos, donde son objeto de una clasificación de acuerdo a su tipo, otorgándosele luego el correspondiente certificado.

El certificado de granos es uno de los elementos básicos de la organización del mercado. Un buen sistema de clasificación representa ventajas indudables para el productor; el comprador realiza sus operaciones sobre una base segura; se le infunde confianza. Como control, se deben vigilar las operaciones de descarga, almacenaje y carga, para garantizar que el grano que se manipula es del mismo tipo que el indicado en el certificado correspondiente.

- 10). Contribuye en gran parte a la supresión de los envases (bolsas), abaratando el costo de producción.

El sistema "a granel" representa una ventaja para el productor digna de señalarse, pues tiende a la supresión, en gran parte, de los envases de los granos, dejando así un mayor margen de utilidad. La supresión no puede hacerse en absoluto, pero se calcula que los elevadores reducen

el uso de las bolsas en 9/10 partes. La ventaja es evidente, y se ha llegado a calcular en la aplicación del sistema a granel, que los beneficios del productor oscilan en \$ m/n.0,30 en cada 10 Kgs. y en términos aproximados, la utilización del sistema representaría una economía anual de unos 50 millones de pesos de los cuales 22 serían por la supresión de los envases y el resto por la eliminación de gastos de movimientos de las bolsas llenas. Pero en la práctica, estos beneficios se reducen considerablemente por la resolución adoptada por los compradores, de descontar el valor de la bolsa cuando reciben cereales "a granel".

Las ventajas del sistema elevador, considerado en conjunto, las podríamos clasificar en la siguiente forma, para su mejor apreciación:

a) Técnicas : Perfecta coordinación de su red de elevadores de granos - Reducción del costo de las operaciones del productor, a un mínimo - Selección y limpieza económica de los cereales - Abaratamiento de los transportes - Supresión de los envases.

b) Comerciales : Desarrollo del sistema de los "certificados de depósito" y "warrants", con la base de la prenda del cereal y la concesión de créditos en forma liberal.- El control y clasificación de los cereales, por el gobierno, garantiza la seriedad de las operaciones cerealistas - Da margen a la organización de las cooperativas de productores locales.- Lucha eficazmente contra la especulación.

c) Sociales : La organización de los productores dá origen a la obtención de leyes, y reglamentaciones - El productor puede vender en "block" su cosecha, en los momentos favorables, en que los precios son mas remunerativos.

d) Internacionales : Organización de la mejor forma de venta en el extranjero.

Otras ventajas de carácter general : Facilita el desarrollo y crecimiento de la marina mercante - Hace tipos definidos de granos, que asegura su crédito en los mercados consumidores - Facilita la instalación de nuevos exportadores, y con ello aumenta una sana competencia en los precios.- Establece la posibilidad de ofrecer lucha con éxito contra las plagas de la agricultura, como ser: el "carbón", la "carie", el "polvillo", etc., cuyo perjuicio asciende de un 6 % a un 20 % del valor de las cosechas - Ofrece depósitos inmejorables con características de ventilación, aeración y limpieza.

Las desventajas del sistema de bolsa, podríamos señalarlas, escuetamente, así: Bolsas caras - Mermas por roturas de bolsas, por ratas, etc. - Resecamiento, recalentamiento e infección del cereal depositado en pilas a la intemperie, en planchadas - Excesivos gastos de mano de obra - Por ausencia de elevadores se pierde mas de un 10 % de la cosecha por deficiencias de transportes - Los fletes absorben la mayor parte de las utilidades.

Estas son, entre otras, las ventajas y desventajas que pueden señalarse de la comparación entre los dos sistemas, "a granel" y "a bolsa", de lo que se deduce que la aplicación oficial "in extenso" del primero de ellos en nuestra agricultura, ha de resultar fructífera.

-----o-----

Ejemplos prácticos comparativos de la economía que resulta con la implantación del sistema a granel.

Unos ejemplos concisos demostrarán mejor que nada la ventaja económica que para el agricultor significa la implantación del sistema a granel en nuestras cosechas.

12 :

En el Informe del Ministerio de Agricultura del año 1928 (Pág.26), se revela con exactitud la diferencia de costo del movimiento de granos en ambos sistemas, por cuya razón, con objeto de dar mayor claridad en la comprensión de este punto, se traslada textualmente la planilla que se acompaña:

Cuadro:

EN BOLSAS (Por cada 100 Kgs.)		A GRANEL (Por cada 100 Kgs.)	
Bolsa	\$ 0,23	Bolsa para el acarreo	
Coser la bolsa	0,03	hasta el elevador	\$ 0,046
Descarga en el galpón	0,06	Atar la bolsa	0,015
Almacenaje y seguro durante 30 días	0,046	Administ. y jornales del elevador de campo	0,054
Pesar y cargar el vagón	0,092	Consumo comb.y aceit.	0,014
Flete de la bolsa	0,005	Almacenaje por 30 días (con int. y amortiz.)	0,090
Recibo del vagón, peso en el terminal y entrega	0,067	Seguros	0,016
Mermas del grano	0,20	Interés y amort. del elevador de campaña (8 % s/ \$ 1,-por c/ 100 Kgs.)	0,08

(Cont.)



BIBLIOTECA

EN BOLSAS
(Por cada 100 Kgs.)

A GRANEL
(Por cada 100 Kgs.)

(Cont.)

	Conserv. y reparación del edif. y máquinas	\$ 0,02
	Recibo del vagón, pesaje en el term. y desemb.	0,06
	Mermas del grano (1 %)	0,01
	Administ. central	0,005
		<u>\$ 0,410</u>
	Imprevistos (5% s/0,41)	0,02
		<u>0,02</u>
Total	\$ 0,73	
	Total	\$ 0,43

Del simple análisis de esta planilla, se deducen las ventajas que el sistema "a granel" mantiene con respecto al "de bolsa". Así, si consideramos, por ejemplo, una cooperativa que acopie 10.000 toneladas de cereal, el gasto total que demandaría el movimiento de los granos, sería:

En bolsas	\$ 73.000.-
A granel	<u>43.000.-</u>
Diferencia :	\$ 30.000.-

En este ejemplo, la diferencia es como se vé, sumamente apreciable. En el sistema "a granel", el productor obtiene una disminución del costo de producción en mas de un 41 %, disminución, que le permite ofrecer el cereal a un precio menor y también dedicar una suma de dinero, al perfeccionamiento de sus útiles y elementos de trabajo y a la compra de maquinarias y otros utensilios, suma que antes podría no haber tenido disponible. Si hubiera compañías dispuestas a construir elevadores

de granos, el productor, con la diferencia que le reportaría la utilización del sistema, podría pagar muy bien los intereses del costo de su construcción y gastos imprevistos, y obtendría una serie de beneficios que solo la práctica puede determinar con exactitud, y llegaría en pocos años a pagar con holgura, el precio del elevador mejor equipado.

2º :

La Cooperativa Agrícola de Oliva (Prov. de Córdoba), nos proporciona otra interesante demostración de la diferencia que resulta a favor del elevador.

Así, dice, el movimiento de cereales y oleaginosas en la estación Gral. José Ma. Paz durante el ejercicio económico cerrado el 30 de Junio de 1931, ha sido el siguiente:

En galpón :

Movimiento de entrada y salida:	2.964.742 Kgs.	de trigo
	685.066 "	" lino
	287.934 "	" mijo
	11.490 "	" sorgo
	70.115 "	" centeno
	<u>4.362.365</u> "	" maíz
Total		8.381.712 Kgs.
Movimiento de entrada solamente:	798.300 Kgs.	de trigo
	<u>314.022</u> "	" lino
Total		<u>1.112.322 "</u>
Total del movimiento en galpón:		9.494.034 Kgs.

Con un gasto total de \$ 15.885,05 o sea un promedio de \$ 0,178 por quintal, en movimiento completo, comprendién-

dose en esta cifra los movimientos extraordinarios, como ser: rechazos, mezclas, relleno de bolsas, etc., así como la proporción asignada al galpón sobre el alquiler del desvío del ferrocarril.

En elevador :

Movimiento de entrada y salida:	6.250.000 Kgs. de trigo
	<u>1.500.000 " " maiz</u>
Total :	7.750.000 Kgs.

Movimiento de entrada, solamente:	408.930 Kgs. de trigo
	<u>6.858.470 " " maiz</u>
Total :	<u>7.267.400 "</u>

Total del movimiento en el elev.: 15.017.400 Kgs.

Con un gasto de \$ 4.393,34 o sea un promedio de \$ 0,038 por quintal, en movimiento de entrada y salida, incluido en dicha cifra la proporción al elevador, sobre el costo del alquiler del desvío.

En este ejemplo, entre un sistema y otro, resulta una diferencia de \$ 0,14 por quintal, a favor del elevador, mas el ahorro de bolsa vacía calculado en \$ 0,20 por quintal, con lo que la economía total aproximada del sistema, alcanzaría a los \$ 0,34 por quintal.

Si consideramos como en el caso anterior un acopio de 10.000 toneladas de cereal, se obtendría una diferencia en favor del elevador de \$ 34.000.- que no difiere en mucho de la del ejemplo anterior, y proporcionaría al agricultor las ventajas ya enumeradas.

Si en este 2º ejemplo, consideramos la deprecia-

ción que puede sufrir el elevador, que avaloramos en un 5 % de su valor en seis meses de uso, el costo del movimiento por quintal, se habría elevado \$ 0,10 más, pero de todos modos siempre quedaría un saldo a favor del elevador, con respecto al galpón, de \$ 0,25 por quintal.

Los ejemplos que se acaban de citar, dan una somera idea de la economía que para la nación ha de significar, el reemplazo por elevadores de granos, de los galpones - depósitos, base del sistema antiguo.

CAPÍTULO III.

ELEVADORES QUE NOS CONVIENEN.

Características propias para nuestro país.

Los elevadores deben construirse en lugares apropiados, en que su instalación sea útil y necesaria. Solo debemos tener en cuenta en cuanto a la aplicación del sistema, las características propias de nuestro país, sin pretender en momento alguno imitar y tomar como modelos a los instalados en países extranjeros. Ello significaría el fracaso seguro del sistema, que bien aplicado y técnicamente dirigido, solo ha de reportar beneficios. Tal es el concepto que debe primar.

Ubicación

Si hemos llegado a la conclusión de que es necesario la construcción de elevadores de granos en nuestro país, importante es determinar el lugar mas conveniente de su ubica-

ción. Por ser los elevadores - por la función que realizan - elementos de influencia en la compra y venta de granos interna y externa, es lógico, que las construcciones de los mismos deben hacerse en las estaciones de ferrocarriles y puertos de exportación según se trate de elevadores de campaña o terminales.

La ubicación, tipo y capacidad de los elevadores a construirse, se determina teniendo en cuenta el promedio de producción de cada grano, en las distintas localidades y zonas, - durante los últimos diez años -, el radio de afluencia de cada puerto de exportación, y sus necesidades futuras.

Estamos persuadidos de la necesidad de los elevadores regionales, como complemento y finalidad de los terminales, pero su instalación debe llevarse a cabo en sitios estratégicos, que sirvan de estímulo, de ensayo, para ulteriores expansiones.

Es una incógnita el cómo recibirán esta innovación los comerciantes y productores de la campaña. La acción de éstos cuenta con varios depósitos en cada estación, para los distintos cereales. Si se hiciese la red general, y no se tomase en cuenta a éstos, o no se les expropiase, quizás podrían convertirse en serios competidores y detractores de la obra a emprender. Igual cosa sucede con los vagones de los ferrocarriles, pero desde luego puede admitirse que todos encontrarán conveniencias en acogerse a la organización y ventajas que preconiza el sistema oficial.

Número y capacidad.

Sería de todo punto de vista inconveniente, el determinar para todos los elevadores de campaña por igual, la

misma capacidad de aprovisionamiento en toneladas. Así por ejemplo, para qué serviría un elevador de 1.000 toneladas de capacidad, en una estación que sirviera de afluencia a 80.000 toneladas de cereal?

La capacidad de almacenamiento de un elevador, debe basarse en la suma de la producción local, y como ésta es variable, lógicamente deben adoptarse y construirse elevadores cuya capacidad de almacenamiento esté en una relación mas económica con las necesidades de la producción local. Así, se pueden adoptar, diez tipos o mas de elevadores, de : 1.000 - 2.000 - 3.000 - 4.000 - 5.000 - 6.000 - 8.000 - 10.000 - 12.500 - y - 15.000 toneladas, respectivamente, de capacidad de almacenamiento, utilizándose en la siguiente forma : para una producción local de 5000 toneladas un elevador de capacidad para 1000 toneladas; para una de 10.000 toneladas, uno de 2000, y así sucesivamente.

Es decir, se aplica el concepto bajo la base de que la capacidad de depósito y almacenamiento mas económica de un elevador, debe ser, de la quinta parte, en tonelaje, de la producción probable a servir, considerando su producción media de los últimos diez años.

Desde luego, en aquellos puntos en que la producción no alcanzase a 5000 toneladas, no sería económica la construcción del elevador, pues no se compensarían los gastos de su funcionamiento, en cuyo caso sería mas conveniente para el chacarero, enviar su cereal en bolsas y por ferrocarril hasta el elevador más próximo.

En la práctica se ha observado, que para que el costo del funcionamiento del elevador (por unidad), resulte razonable, la utilización de sus depósitos de almacenamiento, debe efectuarse tres veces en el año; resultaría económico si se efectuaran cinco "llenos", y realmente remunerativo si excede o llega a diez veces, máximo obtenido en países perfeccionados en el sistema.

Como el promedio de la exportación de granos para la República Argentina en los últimos años, oscila en los diez millones de toneladas, y considerando en su quinta parte su necesaria capacidad de almacenamiento, llegamos a la conclusión de que nuestro país, necesitaría una capacidad de recepción aproximada, anual, de dos millones de toneladas. Por cálculos estadísticos efectuados, debríamos tener en funcionamiento en nuestro país, aproximadamente, unos 1000 elevadores de campaña, en números, sin considerar su capacidad ni relación con la producción local.

La financiación de un proyecto que tenga en miras la construcción de este número de elevadores, con una capacidad de aprovisionamiento de dos millones de toneladas, y una capacidad terminal, distribuída en los puertos, aproximada, de 500.000 toneladas más de las que tenemos, representaría una inversión de dinero, que no constituiría un factor de desequilibrio en las finanzas nacionales. Pero de esta cifra, habría que descontar lo que representa los elevadores ya construídos, por lo que la misma en realidad se reduciría notablemente.

Capacidad Terminal

Nuestro país solo tiene 23 elevadores terminales,

con una capacidad de 332.000 toneladas.

Si establecemos una relación entre la capacidad terminal e interior, - en el Canadá el terminal es de un 80 % con respecto al local, por ser un país eminentemente exportador -, de un 66 % para nuestro país, y tomando como base la capacidad interior de dos millones de toneladas, nos correspondería una capacidad terminal de almacenamiento, de 1.320.000 toneladas.

En un cuadro, a continuación, se establece que nuestra capacidad terminal, alcanza hoy a 332.000 toneladas, y siendo la capacidad en concesión de 100.000 toneladas, lo que significa que para satisfacer las necesidades de nuestro país, tendremos que construir por menos de un millón de toneladas en este concepto.

Se confirman estas cifras, del Informe presentado por la Comisión Especial del Ministerio de Agricultura ya citado, del que se extracta el siguiente cuadro:

(Sigue cuadro en pág.21)

Elevadores Terminales

<u>Puertos</u>	Total Neces. Cap. Act. Conc. Act. Capac. en const.			
	%	Ton.	Ton.	Ton.
Buenos Aires:				
Pto. Madero y Dock Sud			139.600	
Puerto Nuevo	26	343.200		100.000
Rosario33	435.600	38.600	397.000
La Plata	3	39.600	9.350	30.250
Bahía Blanca: Ptos. Gal- ván é Ing. White17	224.400	117.070	106.330
Santa Fé	5	66.000	5.000	61.000
San Nicolás'	7	92.400		92.400
Otros Ptos: San Martín				
Villa Constitución	9	118.800	18.000	96.300
Totales :	100	1.320.000	332.120	986.880

-----o-----
22 :

Otro estudio más reciente, dado a publicidad en el año 1933, considera la capacidad de elevadores terminales que nuestro país debería tener de acuerdo a las necesidades de sus cosechas. Ha sido presentado por los Directores Generales de Economía Rural y Estadística, Sr. Julio C. Urien y de Agricultura Dr. Carlos D. Storri, de acuerdo al decreto del Gobierno Provisional, de fecha Junio de 1931.

Del mismo, en la pág.116 de la publicación del Ministerio de Agricultura del año 1933, intitulada : "Carne - Granos - Elevadores de Granos - Colonización - Petróleo", se extractan las siguientes cifras, en cuanto a elevadores terminales que necesitamos:

En miles de toneladas y para cada uno de los siguientes puertos:

Buenos Aires	180	Santa Fé	60
La Plata	40	Paraná	3
Mar del Plata	10	Diamante	25
Necochea	20	Victoria	2
Bahía Blanca	120	Uruguay	10
San Nicolás	120	Gualeguaychú	2
Constitución	80	Otros	7
Rosario	240		

En total : 919.000 toneladas.

Considerando que los elevadores construídos y en funcionamiento en nuestro país totalizan 332.120 toneladas de capacidad, tendremos que solo será necesario para nuestras necesidades la construcción de elevadores del mismo género con capacidad de 586.880 toneladas. Es decir, tenemos poco más de la tercera parte de lo que deberíamos tener.

-----s-----

Elevadores de Campaña - Funcionamiento

Determinadas ya sus ventajas, la necesidad de construcción de la red en nuestro país, su ubicación, número y

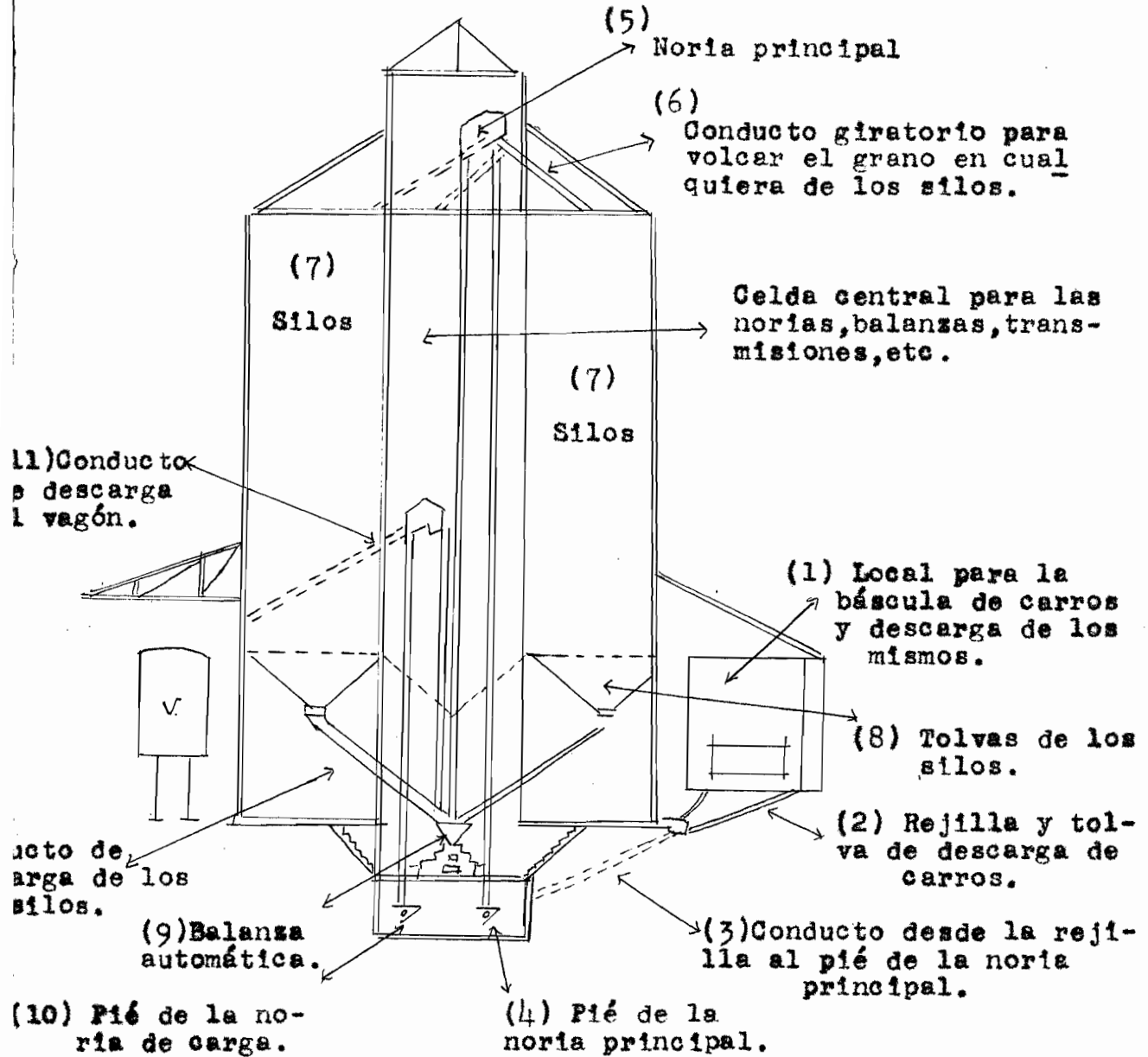
capacidad, debemos hacer un estudio somero del elevador en sí, de su funcionamiento, de su maquinismo.

El elevador de campaña, del cual una sección longitudinal presentamos en la pág. 24, es de construcción especial, de una altura aproximada de 12 a 18 metros, y cuyo volumen de capacidad, depende como se ha dicho, del grado de producción en la zona.

Para mayor claridad de su mecanismo, seguiremos paso a paso el camino a recorrer por el cereal que en él se deposita. El grano que llega se coloca en una casilla agregada al cuerpo central del edificio donde se encuentra una báscula de pesar; al moverse una palanca, el cereal se vuelca en la boca de un sótano, cayendo por gravitación en otra casilla donde hay un motor de 10 a 15 caballos de fuerza que pone en acción a toda la maquinaria del elevador. Este grano es levantado al piso superior en forma de chorro por la "noria principal" y luego depositado en cualquiera de los compartimentos (silos). Cuando hay que cargarlo a vagón, pasa por una rejilla a las "tovas", que lo llevan directamente a la balanza automática ubicada en el centro del edificio donde se pesa; de allí, se eleva otra vez por otra noria "la de carga", para dirigirse finalmente por un conducto de descarga, que parte de ella hacia el exterior del edificio, donde se conecta con otro tubo de descarga que deposita el grano en el vagón atracado listo para cargar.

El número de compartimentos que tiene un elevador es variable, y se puede decir que está en relación directa con las variedades de granos que en él se depositan, porque cuanto

Corte longitudinal de un elevador de campaña.



NOTA : La numeración de las leyendas indican el recorrido del grano.

mayores son éstas, y debiendo depositar por separado cada variedad, tantos mas serán los compartimentos indispensables. El número de éstos puede oscilar entre 8 y 10 pudiendo ser aún mayor, en el caso de ser el elevador de propiedad de una cooperativa de productores.

En los países en que el sistema "a granel" se halla bien organizado, Estados Unidos, Canadá, etc. Los nuevos elevadores de campaña que se construyen, no tienen máquinas limpiadoras, pues reservan esa tarea para los terminales.

En nuestro país no hay estadísticas precisas acerca de elevadores de campaña. Veremos algo de ello, al final del capítulo, al considerar la obra de la Corporación Americana de Fomento Rural Soc. An.

Elevadores Terminales - Funcionamiento

El grano ya cargado en los vagones de ferrocarril, es conducido a los elevadores terminales, situados en los puertos de embarque. Funcionan en la siguiente forma:

El elevador consta de una "batería" de silos; su capacidad de almacenamiento es variable, y el movimiento de los granos sigue el mismo curso que en el de los de campaña.

Al llegar el cereal se descarga en las rejillas o "tolvas receptoras" de donde vá al pié de la "noria elevadora", de capacidad generalmente mayor que en los de campaña. La noria, eleva el cereal hasta la "báscula automática"; a la salida de ésta, y por medio de cintas transportadoras se deposita en los silos; de allí a las máquinas de limpieza y secado, y luego ya

se encuentra listo para la carga en las bodegas de los barcos que con tal objeto se aproximan.

Contiene en su estructura: instalaciones del manipuleo del cereal, máquinas de limpieza, despuntadoras, de desinfección, secado, etc. Son accesorias, las vías de acceso de los vagones.

Ya el grano en condiciones de ser embarcado, se entrega al chacarero el certificado de propiedad, donde consta la calidad, categoría y cantidad del mismo depositado en el terminal. El "certificado" da un gran movimiento comercial al grano depositado y facilita las transacciones que con él se efectúan; el comprador del grano, no necesita tener a la vista a los mismos cuando los adquiere, por cuanto el certificado le garantiza su calidad, y en consecuencia lo pone a cubierto en la operación a emprender.

En cuanto a elevadores terminales, entre nosotros, son modelos los del puerto de Buenos Aires. Veamos algunas de sus características:

Fueron construídos en la ribera del Dique 2 por las empresas unidas Buenos Aires y Rosario y Central Argentino.

Comprende 3 galpones con una capacidad total de 24.500 Ton. de almacenamiento, en bolsas. Además tiene 6 torres - silos, para depósito a granel con capacidad de 9.600 Ton. Cada torre puede recibir 150 Ton. por hora y 450 Ton. más en el piso, todo a granel. La torre principal tiene capacidad para 20.000 Ton.

a granel; la forman 100 depósitos de 200 Ton. cada uno. Puede recibir 50 Ton. por hora y cargar 900 Ton.

Se puede cargar simultáneamente en 3 vapores 9.600 Ton. en 8 horas; tiene 2 máquinas limpiadoras para 80 Ton. Todo es movido a electricidad; cada elevador, cada cinta, tiene su motor aparte.

Los pisos son de cemento armado, habiéndose empleado en ellos, 60.000 Ton. La construcción de los elevadores dió comienzo el 1^o de Octubre de 1901 y finalizó el 25 de Agosto de 1930. Su costo alcanzó a la suma de \$ 1.700.000.-

Capacidad total: 101.000 Ton.

Superficie de pisos : 27.000 mts.².

El sistema a granel y su relación con el de bolsa en nuestras cosechas.

En el Informe del Ministerio de Agricultura ya citado, que es lo mas completo que se ha publicado hasta el presente en materia de elevadores de granos, se señalan algunas modificaciones necesarias en el cambio del sistema de bolsa por el "a granel". Gran parte del éxito del nuevo sistema, radica en el grado de utilización y aprovechamiento de los elementos empleados en el sistema antiguo. Los considera así, en su posibilidad de utilización para el sistema elevador:

a) Almacenamiento en las chacras: El sistema "a granel" se aviene más con el uso de la trilladora que con el de la cosechadora, por lo que de implantarse en nuestro país, es voz corriente, que debe sustituirse la plataforma de embolsar de la

espigadora - trilladora, por un tanque de granos, y entonces, el grano trillado pasará por caños desde dicho tanque a las chatas o máquinas especiales, que las han de llevar a los vagones de ferrocarril preparados al efecto.

b) Acarreo: El vehículo adoptado en el sistema "a granel", es el "carro-tanque", liviano, de paredes altas, y de cierre hermético que impide la caída del grano. Su capacidad oscila en los 1.600 Kgs., pudiendo ser mayor. Estudios realizados comprueban que en nuestro país, los vehículos empleados en el transporte de los granos, pueden utilizarse con pequeñas modificaciones, para el sistema "a granel", o lo que es lo mismo, el nuevo sistema no representará mayor gasto para el chacarero en este concepto.

c) Transporte ferroviario: El nuevo sistema no requiere ningún tipo especial de vagón para el transporte de los granos. Se pueden utilizar los actuales, reforzando sus paredes laterales a fin de resistir la presión de los granos. En consecuencia tampoco ha de faltar el material ferroviario, de implantarse el sistema "a granel" en nuestras cosechas.

Finalizando este capítulo, esbozaremos la actuación que ha tenido en nuestro país, una Soc. Anón. Argentina: la Corporación Americana de Fomento Rural, en materia de construcción de elevadores de granos.

Por decreto del 7 de Noviembre de 1931, el Gobierno Provisional de la Nación, celebra un contrato con la Asociación de Cooperativas Argentinas y la Corporación Americana de Fomento Rural, contrato de concesión para la construcción de una red de

elevadores de granos.

La misma, por razones especiales, tuvo vida efímera, pero bueno es hacer notar la obra realizada en su corta existencia. La C.A.F.R. construyó elevadores por los que han pasado 1.507.960 quintales de cereal. Hasta la fecha del decreto de caducidad de su concesión había construido los siguientes:

Rosario	E.T.	80.000	Ton.
Oliva	E.L.	6.860	"
Leones	"	6.860	"
Tancacha	"	6.860	"
Fuentes	"	6.860	"
Hernando	"	5.500	"
Armstrong	"	6.860	"
Firmat	"	<u>10.000</u>	"
Total		129.800	Ton.

A la misma fecha estaban aún en construcción los siguientes:

Arias	E.L.	6.860	Ton.
Alejo Ledesma	"	10.000	"
Elortondo	"	5.500	"
Monte Maíz	"	6.860	"
Gabrera	"	6.860	"
San Marcos	"	5.500	"
Otto Bemberg	"	6.860	"
Alcorta	"	<u>6.860</u>	"
Total		55.300	Ton.

En los siguientes pueblos, tenían comisiones

de estudio, a fin de organizar cooperativas de agricultores:
 En: El Trébol, Maggiolo, Río Segundo, Monteros, James Craick, Arroyo Cabral, Corral de Bustos, Ucaha, Bengolea, Justiniano Posse, Pascanas, Elena, Gigena, Bell Ville, Oncativo y Los Quirquinchos. En algunos de ellos la C.A.F.R. ya tenía acondicionados los materiales indispensables para la construcción de los elevadores.

En otras zonas de las Provincias de Córdoba y Santa Fé, existen los que se llaman "socios productores", que mantienen vínculos con las Asociaciones, pero que no se les ha tomado en cuenta para organizarlos en cooperativas.

CAPÍTULO IV.

CONSTRUCCIÓN DE ELEVADORES

Generalidades

Los países, como el nuestro, que basan su riqueza e importancia económica en las fuentes de la producción, se esfuerzan para ponerse a tono con las necesidades que el comercio moderno exige, sacando de la tierra, de sus derivados y de sus elementos de trabajo, el mayor provecho posible. Nosotros debemos imitarlos para no encontrarnos en inferioridad. Debemos reaccionar, pues hoy, nuestra producción agrícola se encuentra en parte, aprisionada, por la carencia de medios de defensa y protección.

Examinemos los métodos de construcción que pueden emplearse en el sistema "a granel".

Depósitos privados y públicos

Los elevadores pueden funcionar ya sea indepen-

dientemente para su propietario o bien con carácter de depósitos públicos.

El propietario de un campo podría construir un elevador, por su cuenta, en la campaña, arrendando luego los silos (depósitos) a los colonos y cobrándoles una tarifa razonable por sus servicios. Tal obra sería beneficiosa para el propietario, por cuanto significaría una renta segura, al par que permitiría al colono realizar la venta de sus cosechas en mejores condiciones.

Pero intensificando el análisis, comprobamos que el beneficio que ello reportaría al agricultor sería escaso, pues éste tendría que luchar con un nuevo intermediario, que pretendería quedarse con un gran margen de utilidades, que de otra manera irían a engrosar directamente las utilidades de los agricultores. Por ello, no es conveniente para éstos.

El elevador depósito público, debemos considerarlo en su construcción, si debe ser construido directamente por el gobierno, o por empresas particulares bajo el control del gobierno.

Deben ser construídos directamente por el gobierno?

En la encuesta ya mencionada se contestó esta pregunta en la siguiente forma:

Bolsa de Comercio de Rosario: "Los terminales deben ser construídos por el Estado".

Ferro Carril Central Córdoba: "Deben ser de propiedad del gobierno y sometidos a su control".

Ferro Carril Central Buenos Aires al Pacífico:

"Deben ser servicio público y servicio del Estado".

Lo ideal es, que la red de elevadores que el país necesita, se construya por el esfuerzo de los agricultores asociados, pero la experiencia ha demostrado que hoy por hoy esa respetable aspiración, no puede realizarse con rapidez ni con un concepto de conjunto, porque las sociedades de tal género sólidamente organizadas y capaces de abordar problemas que entrañen grandes desembolsos financieros, son en nuestro país, escasas. X

Los elevadores deben ser construídos y explotados como servicio público, por el Estado o bajo su control superior, en todo lo que se refiera a la tarificación y clasificación de granos. En ambos casos, las tarifas, tipos y clasificaciones serán ajustadas por el P.E. por intermedio del Ministerio de Agricultura a propuesta de la Dirección encargada de su control y funcionamiento. Deben fijarse, de modo que el promedio de los elevadores costee el interés y amortización de los títulos emitidos para su control y funcionamiento inicial, los gastos generales, la renovación de los mismos teniendo en cuenta la duración probable de los mismos y maquinarias, y la creación de un fondo de reserva.

Con todo, este sistema es combatido. Así, entre otros argumentos notamos la tesis del Dr. N. Repetto, que dice, que si el Estado llegara a gobernar los elevadores, no podría hacerlo con los tramos ferroviarios que unen entre sí a los mismos elevadores; éstos son de exclusiva incumbencia de los F.F. C.C., que ejerciendo derechos propios, pueden quebrar la

armonía de funcionamiento del sistema.

Debería adoptarse dice el Dr. Repetto, un procedimiento que ponga a los elevadores y ferrocarriles, bajo la dirección de una entidad que signifique una inteligencia entre empresas y gobierno. Se formaría una Compañía o Sociedad mixta integrada por las empresas y el Estado. Esa Sociedad construiría los elevadores, tanto los de campaña como los terminales, y de esta manera, dice, habría seguridades de que en ningún momento se quebraría la armonía en el funcionamiento de los mismos, por cuanto solo habría un interés general, y las empresas, de implantarse el sistema, convertirían los galpones y graneros diseminados a lo largo de las vías férreas, en espléndidos elevadores de estación.

Construcción de elevadores por empresas particulares

Veamos si es o no conveniente. Es objeto de mucha discusión, de si los elevadores deben o no construirse por iniciativa individual o por la de empresas particulares. En general los entendidos en la materia opinan que no es conveniente, pues ello importaría que los silos, en lugar de proporcionar utilidad al productor y tender a libertarle de los intermediarios, se convertirían en formidables instrumentos de especulación, al servicio de éstos, con los consiguientes perjuicios para los trabajadores rurales.

La explotación particular de los elevadores, significaría sumar un factor mas a las existentes perturbaciones de que hasta ahora han aprovechado los intermediarios, en su beneficio. Constituiría un arma formidable, que les permitiría si algo les faltase para ello, convertirse en árbitros absolutos de la

compra y venta de granos; sería un monopolio al que forzosamente tendrían que estar sujetos los productores.

Tal cosa se deduce de las respuestas a la encuesta a que nos hemos venido refiriendo, en la pregunta: Debe dejarse la construcción a manos de la iniciativa privada?

La contestaron así, entre otros:

Bolsa de Cereales de Buenos Aires: "Nó, por ser ineficaz".

Mercado General de Productos Nacionales: "Sí, en cuanto a los de campaña".

Mercado de Cereales a Término: "Sería aceptable".

Bolsa de Comercio de Córdoba: "Nó, porque hasta ahora no ha dado ningún resultado".

F.C.Midland: "Convendría conservar un régimen de construcciones libres".

Si bien se piensa, que el esfuerzo particular no puede realizar un plan general adecuado, técnico y económico, en materia de construcción de elevadores, el gobierno debe aportar ideas de ese plan y complementar el esfuerzo individual con el oficial si fuese necesario, pero no apagar el espíritu de iniciativa que se levante en el país. Si esa ayuda del gobierno fuera una realidad, no faltarían capitales individuales que se alistarían en la empresa, para que lo que aspiramos llegue a ser una realidad: la red de elevadores de granos.

Construcción por agricultores asociados
en cooperativas.

Lo ideal es que los elevadores puedan ser de

propiedad de los agricultores, y su explotación, realizarse en forma directa por los mismos. No se le debe negar a éstos, condiciones para emprender obras de esta naturaleza, por cuanto es bueno tener en cuenta que existen en el país cooperativas que poseen elevadores, y han iniciado ya directamente con éxito satisfactorio, el comercio de sus productos.

En el supuesto de que las cooperativas de productores constituidas o a constituirse, no tengan capacidad económica para sufragar los gastos que representan esas construcciones, se debería ayudarlas a ellas mismas, pero no entregar la explotación de los elevadores a empresas particulares, puesto que no se puede prever en manos de quien caerán, peligro grave si se tiene en cuenta que el manejo de cereales y su venta, escapan al mas fino control.

Si se desea llegar a la solución del problema agrario debe propenderse a la cooperación. Es el paso seguido por los productores de todos los países, que tienen un sistema de organización bien constituido.

La acción de las cooperativas no se basa únicamente en la perspectiva de un transporte mas barato de los granos, sino en organizar mediante elevadores de su propiedad un sistema de comercio, el de las ventas en común, mas eficaz que el de los intermediarios.

Canadá, es un ejemplo de organización en este sentido: mas del 60 % de las cosechas se encuentran acaparadas por los "Pools", organizaciones agrarias surgidas de las primitivas cooperativas, para la venta de cereales.

Nuestro gobierno ha tomado en consideración este

factor tan importante para la agricultura, sancionando algunas leyes que establecen ventajas para las cooperativas de agricultores, propiciando en esta forma, su desarrollo. Son las leyes Nos. 11.380 y 11.388 y sus decretos reglamentarios; además hay algunas leyes provinciales al respecto.

Bases bajo las cuales podría organizarse la construcción por cooperativas de agricultores.

De una publicación, exponemos el siguiente ejemplo:

Partimos de que los colonos agricultores de una localidad, se asocian formando una organización cooperativa. Supongamos por ejemplo una cooperativa de 10 socios. Las cooperativas pueden pedir un crédito al Banco para la construcción de elevadores; siendo aproximadamente de 30.000 a \$ 35.000 el costo de un elevador, y teniendo un crédito del 80 % en el Banco, resulta que los colonos deben aportar para su inmediata construcción solo el 20 % restante, es decir les representaría un gasto perfectamente a su alcance. Se deja constancia de que la ayuda del Banco queda limitada a \$ 25.000 por cooperativa, siendo factible por lo tanto su construcción cuando los asociados son por lo menos en número de diez.

Conviene la construcción de elevadores de tipo moderno, bien equipado y de capacidad suficiente, para los agricultores asociados.

El funcionamiento del elevador cooperativo, es el siguiente: Cada colono tendrá su propio silo dentro de la "batería". Para el manipuleo del cereal, habrá maquinarias de capacidad suficiente para el uso en común de los asociados. Una vez

depositado el cereal en el silo, el colono puede solicitar de la sucursal local del Banco hasta el 30 % del valor de su cereal (ley 11.380), establecido de acuerdo con la tasación del mismo. Llegado el momento de su venta, el colono así lo hace y salda su obligación con el Banco. Esta operación de crédito y venta que en un principio puede efectuarse individualmente por los asociados, se haría mas tarde en forma colectiva, por ser ésta la mas ventajosa para obtener las mejores condiciones y precios.

La organización cooperativa iría desarrollándose poco a poco, y con el tiempo, nuestro país, llegaría al nivel de organización que impera hoy en los bien regimentados.

Veamos la construcción en sí misma:

Expropiación de terrenos.

Los elevadores deben ser construídos en los mejores puntos, interiores o de cada puerto, expropiando si fuese necesario los terrenos ocupados. Tal se especifica en las leyes en vigencia en la materia, algunos de cuyos conceptos son:

"El P.E. podrá adquirir mediante compra directa, expropiar o contratar el uso de los terrenos necesarios, en cualquier parte del país, a cuyo efecto se declaran de utilidad pública, los que fueren necesarios para la construcción de elevadores y sus dependencias".

"Podrá también comprar "ad referendum" del Congreso, o expropiar de acuerdo con las leyes vigentes, cualquiera de los elevadores existentes en el país, si hay conveniencia en utilizarlos como parte integrante de la red a construir. En tal

caso estos elevadores, se declaran de utilidad pública.

Construcción por licitación pública.

El P.E. podrá contratar la construcción de toda la red, que determine, o de parte de la misma, con una o varias casas que acrediten capacidad financiera y antecedentes técnicos comprobados, en la construcción de esta clase de obras. Podrá llamar previamente a concurso para apreciar dichos conceptos. La licitación pública se hará por toneladas de capacidad, debiendo entregarse los elevadores, con maquinarias y en estado de funcionamiento inmediato, quedando la dirección técnica de éste, durante el primer año, a cargo y costas, de la firma constructora. Los constructores recibirán en pago, los títulos cuya emisión se autoriza por la misma ley de construcción, en su artículo pertinente. Ésta, incluye también en su articulado, condiciones, que se refieren a garantías, presentación de planos, multas, penalidades, etc.

Materiales de Construcción

Los materiales utilizados en la construcción de elevadores son: madera, mampostería, acero y cemento armado.

Madera: La construcción de elevadores de madera, resulta evidentemente barata en países boscosos como el nuestro, Estados Unidos, etc., pero en general está descartada por la facilidad con que pueden incendiarse.

Mampostería: Este tipo es bastante conocido en nuestro país. Con este material se construyeron los elevadores de nuestros puertos, pero hoy ha sido reemplazado por el cemento armado, más lógico y más barato. Se señalan, los defectos del revoque.

Acero: En la R. Argentina resulta caro por ser

material de importación. Exige un gasto accesorio de pinturas. Dan mucho trabajo si se pretende desarmarlos.

Cemento armado: Reune todas las ventajas; material eterno. Mas barato que los anteriormente mencionados. Nos conviene emplearlo, pues para mejor, lo tenemos en nuestro país.

La parte técnica, de la instalación de los elevadores no ofrece mayores dificultades. Sencillez, seguridad y economía, deben ser los principios en que debe basarse la construcción de los elevadores de granos.

Para menor índice de su costo de construcción, los materiales que sean necesarios introducir para la construcción de elevadores y sus dependencias, deben de estar libres de derechos de importación y de derechos locales. Ello lo contempla la Ley con espíritu justiciero.

Además, por el mismo concepto, los materiales y máquinas empleados en su construcción y funcionamiento, serán transportados por los ferrocarriles a las tarifas que se cobren por materiales del Estado. Ello es otra buena disposición de la Ley, cuya misión es velar por el fomento de obras que como los elevadores de granos, son útiles en alto grado a la economía del país.

Acción del gobierno en el sistema "a granel".

El apoyo de los poderes públicos es siempre fundamental, pero no definitivo. El gobierno debe concretarse esencialmente a regular, encausar y estimular la acción autónoma de los productores.

Nuestros agricultores, a la fecha, no han sabido organizar el trabajo técnico de producción y el económico de dirección, y solo son juguetes de fuerzas intermediarias que se sirven de su rutina y debilidad económica para imponer su ley.

El gobierno debe ser el guía de éstos; qué medidas debe adoptar para ello?

a). Debe emprender por su cuenta la construcción de elevadores de granos, dando participación en la obra a las empresas cooperativas.

b). Debe ser un intermediario; conseguir los terrenos necesarios para la construcción de elevadores, reglamentar los arrendamientos, y fiscalizar y ejercer un control eficiente sobre tarifas, etc.

c). Tendrá que encargarse también de la organización, clasificación e inspección obligatoria de los cereales con carácter científico.

d). Por intermedio del Banco Hipotecario Nacional, se encargaría de facilitar el crédito necesario para la construcción de elevadores, crédito no solo a las cooperativas sino extensivo también a los particulares.

e). El Banco de la Nación tendría a su cargo la tarea importantísima de implantar el "warrant", organizando el servicio de crédito, bajo prenda del cereal depositado en los silos.

No hay que olvidar que no son los elevadores, - instrumentos muertos -, los que salvarán la agricultura, sino la organización de los productores, alrededor de estos instrumentos del progreso.

SEGUNDA PARTE

" F I N A N C I A C I Ó N "

de

ELEVADORES DE GRANOS

Generalidades

La unidad es la característica sobresaliente en el estudio del tema "Elevadores de Granos". Así, un capítulo es el eslabón y complemento de otros, por lo que muchos aspectos del tema que tendrían cabida dentro de esta segunda parte, han sido ya tratados. En ésta, me concretaré a la financiación propiamente dicha de la red.

CAPÍTULO I.

FINANCIACIÓN DEL PLAN.

En la consideración de un presupuesto de construcción de una red de elevadores de granos, debemos tener presente que el costo de la obra depende en manera fundamental de los materiales que en ella se utilicen.

Verificaremos el costo de construcción considerando ambas clases de elevadores. Así:

a). en Elevadores de Campaña.

El costo por tonelada de capacidad en los elevadores de campaña, disminuye progresivamente a medida que aumenta la de los elevadores, en forma tal, que la disminución de costo entre un elevador de 800 Ton. y otro del doble de capacidad, puede llegar hasta un 20 %. En general se ha calculado un costo medio por tonelada, para estos elevadores, de \$ 50 m/n.

En la parte lra. de este trabajo se dijo que para las necesidades de nuestro país, se necesitaría una capacidad de recepción de 2.000.000 de Ton. (1/5 de nuestra exportación anual de granos).

Teníamos las cifras de :

Elevadores de Campaña:

Construidos	:	129.800 Ton.
En construcción	:	<u>55.300 "</u>
Total	:	185.100 Ton.

De estas cifras se desprende que para las necesidades de nuestras cosechas necesitamos solo construir elevadores de campaña con una capacidad de recepción aproximada de 1.814.900 Ton. que a razón de \$ 50 la tonelada, importaría la suma de \$ 90.745.000 m/n.

b). en Elevadores Terminales.

Se concuerda en decir que para nuestras necesidades necesitaríamos una capacidad de recepción de 1.320.000 Ton. calculándose el costo medio por tonelada, para estos elevadores, en \$ 80 m/n.

Como se ha expuesto, el último dato oficial estima que para el desenvolvimiento normal de nuestro comercio agrario de exportación, se necesitarían elevadores con una capacidad de 919.000 Ton.

De donde:

Necesitamos		919.000 Ton.
Construidos y en funcionamiento		<u>332.120 "</u>
A construirse	por	586.880 Ton.

que a razón de \$ 80 la tonelada, importaría la suma de \$ 46.950.400 m/n.

Costo aproximado de la red.

Finalmente, el costo de la red de elevadores de granos a construir, totalizaría las siguientes cifras:

Elevadores de Campaña :	\$ 90.745.000
Elevadores Terminales :	<u>" 46.950.400</u>
Total	<u>\$ 137.695.400 m/n.</u>

Pero en realidad, la financiación que demandaría la construcción de elevadores estimados sería inferior a esta cifra:

1°) Porque no hay estadísticas exactas de los elevadores de campaña construídos y en funcionamiento, y cuyo número probablemente sea mayor al señalado, y

2°) Que en cuanto a los elevadores en los puertos de la República, son varias las empresas particulares que tienen intereses en juego, y que con el tiempo han de aumentar considerablemente la capacidad de recepción de sus graneros. Corresponde hacer notar que el Estado solo tiene interés en reservarse un 25% de la capacidad total de almacenamiento en esta clase de elevadores.

Por tales razones es, que la financiación total del plan de construcción, se reduciría en mucho de la cifra anteriormente señalada. Así parece ser el pensamiento oficial pues en la Ley de Construcción de una red de Elevadores de Granos, recientemente sancionada, en su art. 9°, se establece la facultad de emitir series sucesivas de títulos de la deuda interna o externa de la Nación, para construcción y funcionamiento en el período inicial, de los elevadores, hasta la suma de \$ 100.000.000 m/n.

Este presupuesto no importaría un factor de desequilibrio en las finanzas nacionales, en cambio reportaría cuantiosos beneficios para nuestro comercio de granos.

CAPÍTULO II.

PROYECTOS - LEYES, etc.

El problema de los elevadores de granos en nuestro país, ha merecido la atención que le corresponde por su importancia, por parte de representantes de nuestras cámaras legislativas, gestiones que si no han sido coronadas por el éxito, solo debe achacársele a factores extraños a su voluntad.

La financiación de una red de elevadores de granos ha dado margen a la presentación ante las altas Cámaras de nuestro país, de un sinnúmero de proyectos, bajo la base de emisión de títulos, que solo a título informativo, esbozaremos cronológicamente:

- 1) Proyecto del P.E., presentado por el Sr. Ministro de Agricultura, Dr. Exequiel Ramos Mexía, en el año 1912, basado en la emisión de un empréstito de 25 millones de \$ %, con un interés del $4 \frac{1}{2}$ % anual y 1 % de amortización mínima.
- 2) Del diputado nacional, Sr. García González, Año 1913.
- 3) Del Sr. Ministro de Agricultura, Dr. Horacio Calderón, año 1915, para licitar por cuenta de la Nación, la construcción de graneros públicos.
- 4) Del diputado nacional, Dr. A. M. Bas.
- 5) Del P.E. del mes de Julio de 1923.
- 6) Del P.E. año 1929; creación del Departamento Nacional de Graneros Públicos; fijaba un empréstito por la suma de 80 millones de \$ %, para la construcción de la red.

Finalmente, todas estas iniciativas han reportado como fruto, la nueva ley "Construcción de una red de Elevadores

de Granos", sancionada y promulgada por el Poder Ejecutivo de la Nación, y registrada bajo el N^o.11.742.

Veamos los articulados de la misma en lo referente a esta parte del trabajo.

La Ley

Dice en su art. 9^o: "Para proceder al funcionamiento de los elevadores en su período inicial, y al pago de su construcción, el P.E. podrá emitir por series sucesivas hasta la suma de 100 millones de pesos, en títulos de la deuda interna o externa de la Nación, a un interés no mayor del 6 % y de una amortización del 1 % anual acumulativa, pagaderos por sorteo a la par cuando la cotización sea a la par o arriba de ella y por licitación cuando estuviesen debajo de la par; pudiendo aumentarse el fondo amortizante si el P.E. lo considerase conveniente. Los títulos de este empréstito se colocarán al tipo de plaza libre de comisión y gastos y estarán exentos de todo impuesto nacional".

De este articulado de la Ley se interpreta la teoría oficial de la conveniencia de que sea el Estado quien construya y administre la futura red de elevadores. Es el pueblo quien debe prestar al Estado el elemento material, su dinero, para que la obra sea una realidad.

Artículos posteriores de la Ley establecen, que "el Estado llamará a licitación pública en el país y en el extranjero, para contratar su construcción total o parcial".

Con la emisión de títulos señalada y colocados con éxito, ya se encuentra el Estado en condiciones de dar

comienzo a la obra. Como ya se ha manifestado la financiación de la misma, no ha de superar la cantidad estipulada en el artículo de la Ley, si consideramos los elevadores construídos y a construir por empresas particulares. Referente a éstos la Ley también los considera y no excluye la posibilidad de su compra, "si hubiere conveniencia en utilizarles como parte integrante de la red a construir".

A fin de dar interés público a la operación, fija cláusulas altamente beneficiosas, en cuanto a intereses, amortización, ^SSorteo, etc. así como la importante, que se refiere a la exclusión de los títulos del pago de impuestos.

La Ley es sabia y previsora, solo falta para su éxito el auspicio popular. Considerándola en tesis general, la misma es buena. Dada la situación económica del país, es dable afirmar que el Estado es el único que puede hacer frente a la obra que significa la construcción de la red de elevadores de granos. Ello significa una doble responsabilidad técnica y financiera cuyo éxito en manos de empresas particulares, se hace dudoso.

Además de la ley a que nos hemos referido, las leyes en vigencia, en nuestro país, relacionadas con los elevadores de granos, son las siguientes:

Ley N° 3908, del 15 de Enero de 1900, que autoriza al P.E. a contratar con empresas particulares, la construcción y explotación de elevadores de granos en los puertos de la república; establece franquicias y garantías.

Ley N° 928 del 5 de Septiembre de 1878 y N° 9643 del año 1914, relativas a warrants y certificados de depósitos que emitirán los depósitos públicos.

Leyes N° 11.380 y N° 11.388, referentes a las cooperativas agrícolas; favorecen la construcción de elevadores por cooperativas de productores en terrenos de propiedad del Fisco y de los ferrocarriles; libres de todo impuesto.

Ley N° 3956 del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, resolviendo la construcción de algunos elevadores sobre la línea del ferrocarril Provincial, con un elevador terminal en la ciudad de La Plata.

A la fecha de estas líneas, la Comisión Nacional de Elevadores de Granos, ha elevado dictamen al Sr. Ministro de Agricultura sobre los articulados de la ley nacional N° 11.742 sobre construcción de la red general de elevadores, que deberá estar terminada dentro de un plazo de cinco años. Aún cuando el mismo no ha sido dado a publicidad, en el mensaje que el Sr. Presidente de la Nación leyó en el Congreso Nacional, en ocasión de la inauguración del período legislativo del año en curso, se dijo que los elevadores a construirse, alcanzan a un total de 11 terminales y 455 locales. Los primeros serán construídos, uno en cada uno de los siguientes puertos: Rosario, Buenos Aires, San Nicolás, La Plata, Santa Fé, Villa Constitución, Quequén, Mar del Plata, Diamante, Bahía Blanca y Concepción del Uruguay, con una capacidad total de 650.000 toneladas, que con las 500.000 Ton. aproximadamente que tenemos, se estima suficiente para el

movimiento de una cosecha media de 10 millones de toneladas exportables.

En cuanto a los elevadores locales, se construirán en los puntos principales de nuestras zonas productoras habiéndose fijado su capacidad total en 725.000 toneladas.

Si a los totales indicados, agregamos la capacidad de los elevadores existentes en el país, tendríamos que en cifras aproximadas, el total general de la red una vez terminada, sería de una capacidad de recepción de 1.850.000 toneladas, cantidad - termina el informe - que nuestras autoridades consideran necesaria para un período de 25 años, para mover una cosecha media normal de 10 millones de toneladas.

-----o0o0o0o-----

185	725	2000
370	185	1270000
555	610	3310
	185	185
		185
		653



TERCERA PARTE

" A D M I N I S T R A C I Ó N "

de

ELEVADORES DE GRANOS

ADMINISTRACIÓN

Tesis General.

En la hipótesis de tener construídos los elevadores, de que hemos valorado sus conveniencias, ventajas financiación, etc. se nos presenta otro problema importante en la pregunta: quiéu debe administrarlos ?

Variados son los argumentos en pro de una u otra teoría, que han dado margen a interesantes polémicas. A continuación las analizamos:

CAPÍTULO I.

SISTEMAS DE EXPLOTACIÓN

Estudiaremos las diversas formas en que puede llevarse a cabo:

a) Explotación privada.

Algunas opiniones de firmas respetables de nuestro comercio, se inclinan a dejar librada la construcción y explotación de los elevadores de granos, a la iniciativa privada.

Así, tenemos el concepto de la firma Bunge y Born Ltda. de Bs. Aires (encuesta año 1928): "Librada ésta a la acción privada, la competencia que de ella se deriva, sería la mejor defensa de la producción, máxime si una buena legislación ejerciera sobre los elevadores un contralor oficial sobre tarifas, inspección de palancas y demás resortes de su funcionamiento interno, que para seguridad de los depósitos se considera necesario".

De la Sociedad Rural de Rosario: "Debe dejarse amplia libertad para la construcción de elevadores de granos, reser-

vándose el gobierno el control de su funcionamiento; fijar las tarifas máximas que se podrán cobrar, estableciendo en forma previa, que los cereales deberán ser recibidos por riguroso orden de turno, de acuerdo a su llegada".

Este sistema que parecería aceptable, en la práctica en nuestro país ha fracasado, en lo que a elevadores respecta, pues estando en vigencia la Ley N° 3908 (Construcción de elevadores de granos en los puertos de embarque y estaciones de ferrocarriles), que acuerda franquicias a la iniciativa privada, solo se han construido 330.000 toneladas de capacidad terminal y 28 elevadores de campaña con capacidad de 97.000 Ton., lo que significa que como dice la Bolsa de Cereales de Buenos Aires "la explotación libre a base de la ley N° 3908, es absolutamente ineficaz".

Otro juicio autorizado al respecto, es el que emite el diario "La Prensa" de esta Capital: "No es posible aceptar que la administración de elevadores, vaya a manos de empresas particulares, ello solo implicaría complicaciones dada la complejidad de nuestro comercio de cereales, pues si bien con ello se crearía un elemento de utilidad como es el elevador, a la vez se sumaría un intermediario mas a los existentes, es decir, se haría precisamente lo contrario de lo que se pretende. Si hubiera empresas dispuestas a aceptar la administración de los elevadores oficiales sería porque su gestión les proporcionaría utilidades. Es preferible pues que sea el Estado quien las aproveche y haga partícipe de ellas a los propios productores, después de cubrirse de los gastos originados".

b) Explotación por concesionarios.

Este régimen de explotación y administración de los elevadores, entrada peligros para la producción, por lo que en general ha sido combatido. Algunas opiniones al respecto:

De la Bolsa de Cereales de Bs. Aires: "Debe evitarse la especulación desmedida de los capitales particulares, que anularía su propósito de progreso".

De Bunge y Born Ltda: "La intervención de concesionarios la consideramos innecesaria, pues equivaldría agregar a la complicada maquinaria de la negociación de nuestros productos, un resorte completamente supérfluo y posiblemente hasta perjudicial, que en su propio interés primará sobre los demás, eliminando toda competencia e imposibilitando hasta la posible formación de elevadores cooperativos".

En conclusión, este régimen no es conveniente. Encarecería el costo mismo de los servicios, puesto que del interés sobre el capital y gastos de funcionamiento, tendría que eliminarse un posible margen de ganancias para el concesionario, y además el contralor del gobierno necesariamente oneroso, no podría impedir en absoluto operaciones especulativas de diversos órdenes, siempre posibles en tales casos.

Veamos, la teoría oficial:

c) Administración por el Estado.

Hemos dejado para considerar en último término, este régimen de explotación, a fin de tratarlo con detenimiento, por cuanto aún, siendo combatido, es el que contempla en sus diversos aspectos, las necesidades reales de nuestro problema actual.

Ha sido discutido porque se le niega al Estado cualidades de buen administrador. Veamos los argumentos expuestos por sus detractores, y las razones alegadas por sus defensores.

En la encuesta a que nos hemos venido refiriendo, algunas entidades expresaron:

La Federación Agraria Argentina: "Nuestra asociación es por principio contraria a todo monopolio del Estado, particularmente en cosas como las que nos ocupan, que requieren para rendir todo el beneficio que de ellas se espera, una obra de ingenio, de voluntad y de interés personal, en su administración. La intronización del Estado en ella, resultaría un desastre difícilmente reparable".

El Mercado de Cereales a Término, no es menos riguroso en sus apreciaciones: "Confiar la explotación total al gobierno, en un país de tan intensa vida política, sería muy peligroso con ese carácter de monopolio, sin el contrapeso saludable del interés privado".

Coinciden con esta teoría las conclusiones del Diputado Nacional Dr. Nicolás Repetto, que sintetiza su pensamiento de esta manera: "Se deben construir elevadores de granos, allí donde haya núcleos de pequeños propietarios, de chacareros dueños del suelo, que aseguren la permanencia de esa explotación agrícola y por consiguiente la necesidad de tener allí el elevador, y éstos tienen que ser de propiedad de los que los pagan". Combate la teoría oficial de administración de los elevadores por el Estado auspiciando la propiedad de los mismos en manos de los agricultores unidos en cooperativas.

Pero de ello, surge esta pregunta: Están las sociedades cooperativas en condiciones de llevar a cabo una obra que demande tales esfuerzos?

Debemos considerar que la solución del problema no se limita a la construcción de unos cuantos elevadores en tal o cual parte del país, sino a hacer obra pública, a realizar un vasto plan, con el objeto de implantar un sistema de comercialización de la producción agraria, plan que ha de reportar ventajas para el agricultor, y cuya finalidad se ha de comprender cuando se implante el sistema "a granel". Tal es el concepto del Sr. Ministro de Agricultura, Ing. Luis Duhau, que sintetiza en estas palabras: "Las ventajas de los elevadores se obtendrán cuando se tenga la red, y es preferible los riesgos de la acción a los peligros de la inacción".

Es evidente que, en lo que respecta a la construcción de elevadores, conviene que sea el Estado quien asuma esa doble responsabilidad, financiera y técnica, por ser en las actuales circunstancias económicas por que atravesamos, el único que puede llevarla a cabo.

Aún en la hipótesis de la situación económica y financiera de las sociedades cooperativas fuese floreciente, ciertos antecedentes demuestran que el esfuerzo privado encuentra dificultades para llevar a cabo esta clase de obras, y así, las ya construídas, se han realizado con deficiencias de técnica y de distribución, esto, en cuanto a las zonas que deben servir.

El Presidente de la Comisión Agraria de la Hon. Cámara de Diputados de la Nación, Dr. Miguel Angel Cárcano, representante de la Provincia de Córdoba, y decidido defensor del

sistema oficial, dice: "Por la índole de la función que realiza el elevador, y por el íntimo contacto que ha de tener la construcción de la red con una gran masa de trabajadores, ya se llamen productores, intermediarios o consumidores, la administración oficial puede dar resultado, siendo tiempo de que el Estado argentino demuestre su capacidad de administrador".

Y continúa: "La propiedad de los elevadores de granos por el Estado, tiende a realizar la avanzada socialista, de entregar al Estado la propiedad de los instrumentos esenciales de la producción".

Después de pesar debidamente las opiniones y meditar sobre las ventajas e inconvenientes de cada uno de los sistemas expuestos, se llega a la conclusión de que el sistema oficial de administración directa por el Estado, es el mas aceptable. Los elevadores se han de construir por el Estado, quién posteriormente los arrendará a las cooperativas de agricultores, iniciándose así un sistema que ha de proporcionar ventajas a los mismos.

-----ooooo-----

CAPITULO II.

LA NUEVA LEY DE GRANOS - ADMINISTRACIÓN.

La nueva Ley de Granos (Nº.11.742), a la que ya nos hemos referido, estudia también el importante rubro de administración de elevadores.

En el art. 3º crea la Dirección Nacional de Elevadores de Granos, encargada de su administración, que funcionará como entidad autónoma y estará integrada por siete miembros

nombrados por el P.E. con acuerdo del Senado.

El P.E. se reserva un papel preponderante en la administración, y establece así, que estará representado por el Presidente de la misma y un vocal. Con exacto criterio, la Ley, reconoce la influencia en el ambiente cerealístico y comercial de otros entes de nuestro medio, por lo que les hace justicia completando el Directorio con cinco vocales, representantes éstos de los Bancos oficiales y particulares que acuerdan préstamos, de las asociaciones gremiales agrarias, de cooperativas agrícolas inscriptas en el Ministerio de Agricultura, de las Bolsas de Cereales, y finalmente un representante de las empresas ferroviarias.

La Ley entiende, que con la adopción de esta medida de atraer a su seno y dirección, a los representantes de las entidades mencionadas, la obra a emprender se ha de encarrilar por una senda de rectitud, de conveniencia y de beneficios.

Constituída la terna de cada una de estas entidades, y propuesta al P.E. éste se reserva el derecho de elección, del mas capacitado y del que mas confianza le merezca.

El art. 4º de la Ley, establece para los miembros del Directorio, una duración de cuatro años en el desempeño de sus funciones, podrán ser reelectos y se renovarán por mitades cada dos años, y por sorteo la primera vez, excepto el Presidente. La remuneración a recibir será para el Presidente de \$ 2.000 m/n. mensuales, y en cuanto a la de los vocales será en conjunto de \$ 5.000 m/n., y su distribución se efectuará a pro-rata considerando sus asistencias a las reuniones convocadas,

distribución equitativa que ha de poner freno a las ausencias injustificadas.

El art. 5^o determina las incompatibilidades de los miembros de la Dirección. Su texto es el siguiente: "Durante el desempeño de sus cargos, el Presidente y el vocal que representan al P.E. así como al que represente a los Bancos oficiales y particulares que acuerden préstamos agrarios, no podrán intervenir en el comercio, almacenaje o transporte de granos. Los miembros dedicarán todo su tiempo con arreglo a sus deberes de acuerdo a esta Ley, y no aceptarán ni desempeñarán ninguna otra función ni empleo nacional, provincial o municipal, o jubilación nacional, provincial o municipal".

Es importante en lo que respecta a administración el art. 7^o de la Ley. Establece las atribuciones y deberes de la Dirección Nacional de Elevadores de Granos, en los siguientes incisos:

- a) Administrar la red de elevadores.
- b) Fijar las normas de su funcionamiento.
- c) Asegurar directamente o mediante convenios con compañías responsables y acreditadas, sus propias instalaciones y los productos que se reciban en los elevadores.
- d) Arrendar los elevadores, dando preferencia a las asociaciones de agricultores o cooperativas inscriptas en los registros del Ministerio de Agricultura. Si el arriendo fuese otorgado a una empresa privada, ésta no podrá comerciar en cereales directa ni indirectamente, so pena de rescisión del contrato y sin derecho a ser indemnizada.

e) Autorizar la construcción de elevadores locales y terminales, teniendo en cuenta los intereses de la zona a servir, de acuerdo a lo expuesto en el capítulo I de este trabajo.

El ajuste de tarifas, funcionamiento, confección de planos, etc., son también funciones concernientes a este cuerpo de administración, que la Ley en artículos posteriores analiza explícitamente. Todo hace esperar que la administración de la red de elevadores a construirse, ha de ser eficiente, para que el rendimiento resulte halagüeño.

La ley en sí, es aceptable. Es un instrumento que servirá para valorizar nuestra producción de cereales, buscando los mejores tipos para cada zona y que persigue la obtención de constituir medidas de carácter legal, necesarias para corregir deficiencias.

Finalmente, haremos mención de las palabras del Sr. Ministro de Agricultura, Ing. Luis Duhau, que expresa su pensamiento así: "No es una ley en sí mismo, sino el complemento de una legislación mas amplia". Y en cuanto al resultado a que puede llegarse con ella, es dable insistir en los conceptos del mismo: "Es preferible los riesgos de la acción, a los peligros de la inacción".

-----ooo0ooo-----

Buenos Aires, Julio 12. de 1935.



ELEVADORES DE GRANOSBIBLIOGRAFIA

INFORME DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA : "Elevadores de Granos" - Año 1928.

CORPORACION AMERICANA DE FOMENTO RURAL : "Homenaje a la Asociación de Cooperativas Argentinas" - Año 1930.

Ing. F. MARSEILLAN : "Sistema elevador y futuro agrícola argentino".

LA PRENSA (Editorial) : "La construcción de Elevadores de Granos".

J. HAYS BELL : "Un sistema de Elevadores de Granos para los agricultores argentinos". (Rev. de Cs. Es.).

NICOLÁS REPETTO : "La defensa de la producción agrícola nacional" (Rev. de Cs. Es.).

JENARO GARCIA : "Elevadores de Granos" (Rev. de Cs. Ec.).

GUILLERMO E. LEGUIZAMON : "Es necesaria la implantación de Elevadores de Granos". (Rev. de Cs. Ec.).

LUIS DUHAU : "La libre concurrencia y el mercado de cereales". (Rev. de Cs. Ec.).

CREACION DE LA COMPAÑIA NACIONAL DE ELEVADORES DE GRANOS (Rev. de Cs. Ec.).

INFORME DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA : "Carne - Granos - Elevadores de Granos - Colonización - Petróleo" - Año 1933.

DIARIO DE SESIONES de la Hon. Cámara de Diputados, artículos sueltos, proyectos, etc.

ELEVADORES DE GRANOSINDICEIra. Parte - CONSTRUCCION

	<u>Página</u>
Introducción	1
<u>Capítulo 1°: Por qué es necesario, - en nuestro país -,</u> <u>la construcción de una red de elevadores de granos.</u>	3
<u>Capítulo 2°: Ventajas que ha de reportar su construc-</u> <u>ción:</u> a) Ventajas para el productor	6
Ventajas del sistema elevador	9
Desventajas del sistema de bolsa	10
Ejemplos prácticos comparativos de la economía que re- sulta con la implantación del sistema a granel.	12
<u>Capítulo 3°: Elevadores que nos convienen:</u>	
Características propias para nuestro país - Ubicación	16
Número y capacidad	17
Capacidad terminal	19
Elevadores terminales (Cuadro)	21
Elevadores de Campaña - Funcionamiento	22
Corte longitudinal de un elev.de camp.	24
Elevadores terminales - Funcionamiento	25
Elevadores del puerto de Bs. Aires	26
El sistema a granel y su relación con el de bolsa en nuestras cosechas.	27
<u>Capítulo 4°: Construcción de elevadores</u>	30
Depósitos privados y públicos	30
Deben ser construídos directamente por el gobierno?	31

INDICE (Cont.)PáginaCapítulo 4º:

Construcción de elevadores por empresas particulares.	33
Construcción por agricultores asociados en cooperativas.	34
Bases bajo las cuales podría organizarse la construcción por cooperativas de agricultores.	36
Expropiación de terrenos	37
Construcción por licitación pública	38
Materiales de construcción.	38
Acción del gobierno en el sistema "a granel"	39

IIa. Parte - FINANCIACION

Generalidades.

<u>Capítulo 1º: Financiación del plan.</u>	41
a) En Elevadores de Campaña.	41
b) En Elevadores Terminales.	42
Costo aproximado de la red.	42
<u>Capítulo 2º: Proyectos, leyes, etc.</u>	44
La Ley	45
Leyes en vigencia, en nuestro país.	46
Dictamen de la Comisión Nacional de Elevadores de Granos.	47

INDICE (Cont.)Página

Tesis General.

Capítulo 1º: Sistemas de explotación

- | | |
|-----------------------------------|----|
| a) Explotación privada | 49 |
| b) Explotación por concesionarios | 51 |
| c) Administración por el Estado | 51 |

Capítulo 2º: La nueva ley de granos - Administración

La Dirección Nacional de Elevadores de Granos; atribuciones y deberes. 54

Bibliografía.

58

-----●●●●-----